

NUMÉRO SPÉCIAL FIN DE SAISON

**F1**

**RACING**

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

**BUTTON**  
Sa carrière  
racontée par  
son père

**CHAMPION**

**EXCLUSIVITÉ F1 RACING** En photos inédites,

les coulisses d'une saison

faite de hauts et de bas

DOM. 6,80 € - BELGIQUE 6,20 € - SUISSE 10,40CHF - CANADA 10,25CAD\$

L 19828 - 129 H - F: 5,50 € - RD



**BWB**  
MEDIA

www.bondbmedia.com

NUMÉRO **129**  
NOVEMBRE 2009  
5,50 €

# B.R.M.



R-50-TN-AR



[www.brm-manufacture.com](http://www.brm-manufacture.com)

FRANCE  
 AIX EN PROVENCE : A. Pellegrini 04 43 38 53 94 - ANNECY : Heurs Locals 04 50 52 93 58 - BORDEAUX : Horner 05 56 44 82 83 - CANNES : Vignone 04 93 68 28 81 - CHAMONIX : Eva Bellardi 04 50 18 45 78  
 COURMAYEUR : Dermond 04 79 08 34 27 - DIJON : Borels 03 80 67 17 80 - JUAN-LES-PINS : Dermond 03 87 77 67 - LA ROCHELLE : Alan Justier 05 46 41 42 27 - LILLE : Lepage 03 20 72 04 84  
 LORIENT : Judo 03 97 31 14 02 - LYON : Pilon 04 78 42 08 81 - MARSEILLE : A. Pellegrini 04 91 90 64 76 - MEGEVE : Guilmann 04 50 21 64 80 - METZ : Jean Hardy 03 87 75 08 01 - MONTPELLIER : Hénery & Serrada 04 67 58 34 48  
 PARIS : Colson 01 53 35 33 46 - Les Plaines France 03 53 92 31 41 - Les Plaines Belgique 01 46 34 71 38 - Les Champs (CD) 01 40 76 05 02 - Les Plaines 01 42 32 31 10 - Plaines Pologne 01 40 54 24 04 - Les Plaines 01 42 82 30 00  
 ROUEN : Lepage 03 31 86 53 53 - ST MAXIME : Dermond 04 94 49 28 88 - STRASBOURG : Jaquet 03 88 52 82 81 - ST TROPEZ : LA Borels 04 94 97 75 09 - TOULOUSE : Hubert Doreux 05 41 52 38 83

MONACO  
 Temps & Passions +377 9777 1423

BELGIQUE  
 BRUXELLES : George Justiers +32 2 343 02 34 - LIEGE : Dourier +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Justiers +32 1 045 47 89 - NAMUR : Jolly +32 8 122 03 32  
 Wignier +352 22 62 70

LUXEMBOURG  
 Wignier +352 22 62 70

SUISSE  
 LAUSANNE : Charrier +41 21 311 11 88

Bernard Richard Manufacture

Bernard Richard Manufacture



**CHAMPIONS !  
PARADE****Unis dans la victoire**

Champions après un hiver si chargé d'incertitude ! Tous les membres de l'équipe Brawn – Rubens compris – savourent ce moment de gloire. Pour certains, la nuit sera très longue...

Où Interlagos, Brésil

Quand Dimanche 18 octobre

Qui Steve Etherington/LAT

Dayzebook.com

**BRAWN** GP**2009****WORLD****CHAMPIONS**



**BRAWN<sup>GP</sup>**

**JENSON  
2009  
WORLD  
CHAMPION**



## CHAMPIONS ! PARADE

### Toujours à la limite

Parti 14<sup>e</sup>, Jenson est allé la chercher, sa couronne. Attaquant tel un damné, il a taillé son chemin dans le peloton. Ici, au 35<sup>e</sup> tour, il dépasse Sébastien Buemi, *en glisse*, pour la 8<sup>e</sup> place...

**Où** Interlagos, Brésil

**Quand** Dimanche 18 octobre

**Qui** Mauricio Lima/AFP/Getty



# Santander

Shell

Telefonica

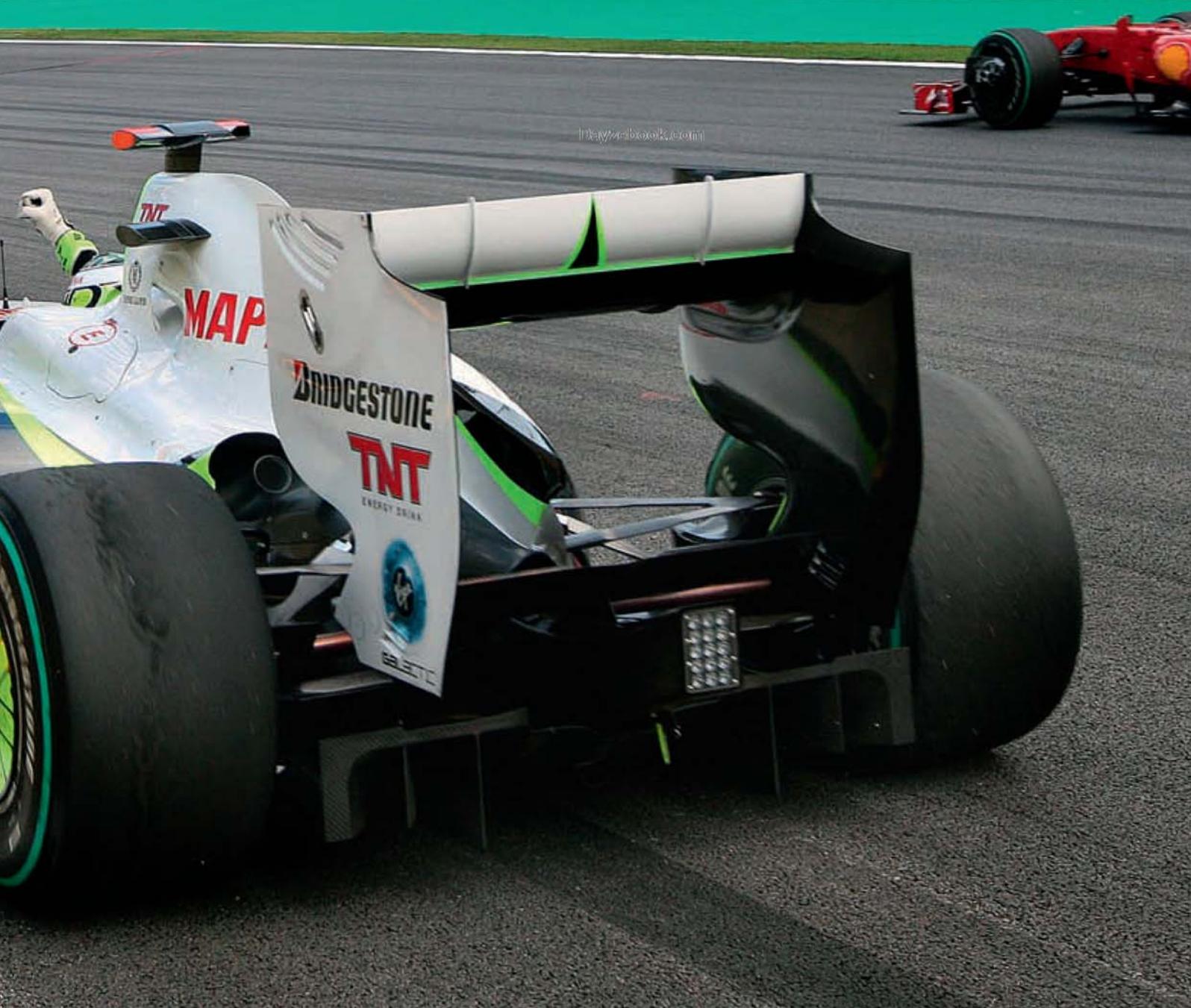
## CHAMPIONS ! PARADE

### Le bout de la route

Celle du titre, bien sûr. Enfin, après 16 courses dont 15 terminées, Button franchit la ligne sous les vivats de son équipe. À cet instant, il devient le 31<sup>e</sup> pilote champion du monde de F1.

**Où** Interlagos, Brésil  
**Quand** Dimanche 18 octobre  
**Qui** Keith Sutton/Sutton Images







Dayzebook.com

# UNE SAISON DE CHAMPION

*En images, la quête par Jenson Button d'un titre plutôt inattendu*

Une photo en dit plus que les mots, paraît-il. Celles-ci racontent comment Jenson Button est revenu d'une carrière en lanbeaux pour gagner le titre mondial

TEXTES BRADLEY LORD PHOTOS STEVEN TEE/LAT



**Numéro 1** Depuis les premiers tests de Barcelone, Button et son père John savaient que cette année pourrait être très spéciale. Ils célèbrent ici la première victoire de Jenson en Australie. ➤



**Premiers pas** Brawn GP est née le 5 mars. Le lendemain, la BGP 001 fait ses premiers tours de roues sur le petit tracé de Stowe à Silverstone. Sans le moindre problème. La semaine suivante, elle étrillera ses rivales à Barcelone.



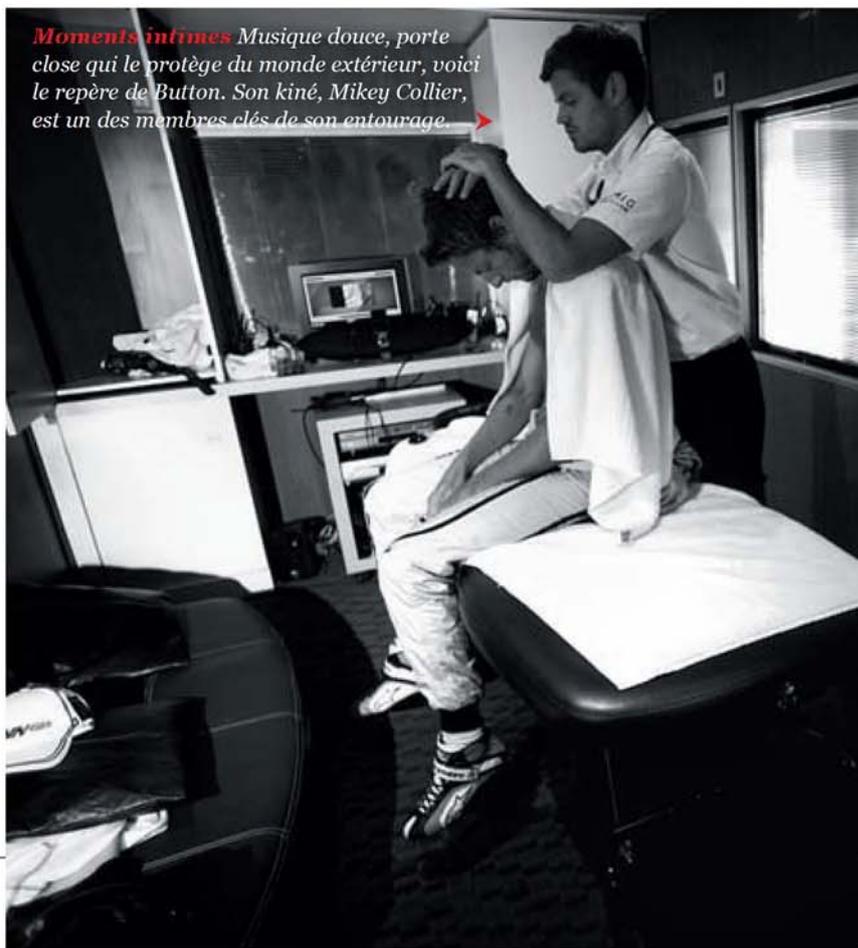
**Trouble à mi-saison** Chaque GP compte, même les plus durs. Ce bon pit-stop en Hongrie aidera Jenson à accrocher deux précieux petits points de plus dans la course au titre.



**Monaco, baby !** Tels sont les premiers mots de Jenson après la ligne. Une victoire à Monaco vaut plus qu'une autre. Quel bel endroit pour un doublé.



**Prêt à en découdre** Sur la grille de Barcelone, en pleine concentration. Rubens sera dur à battre ce jour-là, mais Jenson parviendra bien à ses fins.



**Moments intimes** Musique douce, porte close qui le protège du monde extérieur, voici le repère de Button. Son kiné, Mikey Collier, est un des membres clés de son entourage.



NUMÉRO SPÉCIAL FIN DE SAISON

Dayzebook.com





**Radio Braun** Vous pourriez vous demander ce qu'ils écoutent comme musique dans leur casque, mais ceci est un débriefing technique post essais libres avec un petit groupe d'ingénieurs.

**Travail  
d'équipe**

Cette photo assez inhabituelle a été prise depuis le fond du stand de Brawn GP, sur la ligne d'arrivée de Monaco, alors que Button signait la plus belle de ses victoires en 2009.



**Bonjour mieu.** Traditionnel "point presse" du jeudi après-midi, ici le week-end de Spa. Si les journalistes ont parfois été durs avec lui, il n'en fut pas perturbé pour autant.



**Bravo, mon pote** Jenson, déjà "rhabillé", félicite Rubens après sa victoire à Monza. Button a fini deuxième, assurant ainsi le quatrième doublé de Brawn GP.

**Champion du monde !** Jenson traverse la voie des stands au pas de course juste après l'arrivée au Brésil, lançant à tous ceux qu'il croise : « Je suis champion du monde ! » **F1**

# BUTTON RACONTE BUTTON

Il y a en Formule 1 un autre Button dont le prénom commence par un "J" : John, qui, pour *F1 Racing*, revit les grandes heures de la carrière de son fils

TEXTE JOHN BUTTON



1994

« C'était en catégorie junior et il avait été repéré par une nouvelle équipe italienne, Astra. On s'est rendus en Sicile où il a été préféré à de nombreux autres pilotes. »



Dayzebook.com

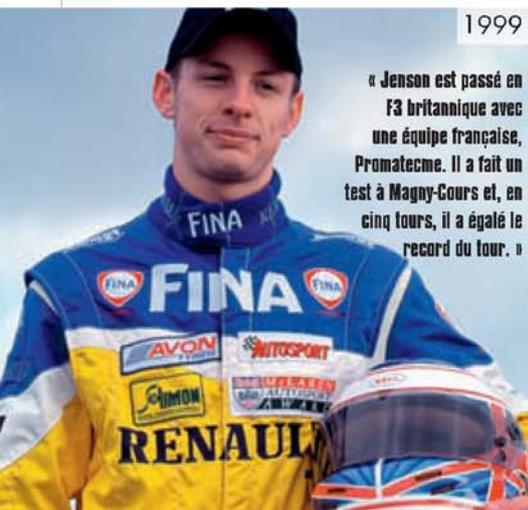
1984

« Voici une de nos photos de famille que j'aime beaucoup, prise dans notre maison en Angleterre. Jenson doit avoir trois ou quatre ans. Il n'a commencé le karting que juste avant d'en avoir huit. »



1998

« Vous voyez l'inscription "Jenson Racing Ltd" ? En fait, on a mis ça sur la voiture parce qu'on n'avait pas de sponsor ! Jenson a gagné le titre en Formule Ford sur une monoplace française, la Mygale. La "French connection" a fonctionné pour nous... »



1999

« Jenson est passé en F3 britannique avec une équipe française, Promatecme. Il a fait un test à Magny-Cours et, en cinq tours, il a égalé le record du tour. »



1999

« Son premier test en F1, en tant que vainqueur du Trophée Autosport. Il a fait deux séries de dix tours sur une piste qui s'asséchant, les deux en pneus pluie car ils ne voulaient pas lui monter des slicks. Après six tours dans le second run, il est rentré et a dit : "Pas la peine de continuer, les pneus sont morts et je ne pourrai pas aller plus vite." Il a roulé ensuite avec Prost, et puis Williams... »



2000

« Il n'a été sûr d'avoir le volant Williams que quelques minutes avant que ce soit annoncé. Je l'entends encore dire : "Je suis pilote de F1 !" Un grand moment. »



2001

« Cette Benetton était un vrai monstre et ce fut dur pour Jenson – surtout face à Fisichella, qui avait beaucoup plus d'expérience. En cas de problèmes, ils s'en prenaient aux pilotes ! Et ça a continué chez Renault avec Flavio... »



2004

« Jenson aurait dû signer son premier podium en 2002 mais, au dernier tour, quelque chose a cassé sur la suspension. Il l'a eu deux ans après avec BAR. »

2006

« Cette première victoire fut un énorme soulagement. Les gens commençaient à se demander : "Sera-t-il le nouveau Chris Amon ?" Quel bonheur ce fut pour lui... »



2006

« Première victoire – enfin ! – en Hongrie en 2006. J'ai assisté à tous les Grands Prix qu'a courus Jenson, sauf un : celui du Brésil 2001, car j'étais malade et suis resté à la maison. »



2007

« Cette saison chez Honda est sous doute la pire qu'il ait eue. Cette photo a été prise au GP de Hongrie. Le dimanche, Jenson s'est battu comme un diable – juste pour finir dernier. »

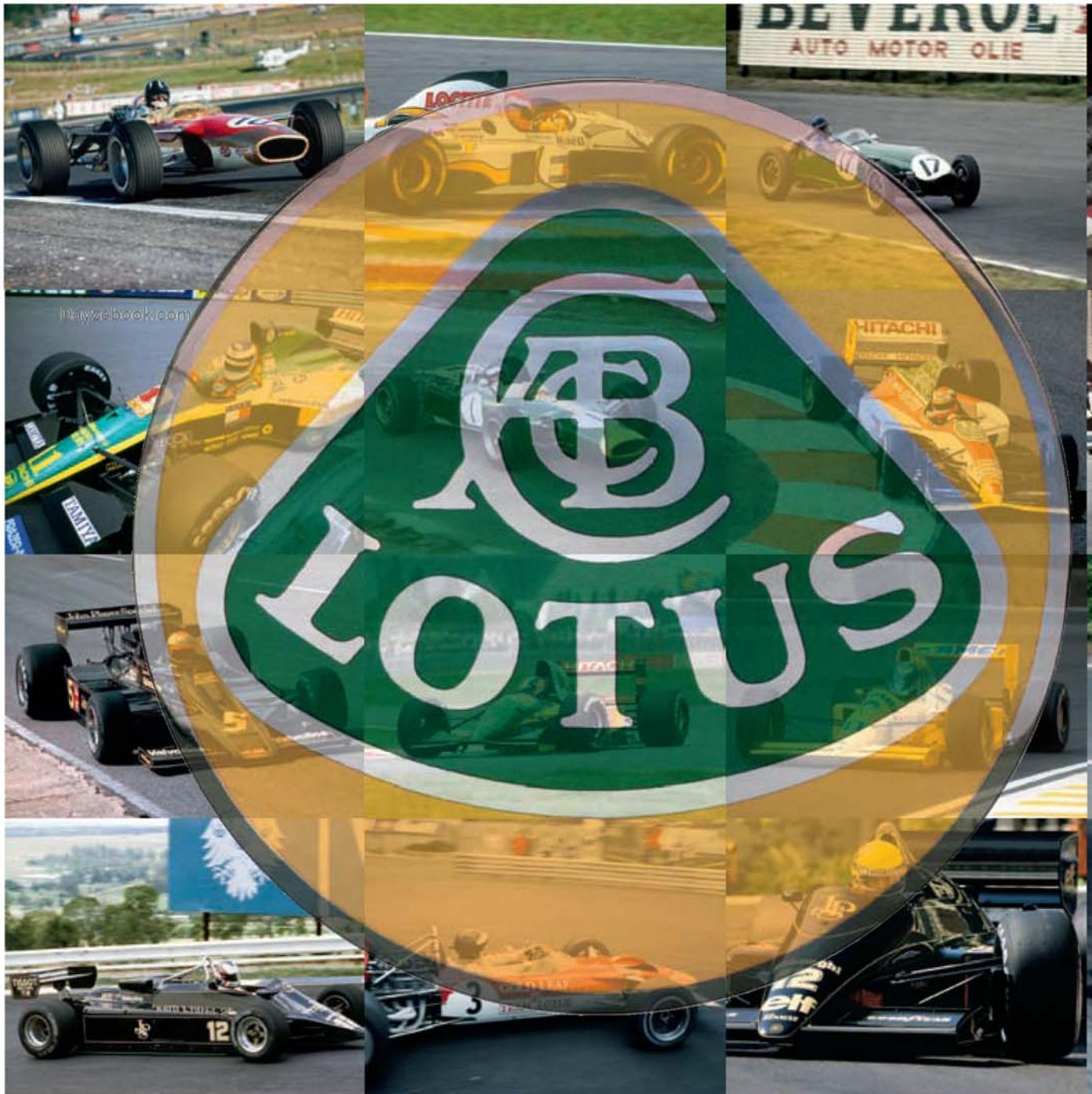


2008

« Encore une saison difficile, mais Jenson n'a jamais perdu espoir car Ross Brawn était là. Il savait qu'avec Ross, les choses s'arrangeraient. Il n'a jamais cessé d'y croire. »

# Paddock

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



# LOTUS VEUT ÊTRE À LA HAUTEUR DE SON HÉRITAGE...

**Après 15 ans d'absence en Formule 1, Lotus ouvre un nouveau chapitre de son histoire avec l'aide de la Malaisie. En voulant être à la hauteur du passé de la glorieuse écurie**

LES NOUVEAUX PROPRIÉTAIRES de Lotus entendent honorer et respecter l'héritage de cette immense écurie dont ils reprennent le nom, absent des Grands Prix depuis 15 ans, ayant été choisis par la FIA pour courir en 2010 suite au retrait de BMW.

Fondée par Colin Chapman en 1952, Lotus reste l'une des équipes ayant rencontré le plus de succès en F1 : 79 victoires, sept titres mondiaux des constructeurs et six des pilotes avec des légendes comme Jim Clark, Emerson Fittipaldi et Mario Andretti. Elle connut ses dernières heures de gloire dans les années 80, peu après le décès de son fondateur en 1982, avec Ayrton Senna et le moteur Renault turbo notamment.

Disparue en 1994, l'équipe a décroché sa place pour l'an prochain après avoir reçu l'aide du gouvernement de Malaisie. Le constructeur automobile Proton, soutenu par l'État, a en effet acquis Lotus Cars en 1997. Aujourd'hui, avec l'investissement conjoint d'un groupe d'hommes d'affaires malais dont le président d'Air Asia, Tony Fernandes, il fait revivre le Team Lotus.

Ces derniers mois, une équipe de 30 concepteurs, dirigée par Mike Gascoyne – ancien de Toyota et Renault, que l'on ne présente plus – travaille sur la voiture de l'an prochain dans le Norfolk, en Angleterre, sur un site de 6000 m<sup>2</sup> construit par Toyota au lancement de son aventure F1 puis utilisé par Bentley pour son programme Le Mans. Ce bâtiment n'est qu'à 16 km de l'usine Lotus et tout est prévu pour y exposer les glorieuses monoplaces de F1 du passé. Gascoyne a dit à *F1 Racing* que 225 personnes y travailleraient avant la fin de l'année. « Nous avons com-

mencé nos travaux en soufflerie en Italie fin septembre et bien que le temps soit compté, nous sommes presque certains de faire rouler notre châssis la seconde semaine de février, » a-t-il ajouté. Lotus a signé un contrat avec Cosworth, pour un moteur vraisemblablement badgé Proton par respect pour les propriétaires malais.

Gascoyne est persuadé que l'héritage de Lotus sera respecté et l'équipe a

**“Le jour où nous vaincrons, ce sera la 80e victoire de Lotus”** Mike Gascoyne



Tony Fernandes et Mike Gascoyne, respectivement patron et directeur technique de Lotus circa 2010.

même expédié par avion la Lotus 99T de Senna pour qu'elle trône dans l'aire d'accueil du Paddock Club à Singapour. « La Malaysia F1 Team est de nationalité malaise mais, avec Lotus, elle dispose d'une notoriété mondialement reconnue. De fait, Proton est propriétaire de Lotus ; mais nous avons parlé de l'utilisation du nom avec Clive Chapman, le fils de Colin, et le projet l'enthousiasme, » assure-t-il. « Il nous

a demandé si, quand nous gagnerons, ce sera la 80e victoire de Lotus ou notre première. Naturellement, ce sera la 80e de Lotus. Revenir en F1 avec le nom de Lotus est un fantastique aboutissement. C'est une nouvelle équipe, oui, mais nous sommes dépositaires de l'héritage et de l'histoire de l'ancienne. Lotus a suspendu son activité mais nous sommes conscients de devoir protéger la marque et son testament. »

Le directeur de l'équipe sera Tony Fernandes, un entrepreneur au cursus comparable à celui de Richard Branson (de Virgin) avec des activités en télécommunications, hôtellerie, loisirs ou aviation. Aucune décision n'a encore été prise à propos des pilotes, mais l'équipe n'en recherche pas de payants et désire recruter les meilleurs qu'elle pourra. Ce n'est un secret pour personne que Gascoyne admire Jarno Trulli, avec qui il a collaboré chez Jordan, Renault et Toyota et qu'il décrit comme l'un des plus rapides sur un tour.

« Nous envisageons de placer des pilotes expérimentés dans les deux voitures car il est très important de connaître notre niveau exact de performance, » dit-il. « On se sent facilement perdu dans une nouvelle équipe et c'est pourquoi nous avons besoin d'hommes d'expérience. Bien que nous démarrions tardivement, nous pensons être la meilleure des nouvelles équipes. Nous avons le plus gros budget et pouvons nous permettre d'avoir de bons pilotes. »

Dans le courant de 2011, l'équipe prendra possession de son usine de R&D, fabrication et production proche du circuit de Sepang en Malaisie. Ça tombe bien, Air Asia a un vol quotidien entre Londres Stansted et Kuala Lumpur...

Entre Monaco 1958 et l'Australie 1994, Lotus a été l'une des plus grandes équipes engagées en F1.



## LES CHANGEMENTS CERTAINS POUR 2010

- Confirmé :** Fernando Alonso passera de Renault à Ferrari.
- Confirmé :** Robert Kubica passera de BMW-Sauber à Renault.
- Confirmé :** Quatre nouvelles équipes (USF1, Campos, Manor et Lotus) rejoindront la grille, avec Cosworth de retour en F1.
- Confirmé :** La capacité des réservoirs sera réduite (ravitaillements interdits), tout comme la largeur des pneus avant.
- Confirmé :** Avec le Canada et la Corée du Sud, le calendrier passera à 19 courses.

# De gros changements en 2010

Alonso chez Ferrari, pas de ravitaillements et quatre nouvelles équipes : chamboulement radical en F1...

LA FORMULE 1 va connaître une série de gros changements l'an prochain avec d'importants transferts, la disparition des ravitaillements ou une grille de départ plus fournie.

Au lendemain d'Interlagos, les plus grandes nouveautés déjà confirmées étaient le passage de Fernando Alonso chez Ferrari, et son remplacement par Robert Kubica chez Renault. On pouvait ensuite s'attendre à voir Rubens Barrichello et Nico Rosberg échanger leurs baquets chez Brawn et Williams, alors que le retour de Kimi Räikkönen chez McLaren ou son passage chez Toyota étaient évoqués, ainsi que l'arrivée de Timo Glock chez Renault. On disait aussi que Mercedes pourrait se retirer du capital de McLaren pour racheter Brawn, et que McLaren envisageait de se passer du V8 Mercedes en acquérant l'unité moteurs de BMW à Munich !

Sur ce front des propulseurs, une certitude était que Williams délaisserait Toyota pour Cosworth et il se disait que l'équipe Red Bull pourrait faire le même choix si elle ne pouvait

obtenir le Mercedes en lieu et place du Renault.

Concernant les voitures, leur apparence pourrait changer encore une fois car du fait de la disparition des ravitaillements en carburant, la capacité des réservoirs passera de 80 à 260 litres – avec un effet certain sur les suspensions et le freinage. Côté pneus, les équipes auront toujours l'obligation d'utiliser les deux types disponibles (tendres et durs) en course.

La largeur des pneus avant, justement, sera réduite de 270 à 245 mm et si Bridgestone augmentera la résistance de ses gommages en raison

du poids supplémentaire en essence, les pilotes devront savoir en gérer l'usure – surtout en début de course avec le réservoir plein.

Favoriser les dépassements est une nouvelle fois une priorité pour 2010. « Le plus gros besoin, c'est de pimenter la compétition, » dit Mark Webber. « À Singapour, durant la course, je me suis dit à moi-même : qu'est-ce qu'on s'ennuie ! Il reste impossible de rouler assez près de celui qui vous précède ; les pneus slicks et l'aileron avant ajustable n'ont rien changé de ce côté. Sans parler du KERS : citez-moi un seul beau dépassement qui lui ait été dû cette année. Il a tué la course plus qu'il ne l'a aidée. » En théorie, les équipes ont convenu de ne pas utiliser le KERS en 2010, mais Williams s'est désolidarisée en affirmant vouloir engager en course son système développé depuis l'hiver dernier.

Enfin, le système de médailles cher à Bernie Ecclestone ne sera pas adopté en 2010. S'il l'avait été cette année, Jenson Button aurait été titré dès Singapour, soit deux courses plus tôt...

**“Le KERS a tué la course bien plus qu'il ne l'a aidée”**

**Mark Webber**

# **Paris Kart**

## **Indoor**

**Site Exceptionnel  
à 5mn de Paris**

**3 Pistes sur le même site**

Dayzebook.com



**Paris Kart Indoor - 6, bd Arago - ZI de Villemilan  
91320 Wissous - 01.60.11.13.13**

**Loisir : [www.pariskart.com](http://www.pariskart.com)  
Compétition: [www.pariskartracing.com](http://www.pariskartracing.com)**

# Renault veut renaître

L'engagement de Robert Kubica est la première étape franchie en direction d'une ère nouvelle pour la marque, qui veut tourner le dos à cette sordide histoire de Singapour 2008 et à "l'ère Briatore"...

UN SOUFFLE D'AIR FRAIS a soufflé sur le garage Renault au Brésil, lorsque des membres de l'équipe ont avancé que le recrutement de Robert Kubica pour 2010 était la première décision importante en vue de revenir aux avant-postes de la F1.

L'équipe vient d'endurer une saison difficile, marquée par la révélation de l'affaire de Singapour 2008 qui a conduit à la démission du directeur général, Flavio Briatore, et du fidèle directeur de l'ingénierie, Pat Symonds. Elle a eu aussi de sérieuses conséquences

devrait être prise après le GP d'Abou Dhabi (lire encadré).

Sur le plan technique, Renault est optimiste pour 2010. « Nous recevons des signes encourageants de la soufflerie, » dit le directeur technique Bob Bell. « Mais, comme toujours, le souci vient de ce que nous travaillons de façon isolée. »

L'hiver dernier, 30 aérodynamiciens avaient été remerciés : Briatore, zéléteur de la réduction des coûts dont Max Mosley se faisait le champion, désirait obtenir les faveurs

du président de la FIA. Une décision inconsidérée, car cette réduction d'effectif a porté sur la restriction de l'usage des souffleries et a pris l'équipe à contre-pied pendant la période critique de développement. Il a fallu "courir après" toute la saison 2009. Renault espère maintenant qu'un hiver sans bouleversement politique lui permettra d'être dans le coup dès le commencement de la saison.

Les points d'interrogation restants sont relatifs aux sponsors et au futur patron de l'équipe. La banque hollandaise ING avait

**"Renault sait gagner. J'aime la mentalité de cette équipe et son approche de la course"** Robert Kubica

commerciales avec le retrait à effet immédiat des sponsors ING et Mutua Madrilená, qui ont obligé l'équipe à revoir la livrée de ses monoplaces en catastrophe à... Singapour.

Le constructeur français a, toutefois, réaffirmé son engagement en F1 et est déterminé à revigorer l'équipe pour 2010. Kubica, perçu comme un remplacement de valeur de Fernando Alonso, est la première pièce du puzzle. « Renault sait gagner, » a déclaré le Polonais au Brésil. « J'aime leur mentalité et leur approche de la course. » Les ingénieurs se réjouissent à l'idée de collaborer avec Kubica en qui ils voient un "nouvel Alonso" en termes de vitesse et de ténacité.

Renault espère annoncer le nom de l'équipier de Kubica avant la fin de la saison, afin de présenter un visage plus attractif pour les sponsors potentiels. L'équipe a fait courir des débutants ces trois dernières années, – Kovalainen en 2007, Piquet en 2008 et Grosjean en 2009 – mais veut désormais un pilote

expérimenté capable de marquer des points afin de viser le titre. Plusieurs noms ont été cités et une décision

**Robert Kubica est perçu chez Renault aussi rapide que Fernando Alonso.**



annoncé en février dernier qu'elle ne renouvellerait pas son contrat pour 2010 et a mis fin à son accord, on l'a vu, quatre courses avant la fin de l'année. En raison du climat économique difficile, Renault a peu de chances de conclure avec un nouveau sponsor majeur pour l'an prochain, bien que ces certains partenaires potentiels aient manifesté de l'intérêt depuis le départ de Briatore. Si aucun n'est trouvé, la livrée 2010 pourrait reprendre les couleurs historiques de Renault en course – le noir, le jaune et le blanc qui furent utilisés de 1977 à 1985 sur les voitures de l'usine.

Renault attendra jusqu'à la fin de l'année pour décider qui sera le patron de l'équipe. Une direction intérimaire à deux têtes a été mise en place avec Bob Bell, qui était le responsable des moteurs, et Jean-François Caubet, le directeur de la communication. De nombreuses possibilités sont évoquées pour le futur : une tête d'affiche ayant l'expérience de la F1, le recrutement en interne d'un dirigeant actuel de Renault comme chez d'autres constructeurs (Mario Theissen chez BMW ou John Howett côté Toyota), ou une version légèrement modifiée de la structure intérimaire actuelle.



Renault pourrait revenir à ses couleurs traditionnelles des années 1970 et 80 (ci-dessus) comme sur ce modèle d'expo en 2007.



Dayzebook.com

# PADDOCK



## FKM : ENFIN L'HEURE DE LA REVANCHE ?

FKM, C'EST BIEN SÛR FRANCK MONTAGNY, CANDIDAT POUR ÊTRE TITULAIRE CHEZ RENAULT

QUAND ON PARLE de revanche, c'est bien entendu un effet de style. Franck Montagny n'en a en effet aucune à prendre sur Renault. Sur Flavio Briatore, peut-être, mais celui-ci n'est plus à la tête de l'équipe !

Pour faire équipe avec Robert Kubica en 2010, les noms de trois pilotes allemands ont été les plus cités : Nick Heidfeld (qui semble éliminé de la course), Adrian Sutil et surtout Timo Glock. Ce dernier a semblé tenir la corde un bon moment pour remplacer Romain Grosjean (qui ne devrait pas être reconduit), jusqu'à ce que le nom de Franck Montagny ne vienne s'ajouter à la liste. À vrai dire, ce qui nous a le plus étonnés, à *F1 Racing*, c'est qu'il ne soit pas venu s'y ajouter... plus tôt.

Du point de vue de Renault, ce choix paraît le plus logique. Les talents de Franck en matière de mise au point ne sont plus à démontrer, pas plus que sa rapidité en piste ; il a été membre de l'équipe de 2003 à 2005, les deux dernières saisons en qualité de pilote d'essais à une époque où cela avait encore une réelle signification ; il a fait partie des "victimes" de Briatore et sa réhabilitation ne manquerait pas d'allure ; enfin, si l'équipe veut se redonner une identité plus française en engageant un pilote tricolore, seuls Sébastien Bourdais (qui a proposé ses services mais dont l'image a sans doute, injustement et malheureusement, souffert de son passage chez Toro Rosso) et Franck Montagny ont aujourd'hui le profil recherché. Seul bémol : le récent vainqueur du Petit Le Mans (avec Stéphane Sarrazin) sur la Peugeot 908 HDi n'est plus en F1 depuis deux ans.

Alors, Montagny, Glock, ou un autre ? À la parution de ces lignes, soit nous connaissons déjà la réponse, soit nous ne devrions plus attendre très longtemps pour la connaître...



Le "Crash-gate" de Singapour 2008 a fait parler de F1. Mais est-ce de la bonne publicité ?

# La controverse : bonne pour la F1 ?

## Oui



**Johnny Herbert**  
Ex-pilote, vainqueur de trois Grands Prix

« EN FAIT, la controverse a toujours fait partie intégrante de la F1 et je pense que le monde de la compétition est ainsi fait qu'il y a toujours des "histoires". Ça fait partie de ce qui donne de l'intérêt au sport auto. Franchement, de grosses controverses comme celle de Singapour 2008 surgissent de temps en temps mais sont en fait assez rares. En football, ça arrive tous les week-ends et tout le monde continue de suivre : ça ne semble jamais être un problème.

Je dirais que quand des scandales tels que le "Crash-gate" se produisent en F1, ils sont gérés de façon professionnelle. Celui-ci a été suivi de près par la FIA

ainsi que par les gens de Renault eux-mêmes, et j'espère que la menace d'une suspension fait que ça ne se reproduira pas.

La controverse n'est jamais très loin. C'est quelque chose qu'on ne peut empêcher et ce n'est jamais très mauvais. Ça apporte un peu de piment et du positif en ressort toujours à la fin. La F1 ne peut sortir que plus forte des problèmes qu'elle rencontre en les résolvant bien. C'est pareil dans d'autres sports – voyez le rugby et le scandale du "blood-gate" en Angleterre. La F1 a une envergure mondiale, et on en entend parler davantage. Mais ces problèmes existent depuis des années. »

## Non



**Ari Vatanen**  
Candidat à la présidence de la FIA

« LA F1 EST propice à créer de la controverse, bien sûr, mais celle-ci doit être constructive, pas destructive. Tout est affaire d'individualités, d'ego, et surtout de pouvoir. J'ai déjà connu tout ça quand je faisais de la politique, et les intérêts personnels ne peuvent passer avant l'intérêt général car ça crée en effet de la controverse, c'est inévitable.

Le retrait d'ING de Renault apporte la confirmation que qui-conque prend du recul par rapport à la F1 voit que c'est un environnement instable. ING n'est pas là pour le plaisir. Quand j'ai débuté en rallye au milieu des années 70, qu'un seul patron d'entreprise soit passionné suffi-

sait à ce qu'il s'implique. On parle désormais de marques d'envergure mondiale, pour lesquelles la décision d'entrer en F1 est aussi importante que d'investir dans le développement d'un nouveau produit. Ça met en jeu l'avenir de chacun de leurs 50 000 employés.

Quand une controverse a un impact globalement négatif, on voit des choses telles que le retrait d'ING et la FOTA ne signant un Accord Concorde que pour trois années car elle n'est pas sûre de l'avenir. Et parfois, la controverse va trop loin. Ce n'est pas sans importance : la vie des gens et leur réputation sont en jeu. C'est extrêmement sérieux, on ne peut détruire les gens comme ça. »



Du 22 au 29 NOVEMBRE 2009 | L'O<sub>2</sub> DE LONDRES  
**LES TOUS DERNIERS BILLETS!**



**BARCLAYS | ATP WORLD TOUR FINALS™**

NE MANQUEZ PAS LA CHANCE DE VOIR LES HUIT MEILLEURS JOUEURS  
DU MONDE SE DISPUTER LE TITRE DE **CHAMPION DU MONDE 2009 ATP**

**RÉSERVEZ VOS BILLETS AUJOURD'HUI**

Tel: +44 161 372 0025

Web: [www.BarclaysATPWorldTourFinals.com](http://www.BarclaysATPWorldTourFinals.com)

CET ÉVÈNEMENT EST ORGANISÉ  
EN COLLABORATION AVEC :



Les joueurs figurant sur ce visuel ne sont là qu'à titre indicatif. Seuls les huit meilleurs joueurs mondiaux auront le droit de s'affronter lors des Finales Barclays de l'ATP World Tour grâce aux points qu'ils auront accumulés tout au long de l'année. Leur qualification et participation sont soumises aux règles de l'ATP. POUR OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS SUR LES PRESTATIONS DE RELATIONS PUBLIQUES, VEUILLEZ CONTACTER IMG AU +44 208 233 5878 OU PAR EMAIL: [ATPTennis@imgworld.com](mailto:ATPTennis@imgworld.com)

# PADDOCK

# LA CORÉE S'ACTIVE POUR SON PREMIER GRAND PRIX

DayzBook.com

La construction du nouveau circuit de F1 est bien avancée pour la course prévue en octobre 2010



Une vue du paddock réalisée sur ordinateur, avec son architecture encore une fois inspirée par le pays...



... et une photo moins glamour de l'état actuel des stands, du paddock et de la tribune...



À MOINS D'UN AN du premier Grand Prix de Corée, la construction de ce nouveau circuit à près de 250 millions d'euros serait déjà achevée à 60 %. La première course qui se déroulera dans la province de Jeolla du Sud, à un peu moins de 300 km de Séoul, est prévue pour le 17 octobre 2010 et sera le premier des sept GP de Corée prévus.

Une délégation gouvernementale, accompagnée de représentants du tourisme local, a visité le site en octobre et constaté que le chantier était en avance sur le planning. Les photos publiées ici montrent que les travaux ont commencé pour les stands et les tribunes, ainsi que les fondations du tracé de 4,3 km.

La piste, dessinée par Hermann Tilke et située dans le Conté de Yeongam, est la première phase d'un plan de développement qui verra la construction d'un centre d'affaires hi-tech puis d'un parc résidentiel et de loisirs dans les années qui viennent.

La construction du circuit est co-financée par la Korea Auto Valley Operation (KAVO)

## “Séoul est située à 300 km et il n’y a aucune liaison ferroviaire...”

et le gouvernement local. La moitié des fonds provient d'investissements privés, l'autre étant assurée par le gouvernement. Le pouvoir législatif a voté en septembre “l'Acte F1” donnant le feu vert au financement. « Avec le vote de ce budget et la construction du circuit, le rêve d'une piste de sport mécanique internationale en Corée du Sud est devenu réalité, » a déclaré Young-Cho Chung, PDG de la KAVO.

La piste sera entourée de tribunes pouvant accueillir plus de 100 000 spectateurs, mais il n'y a pour l'instant aucune liaison ferroviaire avec la capitale. Et l'éloignement du lieu est source d'inquiétude pour l'accueil des équipes et du public...

Le circuit de 4,3 km est au cœur d'un parc situé dans la province de Jeolla du Sud.



... qui offrira une vue imprenable sur l'allée des stands, ledit paddock et bien sûr la piste.



# QUIZ CONNAIT ?

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



- 01 Qui est le 2e pilote ayant signé le plus de records du tour en course, derrière Michael Schumacher ?
- 02 En quelle année a eu lieu le dernier GP d'Autriche ?
- 03 Connaissez-vous le deuxième prénom de Kimi Räikkönen ?
- 04 Quel pilote de F1 actuel (et ancien du “junior team” de Mercedes) a remporté le titre F3000 en 1999 ?
- 05 Quelle équipe a réalisé le doublé lors du Grand Prix du Brésil en 1979 ?
- 06 En 1950, Fangio et Farina étaient deux des trois pilotes Alfa. Qui était le troisième ?
- 07 Quelle équipe a gagné la coupe des constructeurs au terme de la saison 1967 ?
- 08 Qui est ci-dessous au volant d'une Jaguar lors d'un test à Silverstone en 2000 ?
- 09 Qui était l'équipier de Mauro Baldi chez Spirit en 1984 ?
- 10 Quelle record malheureux Andrea de Cesaris a-t-il réalisé en 1987 ?



Réponses : 1 Alain Prost 2 2003 3 Matias 4 Nick Heidfeld 5 Ligier 6 Luigi Fagioli 7 Brabham 8 Dorio Franchitti 9 Hub Rothengatter 10 Il n'a pas terminé une seule course de toute la saison

## SOURCE F1 RACING

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

**Sur certains circuits, tels que Melbourne ou Sepang, la ligne de départ/arrivée indique le début du tour. Mais, sur d'autres dont Barcelone ou Monza, il y a deux lignes. Pourquoi ?**  
Jorge Murillo, Espagne

La raison en est que la ligne de chronométrage a toujours été située face à la tour de contrôle, depuis l'époque où il n'y avait pas de système électronique pour enregistrer la position et le temps



Vettel franchit la ligne d'arrivée à Monza en 2008... mais n'a pas vraiment fini son tour !

au tour des voitures. La ligne de départ/arrivée était à la même place. Mais, avec les années, les grilles se sont allongées et le départ a dû parfois être déplacé.

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

# PADDOBJECTIF

Quand il va courir, le jeune Jaime Alguersuari met plein de choses dans sa valise...



Dayzebook.com

D'un poids de 1250g à peine, les casques sont faits en fibre de carbone renforcé et Kevlar et sont aussi sculptés en soufflerie.



À 18 ans, Jaime Alguersuari est le plus jeune pilote F1 de l'histoire. Le "A+" est l'indication de son groupe sanguin.



Les gants de course sont à l'épreuve du feu et dans une matière contenant du cuir suédé pour obtenir une meilleure sensibilité.



Depuis 1975, les pilotes doivent porter des sous-vêtements ignifugés. Celui-ci permet aussi de filtrer des kilos de sueur.



Les caleçons longs ignifugés de Jaime sont faits dans un Nomex allégé qui peut résister à des températures supérieures à 400°C.



Apparu en 2003, le système HANS (Head And Neck Support) posé sur les épaules permet d'éviter les fractures au cou.



Les bottines couleurs or sont en cuir avec de petites bandes de gomme qui aident à procurer un meilleur grip sur les pédales.



La cagoule Puma d'Alguersuari lui offre une protection supplémentaire contre les flammes.



Avant son casque, Jaime doit mettre les écouteurs qui ont été moulés à son oreille afin de pouvoir entendre son ingénieur.



La boisson énergisante de tous les pilotes Red Bull...



Les socquettes en Nomex ignifugé maintiennent ses pieds au frais tout en les laissant respirer.

# News en bref...



## PAS DE SÉBASTIEN LOEB AU GRAND PRIX D'ABOU DHABI

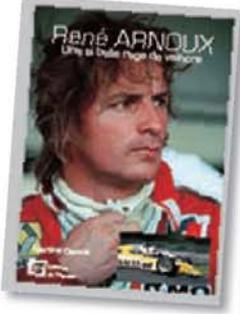
La logique – et un certain bon sens – ont finalement prévalu. Comme on pouvait s'en douter, Sébastien Loeb n'a pas reçu le feu vert de la FIA – qui ne lui a pas accordé sa super licence – pour disputer le dernier GP de la saison sur Toro Rosso. Même chez Red Bull, les avis divergeaient semble-t-il sur cet engagement entre les gens de la course et ceux du marketing.



## LE GP DE MONACO AVANCE D'UNE SEMAINE ET RETROUVE SA PLACE

Petit changement au calendrier que nous avions publié le mois dernier : le GP de Monaco a demandé à être avancé d'une semaine pour passer au 16 mai, demande à laquelle la FIA a accédé. Le GP de la Principauté occupera sa traditionnelle place du week-end de l'Ascension, avec les premiers essais libres prévus le jeudi et non le vendredi comme c'est le cas sur toutes les autres courses de la saison.

## UN LIVRE SUR RENÉ ARNOUX

Les Éditions du Palmier publient *René Arnoux : une si belle rage de vaincre*, une biographie de l'ancien pilote Renault et Ferrari signée Martine Camus. Préfacée par Gérard Larrousse, ex-patron de l'équipe française, on la trouve en librairie ou sur [www.editions-palmier.fr](http://www.editions-palmier.fr) au prix de 29 €. 



Moment d'émotion pour Massa, qui s'apprête à retrouver la F1 sur la piste privée de Ferrari.

# MASSA DE RETOUR DANS UN COCKPIT

## Felipe a pris le volant en test 11 semaines après son accident

PRÈS DE TROIS MOIS après avoir été gravement blessé en Hongrie, Felipe Massa a fait une séance d'essais pleine d'émotion dans le cockpit d'une Ferrari. Son retour en course est toujours prévu pour 2010.

Une fois le feu vert donné après un examen oculaire, il a couvert une série de tours du circuit d'essais de Fiorano, une semaine avant le GP du Brésil, sur une Ferrari en version 2007 équipée de pneus slicks.

« Tout s'est bien passé dans la voiture, » a déclaré Massa. « Je me suis senti bien physiquement, c'était comme si je n'avais pas eu d'accident cet été. Je dois respecter la prudence des médecins, mais je peux commencer de me préparer pour la saison prochaine. »

Felipe espérait courir à Abou Dhabi cette année, ce qui a été rendu impossible par une opération au front pour la pose d'une plaque.

Le Brésilien avait subi une fracture du crâne durant les qualifications du GP de Hongrie, après avoir été heurté par un ressort qui s'était détaché de la Brawn de Rubens Barrichello. L'enquête a indiqué que le ressort avait frappé d'abord le côté du cockpit de la

Ferrari, puis le casque du pilote. Ses blessures auraient donc pu être bien plus graves si cet objet d'un kilo lancé à plus de 200 km/h l'avait heurté de plein fouet : il aurait alors "encaissé" l'équivalent de quatre tonnes.

D'autre part, présent à Interlagos où il a agité le drapeau à damier, Felipe a surpris son monde en affirmant que Fernando Alonso était, selon lui, forcément au courant de la tactique de Renault en 2008 à Singapour. Les présentations sont faites avec son futur équipier, qui a calmé le jeu en faisant mine de ne pas relever...



Le vice-Champion du monde 2008 a effectué une centaine de kilomètres à Fiorano sur une Ferrari F2007 chaussée de slicks.

# ASSOCIATIONS PILOTE/ÉQUIPE

**Schumacher a été récompensé de sa fidélité, les autres pas toujours !**

## 1 FERRARI & SCHUMACHER 181 COURSES

Le partenariat le plus long mais aussi le plus couronné de succès en F1 débuta à Melbourne en 1996 et se termina une décennie plus tard. Entre-temps, Michael a remporté 72 GP et cinq titres. Et encore, sans doute aurait-il bien disputé une saison ou deux en prime...

## 2 McLAREN & COULTHARD 150 COURSES

Est-ce bien une coïncidence si les deux équipes aux plus beaux palmarès en F1 sont celles qui ont gardé le plus longtemps un pilote ? Venu lui aussi chez McLaren au début de la saison 1996, David n'a cependant pas connu la même réussite que Schumacher.

## 3 McLAREN & HÄKKINEN 133 COURSES

Pensant six saisons, David Coulthard a eu Mika Häkkinen pour partenaire. Celui-ci avait passé deux ans chez Lotus et passa le reste de sa carrière chez McLaren. Il signa comme réserviste en 1993, fut titularisé en fin d'année et resta jusqu'au terme de 2001, remportant deux titres mondiaux au passage.



Portugal 93 : suppléant Michael Andretti, Mika dispute son premier GP chez McLaren... et bat Senna et qualif !

## 4 LIGIER & LAFFITE 133 COURSES

"Jacquot" a remporté chacune de ses six victoires au cours de sa première période chez Ligier, qui s'étala de 1976 en 1982. Il y fit un second "relais" en 1985/86. À noter que Laffite n'a couru que pour deux équipes en F1, faisant des allers-retours entre elles : Williams, puis Ligier, puis re-Williams, puis re-Ligier.

## 5 McLAREN & PROST 109 COURSES

En 1980, "le professeur" est parvenu à marquer des points pour ses débuts chez McLaren, où il ne resta qu'une année avant de passer chez Renault. Il retrouva McLaren en 1984, pour six saisons et deux titres, avant que la rivalité exacerbée avec Ayrton Senna dans l'équipe ne le pousse à signer chez Ferrari.

## 6 BRABHAM & PIQUET 108 COURSES

La première course de Piquet père dans l'équipe de Bernie Ecclestone fut le GP du Canada 1978 où il remplaça Niki Lauda qui avait décidé de quitter la F1 à deux manches du terme de la saison. Il y passa les sept qui suivirent, remportant ses deux premiers titres mondiaux, et partit chez Williams en 1986.

## 7 MINARDI & MARTINI 107 COURSES

L'Italien est le second pilote le moins victorieux de cette liste. Après avoir fait une première saison dans la petite équipe en 1985, il perdit sa place chez Minardi et en F1 mais la retrouva en 1988 pour quatre années. Pierluigi fit ensuite une infidélité à Minardi en rejoignant sa concurrente Scuderia Italia, et la retrouva en 1993. L'éternel retour, en somme...

## 8 RENAULT & ALONSO 105 COURSES

Fernando remporta le premier succès de Renault F1 "deuxième version" en 2003. Après une année de pilote d'essais en 2002, il courut quatre saisons dans cette équipe (deux titres) jusqu'en 2006 puis deux autres en 2008 et 2009 (pas de titre). Ce total de 105 courses s'arrête au GP du Brésil de cette année.



Première victoire pour l'association Renault/Alonso au GP de Hongrie 2003. C'est qui, le type à lunettes ?

## 9 FERRARI & BARRICHELLO 104 COURSES

Le rêve devenu réalité de courir pour la Scuderia tourna parfois au cauchemar pour Rubinho : entre les GP d'Australie 2000 et de Chine 2005, il gagna neuf courses et finit deux fois 2e du championnat mais fut aussi souvent la victime des stratégies de l'équipe.

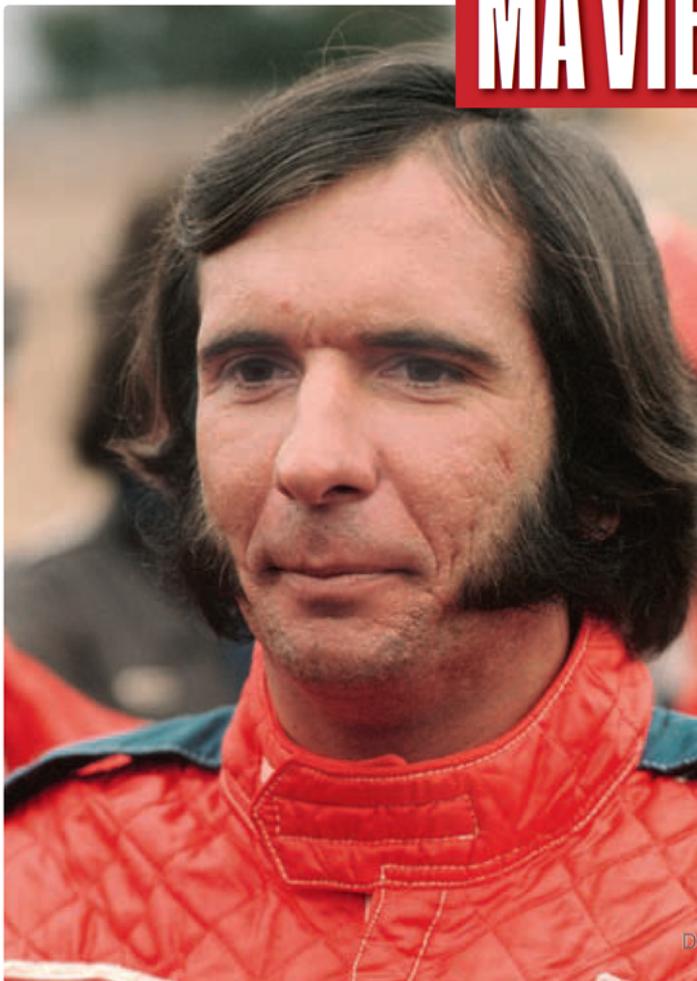
## 10 McLAREN & SENNA 96 COURSES

L'image d'Ayrton Senna que tout le monde garde à l'esprit est celle de son casque jaune dans une McLaren rouge et blanche. Il intégra l'équipe en 1988 et, après avoir gagné trois championnats, la quitta sur une victoire au GP d'Australie en 1993. Ce fut aussi la toute dernière course qu'il termina...

Australie 1986 - le début d'une relation plus que fructueuse entre Schumacher et Ferrari.



JUAN & PERNA



Dayzebook.com

# EMERSON FITTIPALDI

**Le premier brésilien titré évoque l'ère Lotus et un genou mal en point...**

Fernando Alonso et Lewis Hamilton, qui ont tous deux battu son record, n'étaient pas encore nés quand Emerson Fittipaldi devint le plus jeune Champion du monde de l'histoire de la F1, à l'âge de 25 ans, en 1972.

“Emmo” avait quitté son Brésil natal trois ans plus tôt pour tenter une carrière en sport auto. Des résultats instantanés en F2 et F3 lui valurent très vite d'entrer chez Lotus. Il remporta le GP des USA en 1970 et, deux ans plus tard, le titre avec cinq victoires. Une seconde couronne suivit en 1974 avec McLaren, juste avant qu'il ne rejoigne la petite écurie Copersucar créée par son frère Wilson avec laquelle il n'obtint qu'une poignée de podiums en cinq ans.

Fittipaldi connut ensuite une autre brillante carrière en Indycar. Plus récemment, il a dirigé l'équipe du Brésil en A1GP.



## PREMIÈRE EN F1 TEST SUR LA LOTUS 49

« Je me souviens que je pilotais la Lotus F3 de Jim Russell en 1969. Colin Chapman m'observait et m'a proposé de faire ma première séance d'essais sur une F1 à Silverstone. C'était la Lotus 49 et ce fut une expérience incroyable. Je me souviens que Jochen Rindt, qui menait le championnat, était présent lors de ce test et a pris le volant avant moi. Puis Colin m'a demandé de piloter et on voyait bien que ça énervait un peu Jochen. Mais comme mes chronos s'amélioraient, il a été de plus en plus enthousiaste et s'est mis à me brandir le panneau des temps. Une expérience étonnante. »



## VOITURE PRÉFÉRÉE JPS LOTUS 72

« La meilleure voiture que j'ai pilotée, de loin, dans ses différentes versions de 1971 à 1973. Elle était fantastique, surtout parce que très bonne sur tous les types de tracé où nous courions dans le monde. Quand elle fonctionnait, elle était incroyable. Je me souviens de quelques luttes avec Jackie Stewart sur sa Tyrrell. C'était le plus rude coriace des adversaires – et un pilote fantastique. »

Mon seul mauvais souvenir de cette voiture date de Zandvoort 1973. Une roue avant a cassé dans la ligne droite et j'ai heurté le rail très violemment. J'ai eu tous les ligaments du pied droit déchirés et gardé une plaie genou pendant un an à cause de ça. »

## PATRON PRÉFÉRÉ COLIN CHAPMAN

« Chapman était un génie pour tout ce qui était la conception et la fabrication d'une voiture de course, et, à mon avis, un des meilleurs patrons d'écurie de l'histoire de la F1. J'ai eu beaucoup de chance de faire mes quatre premières années en GP avec lui : il était au-dessus du lot. En termes de performance, il faut bien dire sa voiture à effet de sol fut une innovation incroyable. C'était un type très intelligent et il m'a toujours soutenu. Comme tout le monde chez Lotus. »

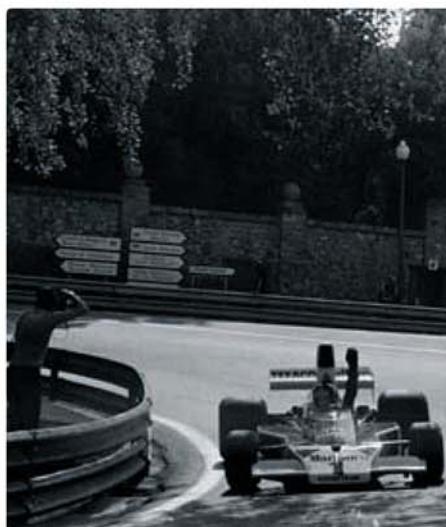


## PLUS VIEUX SOUVENIR RACE OF CHAMPIONS 1969

« Je me souviens d'avoir assisté à quelques courses au Brésil où j'ai vu Juan Manuel Fangio courir mais ce n'était jamais en championnat du monde – plutôt en voitures de sport, parce que je me souviens d'une fabuleuse Ferrari 250. La première fois où j'ai vu des F1 – et assisté à un événement de premier plan –, c'était lors de la Course des Champions 1969 à Brands Hatch. »

## OBJET PRÉFÉRÉ MES TROPHÉES

« Je n'ai rien gardé de très spécial, mais je dirais quand même le trophée qu'on m'a remis à Paris après que j'ai remporté mon premier titre mondial. Je pense que c'est ce que j'ai de plus important. J'ai aussi la coupe du vainqueur au GP des USA – ma première victoire, à Watkins Glen en 1970. Les deux trônent dans mon bureau, comme ça je les vois tous les jours ! »



## PLUS GROS CONFLIT GP D'ESPAGNE 1975

« Je dirais le jour où j'ai décidé de ne pas courir sur le vieux Montjuich Park à Barcelone, quand j'étais chez McLaren. Cette équipe était déjà très bonne à l'époque et j'adorais travailler avec tout le monde chez eux. Mais c'est la pire situation que j'ai connue dans ma carrière en F1. Il y avait des soucis avec les rails de sécurité. J'ai fait un tour de circuit et suis rentré au stand. J'ai décidé de rentrer chez moi et la FIA m'a suspendu. Quand le crash fatal est survenu [Ndlr : sortie de piste de Rolf Stommelen, plusieurs morts parmi les spectateurs], ils ont levé la sanction mais le bras de fer avait duré tout le week-end à Barcelone. »

# { QUE SONT-ILS DEVENUS ? }



**Avant** Retour au stand juste après avoir remporté le titre face à Schumacher en 1997 à Jerez.



## JACQUES VILLENEUVE

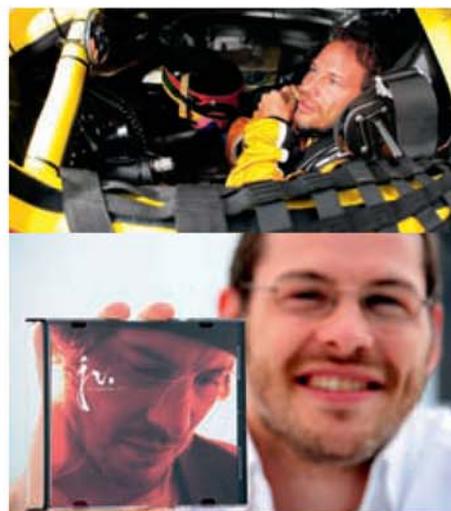
LE PREMIER  
DANS CETTE  
RUBRIQUE QUI  
VEUT REVENIR

**A**vec un tel patronyme, et après avoir arpenté les circuits dans son enfance, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'il soit devenu pilote de course. Quatre ans après le décès de son père, le grand Gilles, durant les qualifs du GP de Belgique 1982, Jacques s'inscrit à une école de pilotage. Une décennie plus tard, il avait remporté les 500 Miles d'Indianapolis et le titre en CART, failli s'imposer dès son premier GP de F1 et était devenu Champion du monde au terme de sa deuxième saison. Après cinq années calamiteuses chez BAR, il se trouva sans volant puis réapparut fin 2004 chez Renault puis Sauber et enfin BMW – mais il fut remplacé mi-2006 par Robert Kubica. Après avoir couru au Mans avec Peugeot et un peu en Nascar, il rêve d'un nouveau retour...

« J'ai fait un peu de Nascar et de tourisme en Argentine, mais j'en ai marre de ce type de courses – c'est sympa un moment, mais en fait je veux revenir en F1 et c'est ce à quoi je m'emploie désormais.

Pour l'instant, je dirais que j'ai 50 % de chances de trouver un volant dans une des nouvelles équipes, tout en discutant avec des écuries existantes. Je pense susciter de l'intérêt mais la question est de savoir si elles ont envie de prendre le risque ou pas. Je pourrais

être perçu comme un risque – du point de vue physique car cela fait un moment que je ne me suis pas installé dans un cockpit. Je m'entraîne dur, mais j'ai peur qu'il me soit difficile de changer la perception des gens tant que je n'aurai pu leur prouver qu'ils se trompent. Vous allez aussi me demander pourquoi je veux revenir ? Je me suis bien amusé en dehors des circuits, j'ai monté une école de pilotage et sorti un disque il y a quelques années – je me suis d'ailleurs remis à



**Après** La Nascar et la chanson, ça va un moment. Jacques a envie de F1. Qui est preneur ?

écrire des chansons récemment. C'est sympa, mais la course passe avant tout ; j'ai toujours le pilotage, la passion et le grain de folie... Beaucoup disent que je suis stupide de revenir dans ce truc de fou mais je sais ce que je veux. J'ai toujours gardé la course à l'esprit. Elle coule dans mes veines, je suis né pour en faire. Je serai pilote toute ma vie. »

# TOURNEZ LA PAGE

Maintenant, téléchargez **F1 RACING** sur Internet



Dayzebook.com

## 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

# MARTIN WHITMARSH

Il n'a pas eu une première saison très facile à la place de Ron Dennis chez McLaren. Mais après avoir remis les choses en places, il explique ce qu'il aime en l'équipe et qu'il retenterait bien le coup avec Fernando Alonso

TEXTE BRADLEY LORD PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

L'air climatisé est plutôt froid dans le bureau de Martin Whitmarsh. Un froid typique de l'équipe McLaren il y a un an ou deux, direz-vous. Mais si la façade en verre fumée de son motorhome reste peu engageante, l'atmosphère s'y est réchauffée ces derniers temps. Elle est plus détendue, plus... chaleureuse. Un peu plus normale qu'avant. Un peu comme l'homme qui est désormais aux commandes, en fait.

Whitmarsh attendait ce poste depuis si longtemps que beaucoup se demandaient s'il y parviendrait un jour. Puis, à peine arrivé, il a été impliqué dans le scandale du GP d'Australie. La première fois où les gens ont vu le nouveau patron de McLa-

ren à la télé, il était abattu – poursuivi par une meute de journalistes et gens de télévision après que Lewis Hamilton ait reçu l'ordre de lever le pied pour se laisser dépasser et provoquer ainsi la faute d'un rival, Jarno Trulli, derrière le Safety Car.

Depuis, l'équipe a coulé puis repris des couleurs. La relation tendue (doux euphémisme) avec la FIA semble s'être adoucie. Ce qu'Eddie Jordan avait décrit comme « la pire McLaren de tous les temps » a gagné des courses. Martin Whitmarsh a relevé tous les défis qui se présentaient à lui jusque-là, reste le plus difficile.

Battre Ferrari au classement constructeurs ? Non. Bien plus dur. Répondre aux questions des lecteurs de *F1 Racing*...

**Comment avez-vous motivé l'équipe pour qu'elle connaisse un tel revirement cette année, quand la victoire semblait un rêve si lointain ?**

*Kathryn Young, Royaume-Uni*

À vrai dire, ça n'a pas été aussi dur que vous pourriez l'imaginer. Cette équipe est constituée de gens fantastiques mais nous avons eu un début de saison chaotique en bien des façons et je pense que nous en sommes sortis ensemble. Comme cette équipe avait l'habitude de gagner et de se battre devant, c'était une situation inhabituelle – mais je leur ai dit que je pensais qu'on pourrait refaire surface. Certains m'ont cru, d'autres non j'en suis sûr, mais je pense qu'on a tous été ravis d'y parvenir. ➤



Dayzebook.com

# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

## Devez-vous moins "faire la police" maintenant que Ron n'est plus là ?

Paul Bolton, Royaume-Uni

Non, je n'en ai nul besoin. Il y a une culture interne à McLaren et, étant là depuis 20 ans, je me dois d'appartenir à cette culture.

## De l'extérieur, il semble que McLaren soit construite autour d'Hamilton comme Ferrari l'était autour de Schumacher. Est-ce la réalité ?

Peter Grieg, Norvège

Non ! [Rires] Lewis s'est développé d'une façon qui lui est propre, mais à nos côtés. Il avait 11 ans quand nous l'avons connu, mais aucun style ou processus ne le reflète spécifiquement. Il a appris beaucoup de McLaren durant toutes ces années, avant même d'arriver en F1. Nous sommes ce que nous sommes et avons une relation amicale avec tous nos pilotes. Il n'y a pas de sentiment à l'intérieur de l'équipe selon lequel nous nous concentrons sur Lewis. Nous sommes connus pour ne pas désigner de n°1 par principe, et voulons que nos deux pilotes soit motivés pour battre tous les autres – leur équipier compris.

## Quel pilote a été le plus grand casse-pieds durant vos années chez McLaren ?

James Llewellyn, Royaume-Uni

[Long gloussement] À combien de jokers ai-je droit ? Je pense que la plupart de vos lecteurs aimeraient connaître la réponse – mais je ne répondrai pas.

## Pouvez-vous expliquer pourquoi la MP4-24 était si mauvaise en début d'année ?

Carl Burkitt, Royaume-Uni

Oui je le peux, maintenant qu'elle est meilleure. Elle ne délivrait pas assez d'appui parce qu'elle n'était pas suffisamment développée. Nous avons poursuivi son développement jusqu'en novembre, soit près d'une année de plus que certaines équipes. De plus, nous n'avons pas été aussi aventureux dans notre interprétation du règlement que certains de nos rivaux, disons-le. Mais ce n'est pas une excuse. Nous n'avons pas développé plei-

nement la voiture, n'avons pas assez bien travaillé et n'avons pas été aussi créatifs que nous aurions dû l'être.

## Alan Jones est souvent décrit comme l'archétype du pilote Williams. Quel serait celui de McLaren, et pourquoi ?

Tim Howard, Royaume-Uni



Oubliez Alain, Lewis et même Mika. Pour Martin, Ayrton Senna (ci-dessus) est l'archétype du pilote McLaren...

J'imagine qu'il me faut en trouver un ancien – ce serait dangereux d'en citer un récent ! Donc, Ayrton pour sa quête de la perfection. J'ai la chance d'avoir connu la fin de l'ère Prost/Senna, et l'époque où Mika Häkkinen fut un grand pilote McLaren. Mais il faut bien dire qu'Ayrton était quelqu'un qui voulait absolument être le meilleur, dans toutes les facettes de son être. Il était extrêmement compétitif.

## J'ai l'intention de vous succéder. Avez-vous des conseils à me donner ?

Tibet Fonteyne, France

Euh... oui, d'être très patient.

## Quels conseils Ron vous a-t-il donnés en vous cédant sa place ?

Nicholas Storrer, Royaume-Uni

Je ne me souviens de rien de précis. Ni lui ni moi ne nous attendions à un si mauvais début d'année, et je pense que Ron s'est réjoui pour l'équipe, et, je l'espère, pour moi, que nous inversions la tendance. Au début de l'année, j'ai dit que devenir le directeur de l'écurie était plus symbolique que vraiment significatif, mais ça s'est avéré plus significatif que je ne le pensais. C'était aussi beaucoup plus personnel.

J'avais eu assez de chance pour monter 20 à 30 fois sur le podium, y compris en de fantastiques occasions comme la première victoire de Lewis. Mais y monter pour la première fois en tant que directeur, sans compter à quel point je me sentais responsable avant, a été un moment beaucoup plus grand que je ne l'attendais.

## À part gagner des courses, quelle est la partie la plus gratifiante de votre travail ?

Sam Lee, Australie

Gagner des courses est génial, mais je suis assez chanceux pour être dans cette équipe depuis 1989 et nous avons recruté quelques individus fantastiquement brillants. De notre directeur de l'ingénierie, Paddy Lowe, à nos ingénieurs en chef ou responsables de projets, la plupart ont été recrutés par mes soins ou j'ai été impliqué dans leur recrutement. Les voir devenir des stars de l'ingénierie F1 a été extrêmement gratifiant.

## Avez-vous déjà conduit une Ferrari ?

Stefan Simonka, Autriche

J'en ai conduit plusieurs, la plus récente étant une 430. Une 575 et une 550 aussi, et quelques anciennes. On ne peut travailler dans ce milieu sans être un peu passionné, et, même si je ne voudrais pas être photographié dans une Ferrari, il faut bien expérimenter ce que font les autres !

## Avec le recul, cela fut-il une grosse erreur d'engager Alonso ?

Andy Willis, Royaume-Uni

À la lumière de ce qui s'est passé, c'était une erreur, même si c'est un grand pilote à la volonté de gagner phénoménale. Mais on peut voir les choses autrement : le regret que ça n'ait pas fonctionné, pour toute une série de raisons, a été plus grand que celui de l'avoir engagé. En me basant sur les informations dont nous avions, je l'engagerais encore aujourd'hui.

## Il semble que la polémique du GP d'Australie ait renforcé Lewis en tant que personne. A-t-elle renforcé aussi McLaren ?

Caroline Currie, Royaume-Uni

Ces incidents du début de saison ont en effet endurci Lewis. Depuis ses 11 ans, il avait eu une carrière remarquable en ce sens qu'il allait courir tous les week-ends, jusqu'à ses deux saisons de F1. Il est arrivé ici en sachant, ou croyant, qu'il aurait le matériel pour gagner. Je ne pense pas qu'aucun autre pilote soit déjà arrivé avec autant d'expérience. Soudain, il n'a plus

**“Oui, j'ai déjà conduit une Ferrari. C'est bien de voir ce que font les autres...”**



eu la voiture pour gagner et il y a eu toute cette controverse supplémentaire – une expérience assez dure pour lui. Je pense que ça l'a pas mal secoué, et qu'il en a appris pour devenir beaucoup plus fort. En tant qu'équipe, nous avons eu beaucoup de stress et nous en sommes assez bien sortis. Nous avons perdu l'expérience de Ron, de Dave Ryan [ex-team manager], de Steve Hallam [ex-ingénieur de course en chef] et de Tyler Alexander. Je réalise, et c'est assez perturbant, que je suis le plus ancien – et j'ai besoin que quelques anciens reviennent ! Mais nous en sommes ressortis plus forts.

**Que faire pour être sûr que McLaren attaquera 2010 avec une bonne voiture ?**

*Mike Johnson, Royaume-Uni*

Il faut travailler tôt dessus – avoir une voiture compétitive l'année prochaine sera

très important. Nous devons nous battre pour le titre et mettons beaucoup de ressources sur cet objectif dès maintenant.

**Comment allez-vous composer avec un budget réduit tout en gardant l'essence de McLaren ?**

*Robert Thomas, Australie*

L'essence de McLaren, si tant est qu'il y en ait une, c'est l'implication et la qualité de ses membres. Combien ils sont concentrés, intelligents. Et cela s'applique que vous ayez une équipe de 10 personnes ou de 500. Nous devons gérer nos ressources et faire du mieux que nous pouvons. C'est ça, être compétitif – c'est ça la course.

**Quel est le plus grand risque que vous ayez pris dans votre carrière ?**

*Matthew Finch, Australie*

On peut toujours analyser les risques après, et ils concernent les cas où les cho-

Hongrie 2009 : premier podium en tant que directeur pour Martin, qui tente de protéger sa chemise des assauts de Lewis Hamilton...

Dayzebook.com





# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

ses ont mal tourné. C'en fut honnêtement un de mettre Lewis aux côtés d'Alonso après une année en GP2, je pense. Mais nous ne l'aurions pas pris si nous n'avions pas pensé qu'il était justifié. Avec le recul, on peut se dire qu'à chaque fois qu'on engage un nouveau pilote, c'est un risque. Adopter de nouveaux concepts sur une voiture en est un. Mais la F1 est affaire de risques. On en prend tous les jours.

**Prost, Senna, Häkkinen, Räikkönen, Alonso, Hamilton. Si vous deviez retenir deux de vos anciens pilotes parmi cette liste, quels seraient-ils ?**

*Rogelio Carballo, Espagne*

Pour les associer dans notre équipe ? Bon, nous avons essayé Prost-Senna et je ne pense pas que c'était une bonne combinaison – ce n'était pas tenable. Nous avons essayé Alonso-Hamilton aussi, et ce n'était pas très tenable non plus. Häkkinen-Räikkönen, ça ferait un bon duo, je pense : ils joueraient le jeu tous les deux. Ce sont deux personnages particuliers mais aussi très intelligents et élégants, qui donnaient un très bon retour technique.

**Êtes-vous ennuyé de voir que Brawn et Force India sont compétitives avec le moteur Mercedes ?**

*Josephine Cole, Royaume-Uni*

Nous ne sommes ennuyés par personne sur la grille et faisons de notre mieux. Mercedes a fait du bon travail. J'ai personnellement joué un rôle dans le fait que Mercedes fournisse ces équipes – des gens se sont interrogés à propos de ma santé mentale à ce sujet, j'en suis sûr – mais je pense qu'il nous faut battre tout le monde. Nous fabriquons le châssis et si l'on veut gagner en F1, c'est ce qu'il faut faire.

**Tout le monde parle du "phrasé Ron" mais avez-vous aussi des formules bien à vous ?**

*Fariq Goolam-Hossen, Royaume-Uni*

Plein, mais je vous laisse les deviner. Mes enfants m'en apprennent quelques-unes...

**F1 Racing :** Comme ?

Non, je ne vais pas vous inspirer ! Mais mes enfants pensent qu'il y a bien un "phrasé Martin".



McLaren a transformé ce qui était un veau en un oiseau de proie, dit Martin. Cette comparaison tient la route !

**Si la Brawn est une lionne et la McLaren était un veau au début de la saison, quel animal est celle-ci maintenant qu'elle gagne aussi ?**

*Timothy Perry, Royaume-Uni*

Ça doit être un oiseau de proie...

**Quels sont les devoirs les moins connus d'un directeur d'écurie ?**

*Don Hopings, USA*

Celui, je pense, de faire en sorte que chaque membre de l'équipe sente qu'il en fait partie. Il ne suffit pas de se trouver sous les projecteurs, de passer à la télévision, il faut aussi savoir parler à tous dans l'entreprise pour être vu et respecté.

**Comme rendre la F1 plus intéressante aux yeux du public ?**

*Al Gill, Canada*

En y injectant plus de personnalité et d'intérêt humain. Les gens doivent être plus disposés à exprimer leur enthousiasme et leur passion. Il nous faut créer un environnement où les pilotes puissent faire des *donuts*, grimper au grillage et jeter leur casque dans la foule. Ils doivent pouvoir discuter les décisions de façon respectueuse mais sincère sans avoir la crainte d'être pénalisés. Idem pour les équipes.

Le sport est une question de passion, d'essayer de gagner – et nous avons perdu cela. Après chaque saison, tout le monde est soit super-heureux et en extase, soit se lamente ou trouve quelque chose à redire. Puis les mêmes gens reviennent devant les caméras pour donner un avis transparent car ne pas le faire est considéré comme risqué. Il nous faut changer ça.

**Les choses auraient-elles été différentes avec Alonso avec vous aux commandes et pas Ron ?**

*Katelyn Elders, Royaume-Uni*

[Rire gêné] Je n'en ai... aucune idée.

**Envoyez-vous des messages à Ron les week-ends de GP, ou ne vous parlez-vous plus beaucoup ?**

*Michael Clarke, Royaume-Uni*

Ron respecte le fait que j'occupe le poste. Nous nous connaissons bien pour avoir travaillé ensemble 20 ans. Nous n'étions pas toujours d'accord, ne le sommes pas toujours et ne le serons pas toujours, mais je pense qu'il y a beaucoup de respect entre nous. Il y a des choses que Ron a bien faites, très bien ; il y a des choses dont mon ego me dit que je les aurais mieux faites ; et il y a des choses dont je sais qu'il aurait pu les faire mieux – mais que je dois faire à ma façon. Je n'essaie pas de diriger l'équipe comme il l'aurait fait, ni différemment, mais de la façon la plus naturelle et normale pour moi. L'équipe le sait, et Ron me laisse faire.

**Ça vous fait quoi quand Eddie Jordan "descend" McLaren à la télé ?**

*John Ransom, Royaume-Uni*

J'aime Eddie en tant que personne, c'est quelqu'un d'amusant, mais je ne partage pas toujours son avis. Pour tout dire, il s'est, je crois, publiquement excusé au moins trois fois à la télé. Je me dois donc d'être respectueux et courtois envers lui.

**Faites-vous de grosses fêtes quand l'équipe gagne ?**

*Annie Fawcett, Royaume-Uni*

Je suis capable de choses stupides, notamment quand on fête une victoire. Je pense qu'on passe d'assez bons moments.

**McLaren et Ferrari sont-elles favorites pour 2010 ?**

*Sam James, Royaume-Uni*

Non. C'est tellement serré que je ne pense pas qu'on puisse dire ça. L'une et l'autre ont eu un début d'année difficile, l'une et l'autre ont redressé la situation, et j'ai été content que Ferrari gagne à Spa. J'aime à penser que nous sommes parmi les favoris, ça oui, mais je ne sous-estime pas Ferrari. Ils n'ont pas apprécié 2009 ; ils seront très déterminés, ils travailleront dur et c'est une équipe très forte. **FO**

**“Les gens doivent mieux exprimer leur passion et leur enthousiasme en F1”**

**REJOIGNEZ NOTRE PANEL DE LECTEURS**

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

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

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

Cette voiture a bien été la

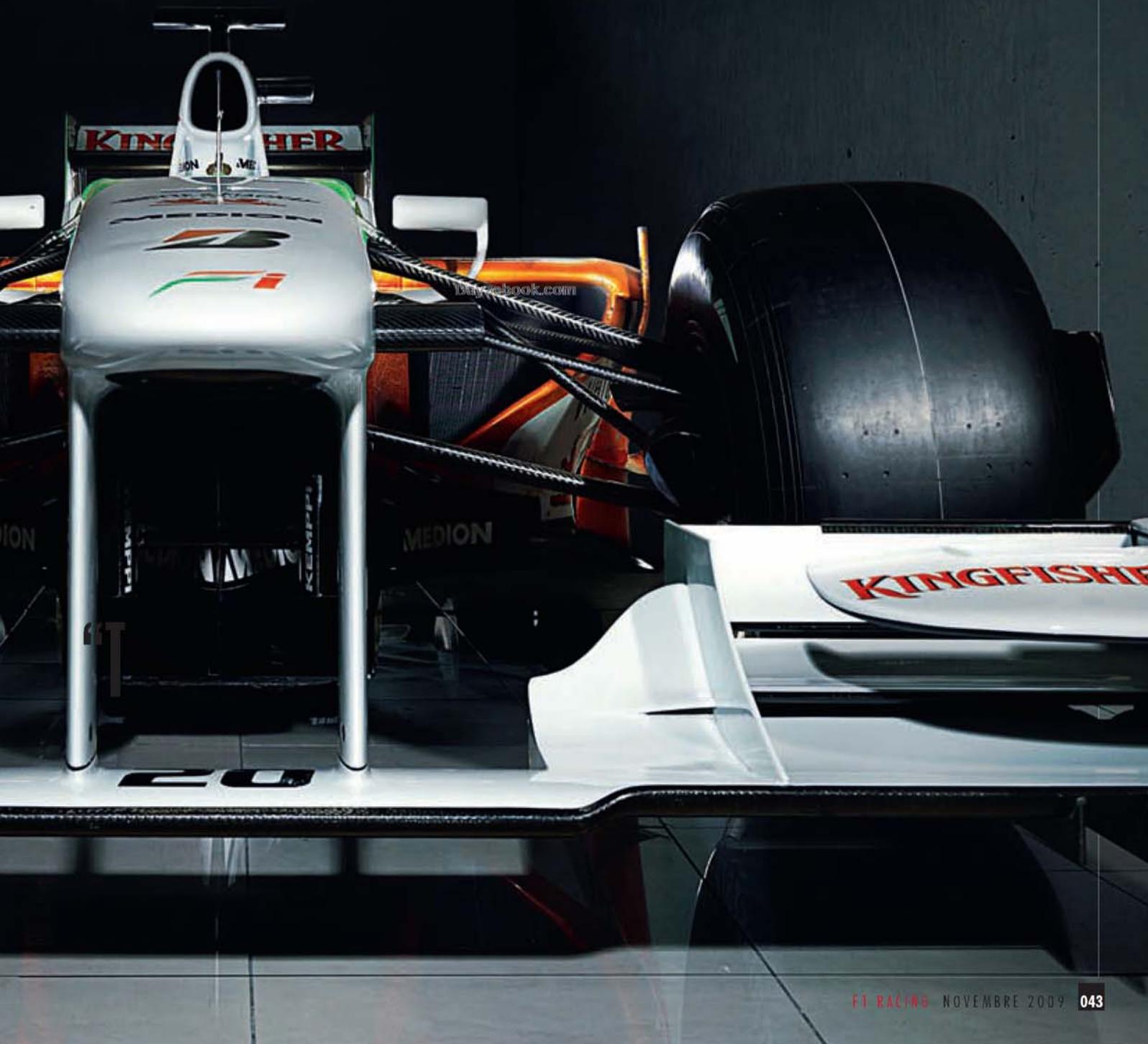
# Révé

de 2009

L'heure est venue pour les faiseurs de miracles de Force India d'expliquer pourquoi leur VJM02 est devenue si bonne - et comment un malheureux lapin a transformé leur saison

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS SAM BARKER  
ldayzebook.com

# ation



**H**onnêtement, qui peut dire que la performance de Force India à Spa a été autre chose qu'un coup de tonnerre ? Personne, à notre avis. Personne, mais alors personne, ne l'avait vue venir. Pole position et deuxième place, pour une équipe qui n'a pas quitté la queue du peloton depuis cinq ans ? Allons, soyons sérieux. Après tout, depuis que Vijay Mallya a racheté l'écurie basée à Silverstone en 2007, jamais elle n'avait semblé destinée à marquer des points. Elle avait bien eu quelques rares chances de le faire, pourtant. Adrian Sutil s'était retrouvé en position d'en inscrire en trois occasions (Monaco et Chine en 2008, Allemagne cette année) mais quelque chose l'en avait empêché à chaque fois. À deux reprises, ce quelque chose avait pris la forme d'un laconique finlandais pilotant une Ferrari et ne supportant peut-être pas qu'une Force India le précède... Résultat : des pièces de carbone éparpillées sur la piste, un abandon et une grosse désillusion.

Et puis il y eut Spa. La F1 restant la F1, certains émirent des doutes sur la faible consommation de la voiture – après tout, il fallut 20 kg de carburant en plus à la McLaren d'Heikki Kovalainen équipée du même moteur Mercedes pour faire un premier relais de 26 tours, ce qui avait de quoi faire jaser. Mais ces interprétations ne pouvaient masquer la réalité des choses sur le toboggan des Ardennes. C'était l'en-

droit où, dans une autre vie, cette même équipe permit à un inconnu nommé Michael Schumacher d'éclater sur la planète F1. L'endroit où, il y a à peine plus d'une décennie, elle remporta sa première victoire – et même un fameux doublé. C'est sur ce tracé qu'en cette année 2009, Giancarlo Fisichella a retrouvé la finesse de son pilotage alors même que sa voiture se révélait magique avec peu d'appui. Les conditions étaient réunies pour nous procurer l'un des gros chocs de la saison.

**Dave Fogden (chef transporteur) :** Tout ce qu'on voulait, c'était un point. On pensait avoir une chance à Valence. Et on en est repartis en se disant : « Raté, raté, raté. »

**Dave Burr (coordonateur pièces de secours) :** On n'en avait inscrit qu'un depuis la mi-2006, grâce à une décision des commissaires. Honnêtement, beaucoup d'entre nous ont été soulagés quand Kimi a passé Fisico : il semble qu'il soit attiré par nos voitures quand il les suit !

**Ian Broadley (responsable soufflerie) :** Cette réussite signifie beaucoup du fait d'où nous étions ces quelques dernières années. Quand on regarde les chronos de cette année, tout le monde se tient en une seconde. Il y a quatre ou cinq ans, ce genre d'écart vous plaçait dans le top huit. Aujourd'hui, les gens voient que vous êtes encore 16e et se disent que votre caisse est vraiment nulle. Mais ce n'est pas vrai. On était bien depuis quatre ou cinq courses, sans réussir de bonne perf' en qualification.

**Thomas Gazengel (ingénieur CFD) :**

On recevait le feed-back de la piste nous disant que les évolutions fonctionnaient. Donc on savait que la voiture était bonne, puis les qualifs se passaient vraiment mal...

**Richie Wrenn (chef mécano, Fisico) :**

Pour moi qui n'ai travaillé que dans des petites écuries, c'est sympa d'avoir des résultats après toutes ces années. Il y a encore quelques courses, je n'espérais rien d'autre que nous ne soyons pas derniers ; on n'envisageait même pas la Q2. Mais on fait exactement le même travail : on donne le meilleur de nous, même si on sait qu'on est planté au fond de la grille. La différence, c'est que quand la voiture est rapide, on a beaucoup plus en retour. Après les qualifs, j'ai vu les restes du lapin que Fisico avait heurté aux essais, dans un conduit de radiateur. On avait signé la pole, sans que ça n'obstrue rien, et je me suis dit : « Je le laisse là, comme porte-bonheur ! » Je l'ai retiré après la course – et on l'a toujours avec nous !

**Dave Burr :** Depuis tant d'années, on va sur les GP en s'attendant à un week-end moyen... C'était un sentiment fantastique, encore plus car il n'était pas dû à la malchance des autres. Ce qui m'a vraiment fait plaisir, c'est l'appréciation de nos adversaires. J'ai vraiment eu le sentiment que notre réussite était partagée par eux, d'un bout à l'autre de la grille. Des gens à qui je n'avais jamais parlé venaient nous féliciter. Même si on avait gagné, je ne crois pas que le sentiment aurait été meilleur.

**Simon Roberts (chef des opérations) :**

Ce résultat a paru sortir de nulle part mais les choses ont changé doucement au fil de l'an-



née. On mettait la pression sur les grosses équipes depuis l'Australie.

**Dave Burr :** Peu importe qu'on gagne ou qu'on finisse dernier, il y a toujours le même travail à faire. On démonte les voitures directement sur le circuit et on finit à 10 heures du soir. Un bar était ouvert tard à Spa et on y a fait une première étape. Puis on s'est organisé une petite célébration...

**Même si cette équipe** a l'habitude de faire avec peu de moyens, l'hiver dernier fut assez "agité" pour le personnel de Force India. Il ne s'écoula que 108 jours entre la signature d'un accord de partenariat technique avec McLaren et le premier GP. Dans ce laps de temps, il fallut redessiner le châssis et l'aéro pour les adapter au moteur Mercedes et à la boîte de vitesses McLaren, et accueillir l'ancien directeur des opérations de McLaren, Simon Roberts. Des semaines bien occupées.

Simultanément, l'équipe traversait les mêmes turbulences et inquiétudes que d'autres d'un bout à l'autre de l'allée des stands, avec la perspective d'un certain nombre de suppressions de postes. Toute la difficulté fut pour la direction de demander, et d'obtenir, un maximum d'efforts de la part du personnel dans ces conditions difficiles et propices à la démotivation.

Bref, ça ne semblait pas la plate-forme idéale pour entamer une saison de grande réussite. Pourtant, tout cela n'a pas suffi à faire vaciller l'équipe et depuis sa première course en Australie, la voiture a amélioré ses chronos de deux secondes au tour. Les gens de Force India en ont été transformés : après des années à se demander s'ils allaient passer la première phase de qualification, ils sont, de leur propre aveu, « revenus dans la course ».

**Simon Roberts :** Quelques semaines seulement se sont écoulées entre le moment où l'on m'a demandé de diriger l'équipe et mon arrivée. J'ai décidé en conscience de ne faire aucune recherche car je voulais arriver sans idée préconçue. Je pense que c'était la bonne approche pour trouver les gens tels qu'ils sont. Et ce sont bien des gens de la F1 : hautement talentueux, extrêmement motivés et qui veulent faire du bon boulot et courir.

**Richie Wrenn :** J'apprécie de travailler ici car on on sent qu'on n'est pas qu'un numéro. De plus, on a l'habitude de travailler avec moins de moyens. Je ne pense pas que les autres équipes pourraient faire avec le budget dont nous avons l'habitude de disposer.

**Bruce Eddington (responsable design composites) :** Je suis là depuis 1996 et il y a un noyau de gens qui sont dans l'équipe depuis aussi longtemps que moi, qui ont vécu les mauvais moments tout autant que les bons. C'est dur de sortir une voiture qui court en queue de peloton. Ce n'était pas qu'on n'essayait pas, mais que nous n'avions pas les ressources ou le financement pour tout mettre bout à bout. Mais ça rend circonspect sur la façon dont on dépense son argent.



**“C’était excitant d’avoir de nouvelles règles, de les lire, les relire, les interpréter...”**

**Michael Hart, aérodynamicien**

**James Key (directeur technique) :**

Nous n'avons pas connu qu'un changement de moteur l'hiver dernier, mais un total changement architectural. Quand cela a eu un impact sur les surfaces aéro que nous avions déjà développées, ça nous a mis un coup. Les périodes de design et de production étant définies, c'est le temps d'optimisation qui nous manque. On a perdu un bon mois de développement en novembre. En conséquence de quoi, on a toujours considéré nous-même qu'on avait une évolution de retard.

**Mark Smith (chef designer) :** Le développement est passé à l'arrière-plan pendant un certain temps. Je pense qu'il est logique de suggérer que, sans cela, notre bon niveau de performance se serait matérialisé un peu plus tôt.

**Ian Broadley :** En soufflerie, nous n'avons rien fait de vraiment différent de ce que nous faisons l'année dernière. Nous avons eu une grosse évolution il y a 18 mois environ, quand la soufflerie s'était arrêtée durant cinq ou six mois, et elle a été reconstruite depuis lors. Nous avons une bonne comparaison de la piste à la soufflerie et notre capacité a progressé : nous pouvons mesurer la performance aéro de face, de travers et lors des changements de direction désormais, et donc modeler chaque attitude. Nous savons où nous sommes rapides ou lents, et nous concentrons sur ces domaines en soufflerie.

**Matt Loveridge (fabricant maquette) :**

Je me souviens de quand nous avons mis en soufflerie la première maquette préliminaire, qui n'était qu'une voiture 2008 "désahbillée". Aujourd'hui, c'est tout aussi compliqué que l'année dernière car il y a plein de mini appendices, plus le diffuseur. Le dessous de la voiture et les ailerons ont développé beaucoup d'aéro.

**Michael Hart (aérodynamicien) :** Nous sommes très efficaces en soufflerie car nous sommes une petite écurie. C'était excitant d'avoir de nouvelles règles, de les lire et les relire, puis de commencer à les interpréter de différentes façons.

**Ian Broadley :** Nous étions assez avancés dans notre développement quand, en novembre 2008, il a fallu adapter l'ensemble du châssis au KERS. Nous avons dû redessiner les radiateurs, modifier la coque – le tout en sept jours. Ça se passe comme ça ici : si quelque chose doit être fait, on le fait.

**Bruce Eddington :** C'est "à fond" depuis novembre. On a fait tout le châssis – dessins, moules, gabarits, tout – en trois semaines. Normalement, ça prend six à huit semaines, mais il faut aborder ces choses-là avec une attitude volontariste. Regardez le diffuseur : nous avons été les premiers à avoir un design définitif sur nos deux voitures à Bahreïn. Ça nous a pris quelques nuits : nous travaillions bien après minuit mais nous n'avions pas ➤

plus de quatre ou cinq jours pour ça pour le concevoir. Dès que l'idée est là, nous faisons ce qu'il faut pour la mettre en application.

**Dave Fogden :** Janvier a été une période horrible. On a été prévenus qu'il y aurait des licenciements en novembre, ce qui a privé beaucoup de gens de congés à Noël. On essayait de garder la foi en l'équipe, mais c'est dur de rester motivé avec cette menace qui pèse sur vous. Les gens ont des loyers à payer ou des familles à nourrir, et ils avaient toutes ces choses à l'esprit. Janvier a été très tendu.

**James Key :** Nous avons réfléchi longuement et durement à comment développer la voiture. Nous savions que le gain serait

gapour. Et elles ont toutes fonctionné, ce qui nous a permis de faire de vrais pas en avant. Souvent on travaille dur et on fait de belles choses en ingénierie, mais elles ne donnent rien, ou 70 % de ce que promettait la soufflerie. Au lieu de quoi, nous avons obtenu tout ce que nous attendions de chaque évolution.

**Mark Smith :** Nous alignons des bouts de McLaren-Mercedes : le moteur, la boîte de vitesses et le système hydraulique. Nous sommes très contents du moteur. Disposer de la boîte nous a permis de dépenser moins en termes de développement et de logistique, et d'utiliser ces ressources ailleurs. Au sujet de l'hydraulique, ça n'a pas changé grand-chose.

elles sont dans le vrai, parfois non. C'est pourquoi nous pensons garder l'idée d'une carrosserie homologuée sur laquelle on apporte de grosses évolutions, par exemple, parce que nous avons fait en gros le nombre de changements que nous voulions apporter de toute façon. Les réductions de coûts ne nous handicapent pas, car ceux-ci restent dans les limites du budget dont nous disposons.

**L'histoire de David** terrassant Goliath fascine toujours. Mais la réalité, telle que décrite par Simon Roberts, est qu'il n'y a aucune raison d'y voir un coup de chance sans lendemain. Oui, les grosses écuries vont se retenir durant l'hiver, optimisant leurs voitures autour de diffuseurs doubles et retrouvant leur niveau de 2008. Mais elles réduiront les effectifs en fonction des moindres dépenses. Chez Force India, on se consacra sur le travail en soufflerie, traquant le moindre petit gain et espérant continuer de surfer sur la vague de la fin 2009.

**James Key :** Le développement pour 2010 est un challenge difficile, car nous ne disposons des datas de Bridgestone que pour les pneus avant étroits – et on ne peut faire aucun test sur piste. Ça signifie qu'il nous faut garder davantage d'options en termes de répartition du poids et d'équilibre aéro.

**Michael Hart :** En soufflerie, nous devons intégrer le passage à un pneu plus étroit et sans doute rouler sans flasques à l'avant – il y a beaucoup à faire.

**Thomas Gazengel :** Nous avons montré pouvoir changer rapidement et nous adapter. Il n'y a aucune raison que nous ne puissions continuer comme ça l'année prochaine.

**Simon Roberts :** Nous n'attendons pas d'énorme changement pour 2010. Et cette fois, nous n'aurons pas le souci de devoir réduire les effectifs, qui peut détourner le management de l'objectif fixé. Pas de départ tardif cette fois, et les changements de règlement sont gérables. Il peut toujours y avoir des imprévus, bien sûr, mais le programme sera plus normal en 2010.

**Bruce Eddington :** Dans le passé, notre problème a été de devenir trop gros, trop vite. Mais l'effectif se situe toujours autour de 260 personnes, soit à peu près le nombre qu'il nous faut sans avoir le sentiment de changer d'entreprise. Et en fin de compte, nous savons que ce petit groupe a fait son boulot.

**Un petit groupe** dont Simon Roberts, arrivé au terme de sa mission d'un an, ne fera plus partie. Ayant réintégré McLaren, il sera remplacé par Ottmar Szafnauer (ex-Honda). Cela aurait paru improbable il y a 12 mois, mais peut-être l'avenir de la F1 ne s'écrit-il pas seulement en rouge ou en gris. Tout peut arriver et, comme on l'a vu cette année, arrive de plus en plus souvent. Et si, parmi les principales couleurs à suivre en 2010, figuraient aussi le vert, le blanc et l'orange ? **FO**



très élevé avec les nouvelles règles, mais à ce point, ce fut une surprise – nous avions progressé d'un coup de plus de deux secondes au tour. J'avais pour objectif de réduire la traînée – notre voiture en avait toujours trop avec les anciennes règles. Mais nous ne voulions pas trop en faire et nous avons décidé d'opter pour de grands pas espacés en développement. De cette façon, on diverge plus de la configuration de la voiture en piste, mais on peut faire des gains plus grands.

**Simon Roberts :** Les ingénieurs peuvent travailler de deux façons. Soit on avance à petits pas constants, mais sans jamais pouvoir les mesurer tous. Soit on détermine un package de base qui sera grandement modifié avec des intervalles assez longs. Il faut alors être patient, car ça signifie qu'on va faire plusieurs courses sans aucun changement fondamental.

**Bruce Eddington :** Nous avons fait beaucoup plus de développement sur les ailerons avant et arrière cette année. On a été si bons là-dessus qu'on est plus rapides aujourd'hui pour concevoir les pièces en composite que pour le côté mécanique. Avant Monza, on avait développé neuf ailerons avant différents.

**Simon Roberts :** Après le changement tardif de moteur et de boîte, notre but était de sortir une voiture fiable en Australie – on ne voulait pas sacrifier la fiabilité pour la performance. Puis nous avons fait des mises à jour significatives à Bahreïn, Silverstone, Valence et Sin-

**“Une grande part de la performance vient de nous...” Mark Smith, chef designer**

Mais je pense qu'il faut reconnaître que c'est en grande partie notre voiture. La plus grande part de la performance vient de Force India.

**Simon Roberts :** Comme nous ne pouvons nous permettre de fabriquer des pièces que nous n'utilisons pas – en soufflerie ou sur la piste –, nous sommes attentifs à chaque étape du processus de développement. Nous sommes peut-être légèrement plus rigoureux à ce niveau que des équipes avec plus de moyens. Sans doute manquons-nous quelques-unes des opportunités dont elles disposent, mais nous en atteignons 90 ou 95 % – et ne gaspillons que 20 à 30 %. Je pense qu'une des raisons pour lesquelles les grosses équipes ont souffert à Spa est qu'elles n'ont pas pu faire de tests en piste auparavant. Cela a un impact sur le niveau de risques que l'on prend, ce à quoi nous sommes plus habitués. Pour les plus grandes équipes, c'est un élément nouveau dans leur gestion du risque et parfois



# Y a-t-il un pianiste dans le peloton ?

**Avant même de savoir lire, Adrian Sutil était un petit génie de la musique. Aujourd'hui, il peut enfin exprimer son autre talent...**

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS SAM BARKER

ADAPTATION : CATHERINE LIBRINI





Dayzebook.com

**A** l'âge de six ans, Adrian Sutil se produisait déjà devant son public – mais rien à voir avec le sport automobile. Avant même d'apprendre à lire, il a appris le piano en regardant sa mère jouer. Enfant prodige, il a grandi dans une famille de musiciens. Son père, uruguayen, était violoniste à l'Orchestre Philharmonique de Munich, et quand Adrian était petit, il partait avec sa famille en tournée dans son Allemagne natale, et en Italie. À douze ans, il offrait déjà régulièrement en spectacle sa précision musicale et sa parfaite coordination en se produisant en duo avec son frère dans des salles de plus de 500 personnes. Pas de doute, ce petit avait du talent et savait gérer la pression. Et pourtant, il savait déjà que son avenir ne se jouerait pas dans une salle de concert.

Nous voilà quatorze ans plus tard. Adrian Sutil est assis au piano d'une des plus vieilles salles de concert d'Europe, la "Holywell Music Room" à Oxford. Quelques jours seulement après avoir décroché la quatrième place au GP d'Italie à Monza, il est rentré en Grande-Bretagne pour fêter ça avec son équipe dans leur fief de Silverstone et de Brackley. En homme instruit, il a choisi Oxford et ses clochers romantiques pour nous régaler les oreilles de sa musique. Sa chaussure Alpine Stars danse sur la pédale d'un piano à queue Steinway à 50 000 € tandis qu'il fait retentir *Rhapsody in Blue* de Gershwin. Il fait des pauses entre les accords, son sourire nous faisant comprendre qu'entre pianoter et piloter un projectile lancé à 350 km/h entre les chicanes de Monza, les sensations sont étrangement similaires.

« Il y a des points communs, » acquiesce Adrian, l'air pensif. « Dans les deux cas, il faut être passionné et doué, et avoir une bonne coordination, mais le plus important, c'est le rythme. Quand j'étais sur scène, le plus dur, c'était le début. Il n'est pas facile de commencer un morceau, mais une fois qu'on est dedans, on prend le rythme et ça roule tout seul. C'est la même chose dans une voiture de course. C'est avant le départ que la pression est au maximum, au moment où on s'inquiète et on essaie de tout prévoir, mais une fois en piste, tout s'envole. Les pensées se bousculent dans votre tête mais la conduite, ça va tout seul et une fois qu'on a pris le rythme, c'est une super sensation. Vous arrêtez de penser, vous êtes dedans. Si vous n'êtes pas dedans, impossible de faire une bonne performance. »

Sutil avoue tout de même qu'à ses débuts en formules de promotion, il souffrait de stress. L'ancien champion James Hunt était lui aussi tourmenté par l'angoisse avant de courir. Avec une pression si intense et une frontière aussi mince entre la victoire et l'échec, comment font les pilotes pour gérer la tension quand ils se donnent en spectacle devant tant de monde et que l'on a investi des millions sur eux ?

« Il faut apprendre à se connaître et surtout prendre conscience de ce qui cloche, » dit-il. « Il faut constamment canaliser ses pensées – et puis arrêter de se demander si on va y arriver ou non. En course, on peut parfois pousser trop fort et perdre du temps. C'est là qu'il faut réaliser ce qui se passe, prendre du recul et analyser la situation. Quand on est jeune et



sans expérience de la F1, on veut être rapide tout le temps, mais ce n'est pas la meilleure façon d'avancer. Je suis en train d'apprendre, et niveau mental, je n'ai jamais été aussi fort. Mais il y a encore des progrès à faire. »

Ce mélange de discipline et d'autocritique lui vient manifestement de l'époque où il observait, imitait et jouait du piano. Pour atteindre la perfection, il faut une discipline de travail imparable et un tempérament serein. Jouer neuf minutes de Gershwin dans votre salon est une chose, faire la même chose avec assurance devant un public qui a payé sa place en est une autre. Ça, Adrian, il sait faire.

Et pourtant, c'est à ce moment de cette enfance passée sous les applaudissements que Sutil s'est rendu compte qu'il manquait quelque chose dans sa vie. « Dans ma famille, j'étais le fou d'adrénaline, » reconnaît-il. « Et puis un jour, mon frère m'a emmené faire du kart et j'ai eu une révélation. Le piano ne m'intéressait plus, je voulais faire de la course. »

Cette révélation subite n'a pas franchement été du goût de la famille d'Adrian, qui le destinait à une carrière de pianiste. « Le karting n'était pas du tout ce qu'ils envisageaient pour moi et ils ne m'ont pas soutenu du tout. Pendant deux ans, j'ai travaillé au circuit de karting de ma ville ; je nettoyais les karts, la piste, je faisais tout pour avoir l'occasion de prendre le volant. Et puis mon père a fini par venir me voir au circuit, et il a été épaté. Convaincu, il m'a dit que si c'était vraiment ça que je voulais faire, il me soutiendrait. Et maintenant, il ne manque jamais une course. »

Cette passion de la course vient peut-être de ses origines latines. Elevé en Allemagne, de mère allemande, Adrian a un père sud-américain. Pourtant, ce n'est qu'après la saison qui se termina par le GP du Brésil, en 2007, qu'Adrian rendit visite pour la toute première fois à son "autre" famille, celle que son père a quittée voilà plusieurs décennies.

**Lorsque Sutil** entame sa carrière en F1, en 2007, son équipe traverse une mauvaise passe. Après l'épisode Jordan, l'entreprise de Silverstone passe de main en main, sous les noms de Midland et Spyker, et l'écurie place tous ses efforts à garder la tête au-dessus de l'eau. Dans cette ambiance morose, Sutil assiste à la montée fulgurante chez McLaren de son ancien coéquipier dans l'écurie française ASM, Lewis Hamilton, qu'il a battu plus d'une fois en F3, tandis que lui se traîne en bas de classement. Un sentiment d'injustice ?

« À cette époque, j'étais trop content d'être en F1, quelle que soit mon équipe, » raconte Adrian. « Ce n'est qu'après un certain temps que tout cela se complique en termes de mental et de motivation. Au bout de deux ans, j'espérais un retourne-

**“Mon frère m'a emmené faire du kart et j'ai eu une révélation : je ne voulais plus faire de piano, je voulais courir...”**



Adrian caresse les touches d'ivoire d'un Steinway à 50 000 €. Il s'en sort bien aussi dans son boulot quotidien (à gauche)...



ment de situation car en F1, quand vous ne gagnez pas, votre temps est compté. Mais la motivation est un de mes points forts. J'étais concentré, je n'ai jamais lâché l'affaire et je me suis toujours dit que mon heure viendrait. »

Après ce départ hésitant, Adrian a trouvé son rythme de croisière et véritablement entamé sa carrière. De plus, Force India a enfin trouvé le bon équilibre pour sa voiture et a caracolé sur les premières lignes sur la grille dans la deuxième moitié de la saison. « Ça fait du bien de se retrouver bien placé au départ, aux côtés de Lewis, et je suis vraiment content qu'on ait enfin une bonne voiture qui me permette de faire mes preuves, » nous confie-t-il. Rappelez-vous le scepticisme général lorsque l'entrepreneur indien Vijay Mallya, après avoir repris les rênes de Spyker et rebaptisé l'écurie Force India, déclara qu'ils marqueraient des points la première année et décrocheraient des podiums l'année suivante... Cette année, la collaboration technique avec McLaren-Mercedes a permis à l'équipe de sortir du fond de grille, et ceux qui se gaussaient peuvent maintenant aller se rhabiller.

« Vijay est un mec bien, en plus il est cool et il a su conquérir les membres de l'équipe et les convaincre de travailler dur à ses côtés, » explique Adrian. « Après mes deux premières années au sein de l'équipe, c'était rafraîchissant de la voir rachetée par quelqu'un qui avait des projets précis. Il ne fait pas ça pour l'argent, il a envie qu'on gagne et pour l'instant, tout s'est passé à merveille. Quand il a repris l'équipe, il a annoncé de grands changements et j'étais un peu interloqué car je trouvais qu'il y allait fort, mais quand on regarde les performances de la voiture à Spa et à Monza, on se dit qu'il avait raison. Nous sommes parmi les plus petites équipes mais on a un bon esprit et j'étais vraiment fier de prendre le départ aux côtés d'une McLaren et d'une Ferrari, c'était génial ! » L'étape suivante pour l'équipe sera de continuer sur cette lancée.

Là-haut dans la montagne, sur les pentes du sommet de l'Europe, vous entendrez peut-être retentir une petite impro jazz ou un air de musique classique. Dans ce petit village des Alpes, vous trouverez le pilote allemand laissant libre cours à ses pensées, assis au piano, le pied caressant les pédales tandis que ses doigts courent sur le clavier. « C'est important d'avoir des passe-temps en dehors de la F1, ça permet de se changer les idées, » dit-il. « Il faut savoir relâcher la pression, comme dans tous les boulots. Il y a des gens qui font la fête et qui boivent, mais moi je préfère rentrer chez moi ! C'est un peu le paradis, là-bas en Suisse : la vue est superbe, l'air est pur et si je reviens encore tendu d'un week-end de course, je vais grimper une montagne pour décompresser. »

Gérer la pression en F1, Adrian Sutil sait faire. Qui aurait dit qu'il tenait cette force de son passé de pianiste ? **F1**

# LE GRAND PR

**Non, vos yeux ne vous trahissent pas : ceci est un circuit de F1. Celui de Yas Marina à Abou Dhabi, théâtre du dernier GP 2009. Un circuit comme vous n'en avez jamais vu...**

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS ANDY TIPPING



# IX DU FUTUR



**P**our une meilleure compréhension de ce qui s'est passé dans ce coin du Golfe au cours des derniers mois, foncez sur Google Maps, tapez "Yas Island" et préparez-vous à être surpris. Il y a trois ans, l'endroit était à peine plus qu'un bout de terre sablonneux en bord de mer, sans route ni agrément. Le premier coup de pioche fut donné à Yas Marina en février 2007 et, depuis, c'est un petit miracle qui s'est accompli.

Les chiffres ont de quoi impressionner. Jugez-en : 1,6 million de mètres cubes de terre ont été utilisés pour préparer le site ; 225 000 autres mètres cubes de ciment ont été déversés (assez pour remplir... 294 Boeing 747) ; et 720 000 mètres carrés d'asphalte ont été posés (l'équivalent de 100 terrains de football aux normes internationales).

Une armée de 14 000 membres (essentiellement des travailleurs émigrés, hébergés sur place) a "bossé" 35 millions d'heures pour préparer ce circuit d'Abou Dhabi. Ils ont aussi rempli la dure mission de planter 5000 palmiers tout autour du site. C'est plus joli.

Ce qui attend les équipes, c'est le circuit le plus coûteux et le plus hi-tech qu'elles n'aient jamais vu...

## QUEL CIRCUIT POINT DE VUE PILOTAGE ?

Le tracé est essentiellement composé de virages lents, en seconde, et de deux longues lignes droites censées offrir des opportunités de dépassement. Au premier abord, c'est pour les pilotes un circuit plus "technique" que fluide comme Spa ou Suzuka.

« C'est un peu frustrant car on ne rentre jamais dans un vrai rythme, » dit Anthony Davidson, le troisième pilote Brown. « Le premier secteur est le seul où l'on trouve quelques virages rapides ou fluides, et le reste fait beaucoup penser à Singapour avec plein de sections étroites. Pour un pilote, c'est l'exact opposé d'une piste comme Barcelone. »

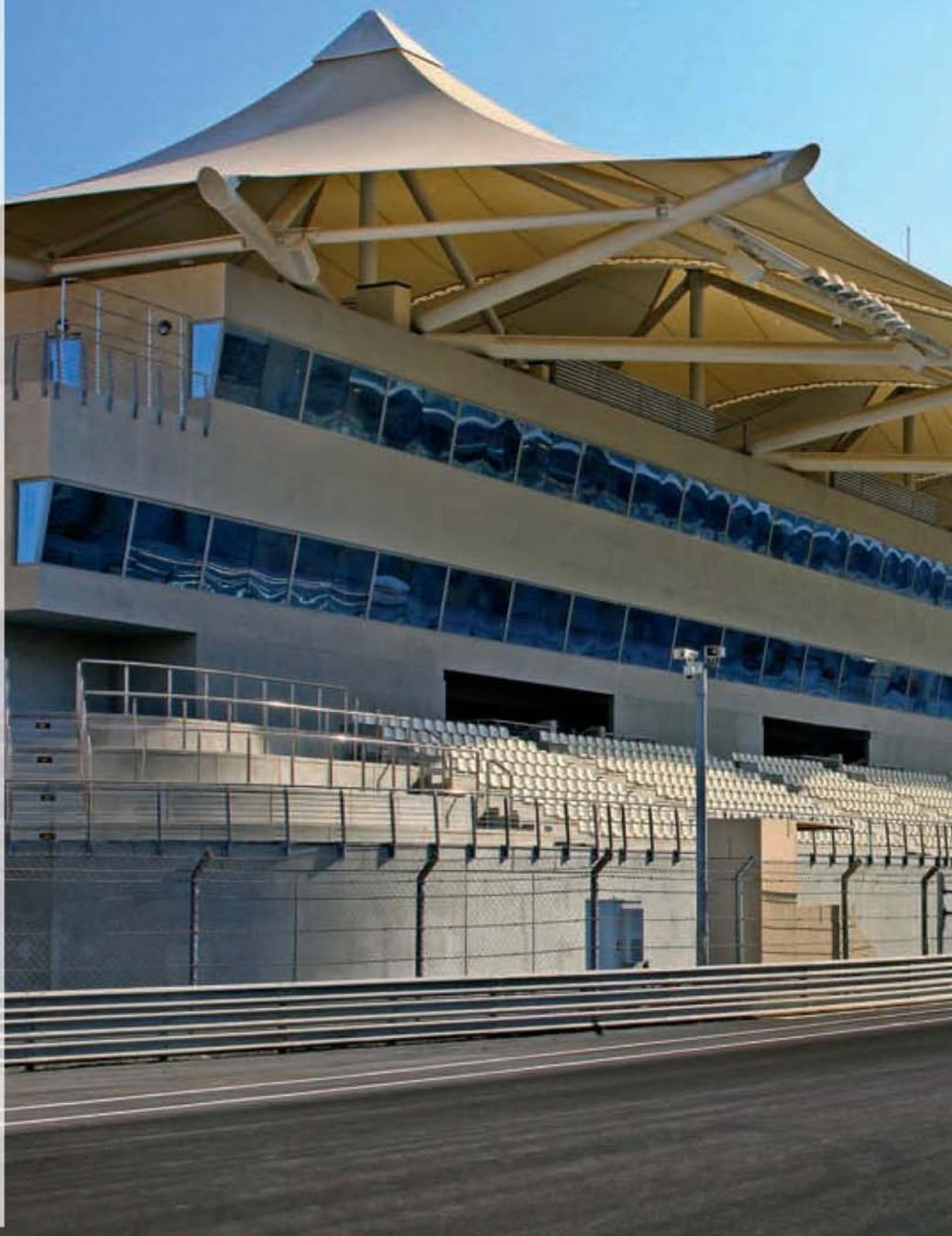
Des virages lents prédominants associés à de longs bouts droits, cela signifie qu'une priorité pour les ingénieurs sera de surveiller les pneus arrière. Un léger sous-virage sera probablement la voie à suivre. La motricité sera primordiale, ainsi qu'une bonne stabilité au freinage avant les nombreux virages lents — bien que le Tarmac particulièrement lisse devrait aider dans une certaine mesure. Cela peut aussi laisser penser que le circuit favorisera les voitures équipées du KERS, notamment les McLaren.

« Le circuit sera très, très lisse, » explique l'ingénieur en chef de Williams, Rod Nelson. « Cela devrait nous autoriser à faire rouler des voitures très basses. C'est un tracé très exigeant niveau freinage, similaire à Bahrein, et l'on peut prévoir de rouler avec des niveaux d'appui raisonnablement élevés — probablement juste un peu moins qu'à Singapour. Dans l'idéal, il faudrait beaucoup d'appui dans les premier et troisième secteurs, et des ailerons type Monza dans le deuxième avec ses longs bouts droits ; il faudra trouver le bon compromis. Le manque de virages rapides veut dire aussi que c'est un circuit relativement économe côté pneus, même si l'énergie longitudinale sera élevée du fait des fortes phases de freinage et d'accélération. »

Mais l'absence de virages "excitants" ne signifie pas que ce sera une piste facile à maîtriser. « Il sera aisé d'y faire des erreurs, en particulier dans les passages serrés, » assène Davidson. « Ça conviendra très bien aux pilotes qui savent mater la voiture dans les virages à 90°. » Sur les 21 du tracé, 13 sont à angle droit.

Les ingénieurs vont devoir composer aussi avec un problème bien connu en Nascar : les changements dans la tenue de route au crépuscule. La température de la piste diminue à mesure que le jour décline, ce qui provoque du sous-virage. « Quand on court de nuit à Singapour, le circuit est à la même température que l'air ambiant, » explique Rod Nelson. « À Abou Dhabi, celle de la piste devrait être de 20°C plus élevée que celle de l'air au départ. »

Les équipes ont expérimenté ce phénomène pour la première fois à Melbourne, où il était quasi impossible de passer les pneus médiums en fin de course. Ces pneus, et les plus tendres, seront disponibles à Abou Dhabi.



**Si vous aimez les tracés rapides, Abou Dhabi n'est pas pour vous. Mais des épingles telles le Turn 7 pourraient être assez difficiles.**



Une sortie des stands en descente entre deux murs revenant sur la piste en aveugle et en plein trafic, faut oser. Qu'en disent les pilotes ?

## POINT CHAUD : LA SORTIE DES STANDS

Il est globalement exact de dire que la caractéristique principale du circuit de Yas Marina est son environnement, plus que son tracé en lui-même : on pense au luxueux Yas Hotel, la Tour Shams au bout de la ligne droite principale, et à l'impressionnante tribune amphithéâtre du Turn 7.

L'exception à la règle est une sortie de la voie des stands inhabituelle, qui passe sous le circuit au Turn 1 avant de renvoyer les pilotes en piste au milieu du Turn 3 — le plus rapide du tour. La zone où la vitesse est limitée prendra fin en haut de la sortie en montée du tunnel, ce qui veut dire que les pilotes descendront, tourneront à gauche dans le tunnel puis remonteront vers la sortie.

« Si ça reste en l'état, ce sera un beau challenge, » reconnaît Anthony Davidson. « Si la limitation de vitesse se termine au bout du muret, le Turn 1 sera en effet dans la pit-lane et deviendra un virage crucial. Les pilotes seront complètement entourés par le tunnel, et, si l'un d'eux tape après le gauche, les autres ne pourront le voir. Et puis il y a la sortie, qui rappelle celle de Magny-Cours où l'on est libéré à l'extérieur d'une courbe à grande vitesse. Comme c'est à l'endroit exact où le sommet de la crête est en aveugle, une voiture se trouvant sur la trajectoire pourrait être hors de vue des pilotes quittant les stands. »

Il se pourrait bien que cette voie des stands suscite autant de commentaires et/ou procure autant d'action durant cette course inaugurale que la piste proprement dite...



Le rûpin Yas Hotel : huit restos de classe mondiale, deux piscines sur le toit... On préférerait un Holiday Inn et un vrai circuit de F1.

## QUEL EST L'INTÉRÊT POUR ABOU DHABI ?

Il est bien loin le temps où devenir l'hôte d'une manche du championnat du monde était un objectif qui se suffisait à lui-même. Pensez au Canada en 1967 : l'idée sous-jacente était de célébrer le centenaire d'une nation. Si vous allez à Abu Dhabi et que vous demandez « Pourquoi voulez-vous organiser un Grand Prix ? », les choses deviennent plus complexes... Les gens vous dirigent poliment vers un document massif, *La vision économique d'Abou Dhabi en 2030* — tout un programme, destiné à métamorphoser le pays dans les 20 prochaines années.

Abou Dhabi est assis sur 10% des réserves mondiales de pétrole connues, soit environ 90% des réserves des Émirats Arabes Unis. En bref, il possède une réserve de 90 milliards de barils dont on ne puise à l'heure actuelle que deux millions par jour. Étant donné que le premier gisement n'a été découvert qu'en 1958, le pétrole est naturellement devenu la première ressource économique du pays.

Néanmoins, l'objectif du gouvernement est de bétonner son économie en réduisant sa dépendance vis-à-vis du pétrole à 36% de son PIB en 2030. Ça ne se fera pas en réduisant la production pétrolière (les revenus générés par le pétrole doivent plus que doubler dans la même période) mais en quadruplant la taille de l'économie via sa diversification. C'est là que la F1 entre en jeu.

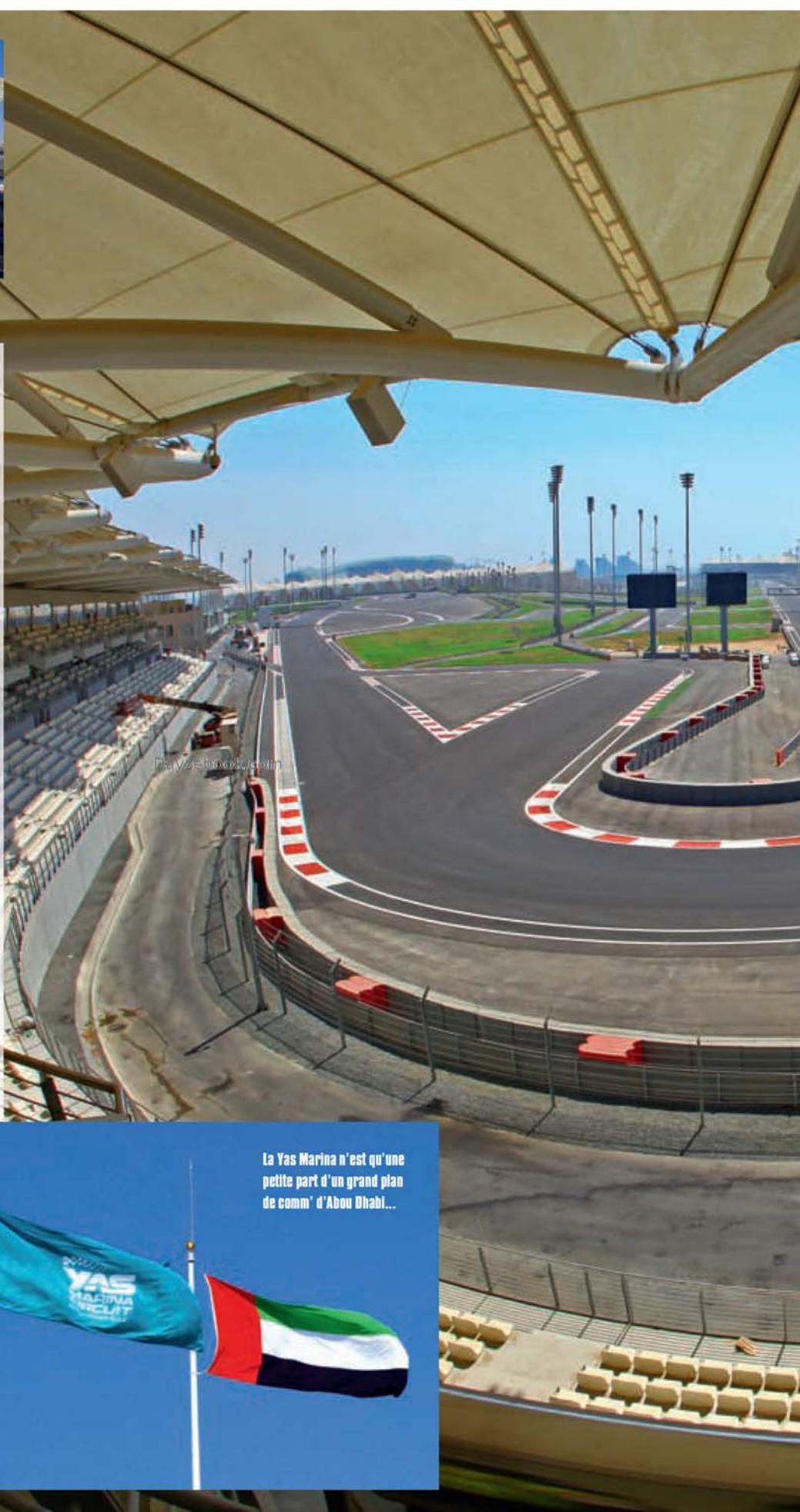
Le site de Yas Marina est l'emblème du développement de l'île Yas, qui sera la niche du divertissement d'Abou Dhabi. En plus d'un circuit moderne, il inclura le Ferrari World, le plus grand parc à thème indoor au monde, comprenant 21 attractions et un toit qui s'étendra sur plus d'un kilomètre. L'île Yas sera également la terre d'accueil d'un parc à thème de la Warner Brothers, d'un parc aquatique et d'autres spectacles. Le but d'Abou Dhabi est d'accueillir trois millions de touristes en 2015.

L'autre ligne directrice du projet s'appelle l'île de Saadiyat. À deux pas du centre-ville, elle est censée représenter le centre culturel qui fera naître de terre des reproductions du Louvre et du musée Guggenheim, ainsi que des campus satellites des universités de la Sorbonne et de New York. Abu Dhabi veut également laisser penser qu'il est à la pointe de la préservation de l'environnement en faisant d'une partie de son désert l'épicentre d'un projet "émission zéro".

Replacé dans ce contexte, le Grand Prix n'est que la partie immergée de l'iceberg du désert d'Abou Dhabi. Il sera le symbole du développement exponentiel du pays et souhaite fixer de nouveaux standards dans le monde de la F1. Le désir d'excellence reflète celui d'Abou Dhabi qui souhaite offrir une alternative à son voisin, plus agressif, de Dubai.



La Yas Marina n'est qu'une petite part d'un grand plan de comm' d'Abou Dhabi...





Voici la vision qu'aura le pilote placé en pole. Les VIP entassés dans la Tour Shams auront les yeux braqués sur lui... entre deux petits fours.

## SERA-CE UN SUCCÈS ?

Quelles sont les chances que cette nouvelle destination rencontre le succès ? L'épreuve inaugurale est promise à une belle couverture. Les écuries apprécieront les infrastructures nec plus ultra ainsi que l'hospitalité. Le circuit n'est pas spectaculaire, loin s'en faut, mais il faut espérer que la finale du championnat produira un beau spectacle.

Le défi sera plus difficile à relever sur le long terme. Attirer des dizaines de milliers de gens sur le lieu d'un spectacle unique est une chose ; les fidéliser pour une attraction qui ne fait pas partie de leur culture, année après année, en est une autre. Le contrat court jusqu'en 2016 et le projet économique du gouvernement démontre que l'événement s'inscrit dans une stratégie plus globale. Le circuit en lui-même peut espérer générer de l'intérêt et organiser d'autres événements en utilisant le tremplin de l'île Yas qui pourrait être une destination touristique prisée par une certaine élite.

Mais est-ce que ce sera suffisant pour s'implanter durablement et faire du Grand Prix autre chose qu'un outil de marketing destiné à promouvoir de plus gros intérêts ? Abou Dhabi compte 400 000 âmes venant des Émirats et un demi-million qui ne sont pas des habitants des Émirats. Il faudrait que près de 5% des locaux se mobilisent pour remplir les tribunes principales (50 000 places assises).

Après l'embaras causé cette année par la Turquie, qui ressemblait à une ville fantôme, la dernière chose dont la Formule 1 ait besoin est une nouvelle destination où les sièges restent désespérément vides alors que des sites historiques, tels que la France, restent sur la touche. Toute la responsabilité des organisateurs est de faire de ce rendez-vous un incontournable du calendrier du championnat du monde. **FO**



Dayzebook.com

ADAPTATION : RICHARD FAUX

“IL A FAIT UN EXCELLENT TRAVAIL ”

- *LUCA DI MONTEZEMOLO*

“CES DERNIÈRES ANNÉES, CERTAINES  
DES DÉCISIONS PRISES PAR LA FIA  
ÉTAIENT VRAIMENT TERRIBLES”

- *JODY SCHECKTER*

“PEU DE GENS ONT EU AUTANT  
D'IMPACT SUR LA SÉCURITÉ QUE MAX”

- *GERHARD BERGER*

Dayzbook.com

“MOSLEY EXERCE SUR CE SPORT  
UN POUVOIR TOTALITAIRE”

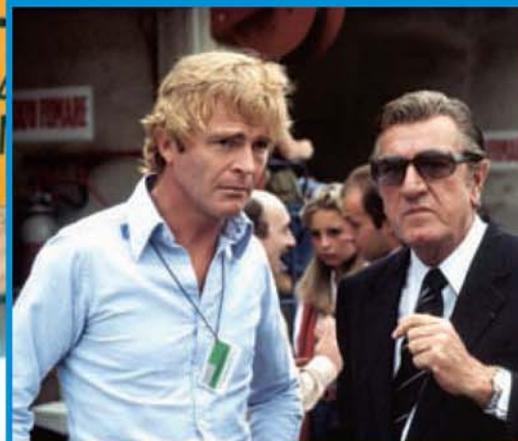
- *SIR JACKIE STEWART*

# MAX MOSLEY

## HÉROS OU ZÉRO ?

**Max Mosley a présidé la FIA pendant 18 ans. Mais Alan Henry le connaît depuis 40 ans. Qui pouvait mieux révéler l'homme caché derrière le mythe ?**

**C'est à Silverstone**, au printemps 1967, que Max Rufus Mosley sortit vraiment de l'ombre de son père, Sir Oswald, un homme politique de premier plan au Royaume-Uni. C'est à ce moment que ce jeune avocat de 27 ans, talentueux, spécialisé en brevets et dépôt de marques, fils d'un leader du parti fasciste britannique d'avant guerre, se tourna vers le sport automobile et connut le succès au volant d'une U2 Clubman. ➤



Max et Bernie patrons d'écurie en 1973 (à g) ; Max avec le président Balestre en 1981 (ci-dessus) ; et l'auteur de ces lignes, Alan Henry (lunettes), avec Mosley en 1970.

À l'époque, faute de systèmes de chronométrage électronique et d'imprimantes instantanées, les temps des essais étaient notés à la main sur une feuille de papier punaisée sur une planche à l'extérieur du bureau des contrôleurs. Max était dans la foule des concurrents qui se bouscullaient, tentant de noter leurs temps au tour, quand, derrière lui, une voix inconnue et pensive lui fit bondir le cœur. « Mosley... » disait-elle. « Mosley, ça doit être de la famille d'Alf Mosley, le carrossier. » Max reprit sa respiration. Enfin, pensa-t-il, il avait trouvé un passe-temps où il serait jugé selon ses propres mérites et non selon ceux de son infâme paternel.

Plus de 40 ans plus tard, j'ai la tâche de tracer un portrait du président sortant de la FIA, Max Mosley, un homme précis et équitable. Selon moi, si l'on veut comprendre Max, il faut lire la biographie de son père, *My life*, publiée en 1969. Du côté positif, son père dégagait du charme, du charisme, une grande dextérité mentale, un certain sens de l'humour et une immense détermination. Du côté négatif, une confiance en soi frisant l'arrogance, une nature vindicative qui n'oubliait jamais un petit rien et un étonnant ressentiment à l'égard



syndicat d'Oxford. Il en devint le secrétaire avant d'être rattrapé par le souvenir des vues politiques extrêmes de son père.

Mais, plus que tout, Max désira entrer dans le monde du sport automobile après une visite à Silverstone en compagnie de sa femme Jean quand ils étaient tous deux à Oxford. Il courut avec succès sur sa U2 en 1966 et 1967, signant un bon nombre de victoires et de records du tour. Il aborda la F2 avec une Brabham BT23C en 1968, courant à Hockenheim sous le déluge le jour où le légendaire Jim Clark y perdit la vie. Il se retira pour de bon de la compétition après qu'une rupture de la suspension de sa Lotus 59 l'ait projeté dans le décor au Nürburgring l'année suivante lors d'une séance d'essais.

Max conclut rapidement qu'il pouvait faire des choses bien plus excitantes dans sa vie que le droit : « Un jour, il me vint soudain à l'esprit que si je restais là pendant encore 40 ans, je deviendrais un avocat respecté. Je pourrais même devenir juge. Mais je serais bloqué là pendant les belles journées d'été, à devoir porter une robe. J'en conclus qu'il y avait mieux à faire. »

Mosley aurait sincèrement aimé se frayer un chemin dans la politique. Il envisagea même d'être candidat à des élections pour le parti conservateur. Mais Lord Stockton, le premier ministre qui avait précédé Harold MacMillan, lui fit comprendre que le patronyme de Mosley représenterait, même après tant d'années, un handicap électoral insurmontable.

**J'ai rencontré Max** pour la première fois en janvier 1970. Mon collègue Andrew Marriott m'avait obtenu une invitation pour le lancement de l'équipe March F1 dans l'allée des stands de Silverstone. Il reste une photo de ce jour-là. Max, Marriott et même mon confrère

**“Sa mère, Diana Mosley, parle de Max enfant comme de l'Entschlossener – le déterminé...”**

des institutions. Ceci dit, il est aussi irréaliste de suggérer que la présidence de Max fut sans mérite que de penser que ce fut la meilleure chose qui soit arrivée à la FIA. Il y a du bon et du mauvais.

Mosley est né en 1940, juste avant que ses parents fussent incarcérés comme indésirables par application de la controversée directive gouvernementale 18B, relative à la défense en temps de guerre. Diana Mosley, sa mère, parle de son fils comme du « Entschlossener » – le déterminé –, qualificatif approprié pour un enfant qui avait hérité du charme de sa mère et de la volonté de fer de son père. Il admet n'avoir pas été un très bon étudiant, recevant une éducation cosmopolite en France et en Allemagne après que ses parents aient quitté l'Angleterre en 1950.

Grâce une bourse privée, Max obtint une place à l'Université d'Oxford. Il y étudia la physique et la loi et fut candidat à la présidence du



Poignée de mains en 2007 avec Ron Dennis qu'il vient de terrasser, mais Mosley ne peut cacher sa satisfaction...

**La nature humaine** étant ce qu'elle est, il y eut une logique période d'état de grâce quand Mosley prit ses fonctions. L'opinion la plus répandue était que ce quinquagénaire représentait un nouveau départ pour la fédération, siège de tant d'intrigues. Les débuts furent assez bons, mais il y avait toujours quelque chose dans son comportement qui tapait sur les nerfs et, quelle que soit la justesse des mesures qu'il adoptait, il semblait toujours que Max apprécie d'abord et avant tout un bon vieux conflit. Il semblait aussi penser que la FIA était, presque par définition, une organisation qui exigeait et méritait un respect déferent. Naturellement, tout le monde n'était pas d'accord.

Mosley pouvait aussi être audacieux. À la suite de l'accident qui coûta la vie à Ayrton Senna au GP de Saint-Marin en 1994, il mena tout un ensemble de changements de règles dans le but de ralentir les voitures et d'améliorer la sécurité. En effet, la FIA, sous sa présidence, initialisa et mit en œuvre un copieux programme d'amélioration de la résistance aux chocs et de développement de la sécurité sur les circuits qui est à porter au crédit de sa détermination. Il obtient que les choses aboutissent, même s'il doit taper du poing sur la table et

Denis Jenkinson semblaient vêtus passablement, tandis que j'avais opté pour une veste croisée, trois quart, en tweed. Je ressemblais à un bookmaker des temps difficiles. Pas tout à fait le look de l'entourage de Mosley, mais il était le charme personifié avec moi, en dépit de mon allure de jeune employé de banque plutôt gauche.

Un jour, j'ai décrit Max comme « irradiant l'amitié sereine plutôt distante d'un privilégié ». Je reste sur cette opinion. Pour être franc, lui-même et son associé chez March Engineering, Robin Herd, furent toujours prêts à m'aider quand je tentais de grimper les échelons du journalisme en F2 puis en F1. Max était invariablement cordial et j'appréciais sa compagnie. Mais mieux valait ne pas le contrarier.

En 1980, comme je travaillais pour CSS Promotions, j'ai laborieusement aidé Max et Ecclestone alors qu'ils bataillaient avec la FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile) pour le contrôle commercial de la F1. À l'époque, face à celle-ci, la FOCA (Formula One Constructors Association), camp de base d'Ecclestone, était une force émergente sur la scène des Grands Prix.

J'aidai donc Max à rédiger un communiqué officiel de la FOCA lors du GP d'Espagne 1980, une course classée comme "pirate" puisque disputée par les seules écuries de la FOCA et qui se courait au même moment où Jean Marie Balestre, le président en exercice de la FIA et de la FISA, se battait féroce pour éliminer ce qu'il jugeait être une tentative de Bernie et de Max de faire main basse sur la Formule 1. La vie ne va pas sans quelques ironies...

Après que j'eus passé un vendredi soir à rédiger le communiqué de Max, il bondit dans le motor-home à l'aube, annonçant qu'il cogitait depuis quatre heures du matin et que nous devrions tout réécrire. « Seigneur, Max, je viens de passer une demi-journée à écrire ce machin, » m'exclamai-je. « Eh bien, tu n'as qu'à tout recommencer, » me répondit-il d'un ton cassant. La température baissa de plusieurs degrés. Max ne suggéra pas que j'avais le choix.

Raisonnant toujours à long terme, Mosley se positionna comme l'indispensable bras droit d'Ecclestone et le spécialiste de la législation tout au long de la guerre entre la FOCA et la FISA et il fut l'instrument qui conçut le célèbre Accord Concorde régissant la F1 depuis des décennies. Une fois qu'Ecclestone et la FOCA eurent remporté la bataille, Max concentra ses talents sur les aspects politiques du sport. Il devint d'abord président de la commission des constructeurs, représentant les constructeurs du monde entier auprès du Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. Et il ne faut pas être un génie pour deviner ce qui s'ensuivit bientôt.

Max était dès lors bien placé pour être candidat à la succession de Balestre à la présidence de la FIA. Avec un timing parfait, il battit ce dernier aux élections d'octobre 1991 par 43 voix à 29.

forcer la main à certains. La FIA est restée une institution démocratique mais la forte personnalité de Mosley l'a conduite à suivre comme par automatisme la route qu'il avait tracée.

En ce qui concerne les voitures routières, il a fait développer le système de test Euro NCAP, qui offrit aux automobilistes un système de mesure comparatif permettant d'évaluer la sécurité des voitures qu'ils désiraient acquérir. Sous la tutelle de la Fondation FIA, les progrès de la sécurité furent très étendus et touchèrent toutes les catégories du sport automobile.

Mosley se mit parfois aussi dans l'embarras. Il eut une confrontation brutale avec le commissaire européen à la concurrence, le regretté Karel van Miert, dans laquelle il dut prouver que la FIA n'avait pas son mot à dire sous l'angle commercial de la F1, mais uniquement dans l'aspect sportif. Mosley ne s'aida lui-même pas beaucoup quand il en

**“Il obtient ce qu'il veut, même si pour cela il doit taper du poing sur la table et forcer la main à certains”**



vint à se délecter de la gêne ressentie par le patron de McLaren, Ron Dennis, à la suite de l'affaire d'espionnage en 2007 et il méprisa ceux, dont je fais partie, qui pensaient que l'amende de 100 millions de dollars imposée à l'équipe était outrageante – nous qualifiant « de gens vraiment stupides qui ne comprennent rien ». Hum !

Plus récemment, Mosley a aussi marché dans les plate-bandes de l'histoire en adoubant la candidature de Jean Todt pour lui succéder à la présidence de la FIA. La question de savoir s'il était tout à fait correct que le président en exercice montre qu'il apportait son soutien à un successeur potentiel a fait jaser dans l'allée des stands plusieurs semaines durant.

Il est inutile de rappeler que la carapace taciturne de Mosley l'a rendu incapable de se préoccuper de tels soucis. Mais quelle qu'ait été l'issue des élections du 23 octobre, Max peut bien être capable de diriger de derrière le trône en tant que président du sénat de la FIA...

Max n'en a sans doute pas fini de ferrailer... **FU**

# LES HOMMES DE L'OMBRE

Qu'est-ce que tous ces ingénieurs peuvent bien regarder ainsi dans le stand durant un Grand Prix ? Explication chez Toyota...

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTO STEVE ETHERINGTON/LAT

## 1 JEAN-MARC VIGNALI

Ingénieur moteur de Jarno Trulli

Deux ingénieurs sur le côté gauche de la rangée de moniteurs observent les datas émises par la voiture de Jarno, tandis que deux autres, plus loin dans la file, font de même pour Timo Glock. Vignali se concentre sur la télémétrie du moteur de Trulli, transmise au stand par l'intermédiaire d'une antenne à l'avant de la monoplace. Durant une course, il étudie les prises, les niveaux de carburant, la température d'eau et le comportement du moteur à l'accélération – informations qui apparaissent en temps réel sur les écrans, à quelque stade que Trulli en soit de son tour.

## 2 OLAF BULGRIN

Ingénieur systèmes pour Jarno Trulli

Bulgrin est l'ingénieur systèmes de la voiture n°9 et il vérifie les autres aspects de la monoplace – donc ceux qui ne sont pas relatifs au moteur. Il surveille tout le système électronique de celle-ci, capteurs et boutons sur le volant compris, et, en cas de dysfonctionnement, doit immédiatement en déterminer la cause. Il rend aussi compte aux ingénieurs de toute mesure présentant un caractère inhabituel. Au-dessus des écrans liés à chaque voiture se trouvent ceux diffusant images télé, chronos et conditions météo et de piste.

## 3 JAN KRESS

Ingénieur contrôle pour Trulli et Glock

À côté de Bulgrin se tient l'ingénieur contrôle qui observe rapports de boîte, transmission et hydraulique des deux Toyota. C'est lui qui configure les systèmes de contrôle – pour la boîte, l'embrayage, l'accélérateur, les différentiels –, utilisant le feed-back du pilote et les datas pour tirer le meilleur de chaque partie. Il observe également les datas en temps réel pour relever toute panne éventuelle des systèmes de contrôle et avertit l'ingénieur de course pour qu'il ordonne au pilote de réagir en cas de besoin.

## 4 CARLO TAGLIAFERRI

Ingénieur télémétrie pour Magneti Marelli

Chaque F1 est dotée d'environ 150 capteurs posés un peu partout pour enregistrer son comportement et transmettre ses datas au garage. Chez Toyota, le système de transmission en temps réel est fourni par Magneti Marelli et Tagliaferri doit s'assurer seul de son bon fonctionnement. Il se concentre exclusivement sur le transfert des données de la voiture vers le stand et s'assure que toutes sont disponibles pour les ingénieurs. Il peut aussi réaliser un certain nombre de tests pour régler un problème donné, comme sur un simple PC.

## 5 STEFAN REINHOLD

Ingénieur responsable de l'électronique

Reinhold est l'ingénieur le plus "gradé" de ceux qui travaillent dans le fond du garage, ainsi que l'explique Jens Marquardt : « Il est le lien entre ces ingénieurs et le muret du stand. S'ils s'aperçoivent d'un problème sur la voiture, il indique aux gens sur le bord de la piste s'il faut qu'elle rentre au stand, ou si on peut continuer. Et parfois, son savoir en électronique peut nous être très utile. »

**"S'ils détectent un souci sur la voiture, Reinhold indique au muret si elle doit rentrer au stand"**

## 6 MARTIN LACKNER

Chargé de l'informatique

Derrière Stefan Reinhold se trouvent Patrick Elsen et Ioannis Kitsopanidis, respectivement ingénieur système et moteur de Timo Glock. Derrière la rangée de chaises, on voit Martin Lackner, responsable de la maintenance des ordinateurs du stand. **FO**





4

5

6

2

3

Ce n'est pas que la course de Jarno et Timo : ces ingénieurs, au fond du garage Toyota, gardent un œil sur tout ce qui est lié à la technologie.

# PNEUS

# L'OR NOIR

# DE LA F1

Dayzebook.com

**Chaque voiture dispose des quatre mêmes pièces de caoutchouc, en contact avec la piste sur la surface d'une carte postale. Simple, non ? Alors pourquoi les pneus ont-ils joué un si grand rôle en 2009, et ne fonctionnent-ils pas à chaque course ? F1 Racing mène l'enquête...**

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS STEVE WATERS

Ils sont noirs, ronds et ils roulent sur le sol. Tout le monde a les mêmes. Alors pourquoi les pneus, et plus particulièrement, leur gestion, ont-ils joué un si grand rôle en F1 cette année ? Posons la question au directeur du développement des pneus de compétition chez Bridgestone, Hirohide Hamashima. « Nous avons ajusté le pneu pour convenir à la voiture quand il y avait usure du pneu, » répond-il. « Ainsi, chaque voiture pouvait retirer le maximum de performance de ses pneus. Nous sommes le fournisseur unique et les équipes doivent les utiliser au mieux. Certaines savent les utiliser à 80 %, d'autres à 100 %. »

Le directeur technique de Toyota, Pascal Vasselon, ajoute : « Depuis que nous courons avec des pneus standardisés, les gommes sont plus dures et nous nous battons constamment avec la montée en température. Du temps de la "guerre des pneus", ils délivraient immédiatement une forte adhérence. Maintenant, ils sont classiques et les faire monter en température est parfois difficile. »

Pourquoi est-il quelquefois difficile de les faire travailler correctement ? Que se passe-t-il à l'intérieur du pneu qui fait qu'il fonctionne ou pas ? Pourquoi cela apparaît-il sur certaines voitures et pas sur d'autres ? Pourquoi certaines voitures sont-elles parfaites sur un circuit et larguées sur le suivant ? Si vous êtes perdus, rassurez-vous, vous n'êtes pas les seuls ...

**Bien que les pneus** de F1 semblent circulaires, ils sont tout sauf ronds sur une monoplace roulant à 350 km/h. La surface de leur empreinte au sol est d'environ 100 cm<sup>2</sup>, un peu moins qu'une carte postale. Toutefois quand de forts appuis sont appliqués, par exemple dans Eau Rouge à Spa, les choses sont différentes. La zone de contact passe à 500 cm<sup>2</sup>, soit la surface d'une feuille de papier A4. En outre, les flancs s'affaissent et se gonflent, tandis que la gomme est si fortement pressée contre le sol que des réactions chimiques se produisent entre celui-ci et le pneu. ➤

La différence est subtile, mais les pneus pluie à rainures (à g) évitent de glisser sur le mouillé, alors que les slicks, et notamment les "option" tendres (à d), collent littéralement à la piste.



Dayzebook.com

Tous ces facteurs se combinent pour produire l'adhérence : plus la zone de contact est grande, plus il y a d'adhérence ; plus le pneu est chaud, jusqu'à une température donnée, plus l'adhérence croît. Simple ! Mais la façon dont cette adhérence est produite est « massivement complexe » selon l'expression de Vasselon. « Pour générer l'adhérence, il faut libérer de l'énergie, » explique-t-il. « Pour libérer l'énergie d'un produit composé, il faut de l'hystérésis. »

Hyster-quoi !?

« Il faut revenir à la physique des composants en contact avec le sol, » poursuit Vasselon. « Quand un morceau de caoutchouc glisse sur l'asphalte, les aspérités du gravier pénètrent la gomme. Il en résulte une différence de pression de contact entre la face extérieure du gravier et la face intérieure. Et c'est cette différence de pression qui crée l'hystérésis. »

En termes de tous les jours, quand le pneu glisse sur la surface de la piste, le caoutchouc se tord à un niveau microscopique. Cette torsion fait que les molécules de gomme glissent l'une contre l'autre, libérant de l'énergie et donc de la chaleur qui, à son tour, élève la température du pneu. Mais si cette élévation est trop élevée, la gomme se déchire plutôt que de se tordre et elle roule à la surface du pneu. C'est le fameux *graining*.

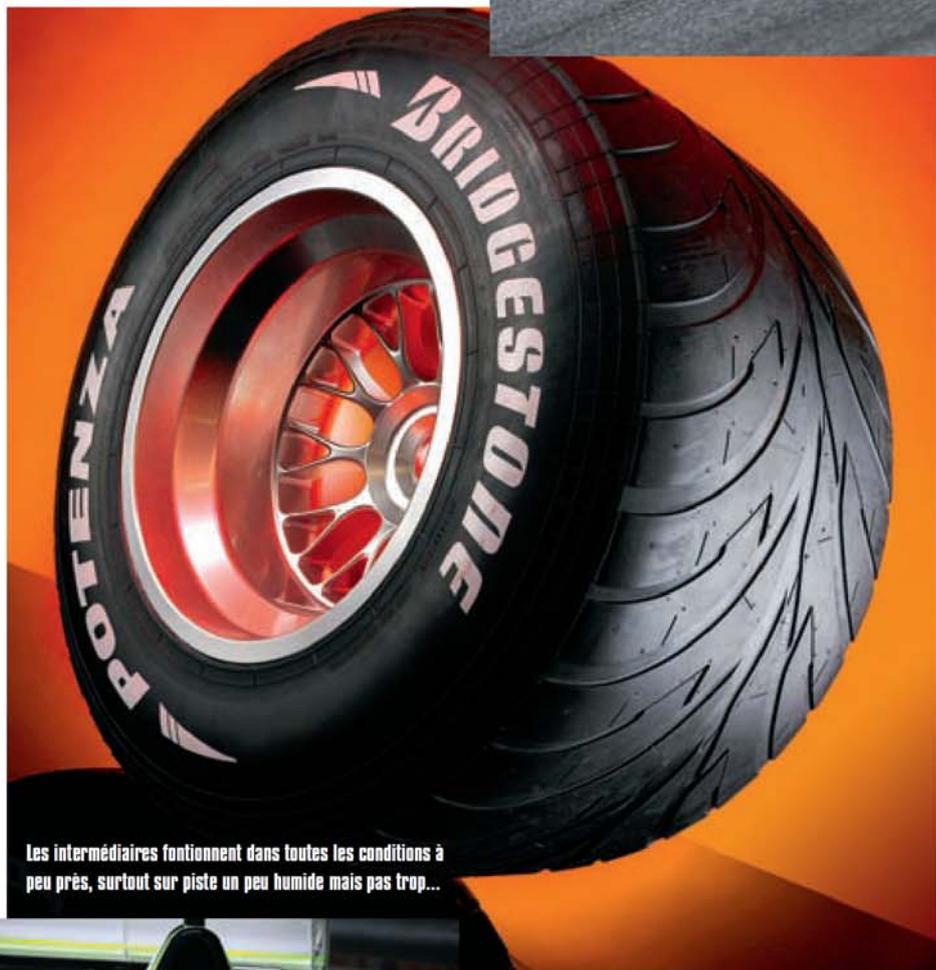
Le processus qui crée l'hystérésis s'appelle "l'indentation" – c'est la première façon de générer de l'adhérence. L'indentation dépend aussi de la dureté du mélange de gomme ; plus la gomme est dure, moins l'indentation peut survenir car la gomme se déforme moins et réagit moins aux irrégularités de la piste.

Le second processus, c'est "l'adhérence". « Pensez à du ruban adhésif, » reprend Hamashima. « L'adhérence est un facteur clé quand le circuit est très propre. Quand on pose un adhésif sur une surface poussiéreuse, ça ne marche qu'une fois. Quand la poussière est partie, l'adhésif fonctionne bien et vous pouvez le réutiliser plus d'une fois. Quand la gomme s'est déposée sur la surface de la piste, c'est comme

**La Brawn étant du genre "sous-vireuse", elle préservait mieux ses pneus arrière sur les tracés "survireurs" comme Monaco.**

coller du ruban adhésif sur lui-même. » Et une fois que le circuit s'est "gommé", l'attraction moléculaire entre le pneu et la surface de la piste donne une adhérence maximale.

L'analogie avec l'adhésif va même plus loin : quand vous ôtez un morceau de ruban, il reste des parcelles d'adhésif sur le support – l'équivalent de la gomme déposée sur la trajectoire. Au niveau moléculaire, c'est ce qui se produit quand le pneu entre en contact avec la surface de la piste. Un mélange pour pneu plus tendre contient plus d'huile que celui d'un pneu plus dur ; la présence de cette huile allonge les molécules et affaiblit les liens entre elles. « Pensez à un ressort, » dit Hamashima. « Un ressort long est souple, tandis qu'un ressort court est raide. »



**Les intermédiaires fonctionnent dans toutes les conditions à peu près, surtout sur piste un peu humide mais pas trop...**



Les molécules longues interagissent facilement avec la surface de la piste parce qu'elles sont plus faibles que les molécules plus courtes et plus fortes des gommes dures, et génèrent plus d'adhérence. Ceci explique pourquoi une trajectoire "gommée" est si dangereuse quand il pleut : l'eau reste à la surface de la gomme, bloquant le processus d'attraction moléculaire et d'adhérence qui en découle. De même, la présence de gomme empêche l'indentation qui est maximale sur un revêtement non "gommé". C'est la raison pour laquelle les pilotes empruntent des trajectoires inhabituelles quand il pleut.

La relation entre l'hystérésis et l'adhérence est complexe et tous les experts ne sont pas



À l'inverse des Brawn, les Red Bull ont bien fait fonctionner leurs pneus dans les virages rapides de Silverstone.

d'accord sur les détails, mais l'hystérésis est nécessaire pour que l'adhérence se produise. En d'autres termes, il faut chauffer la gomme avant qu'elle ne soit la plus collante. Mais le taux d'hystérésis est aussi important : trop, et le pneu surchauffé et fait des cloques ; trop peu, et la gomme dure longtemps mais n'offre pas assez de grip. Quand un pilote et ses ingénieurs parlent de « switch on », « d'allumer » les pneus, ils veulent dire que celui-ci doit entrer dans la fenêtre à partir de laquelle l'hystérésis se produit, c'est-à-dire quand il commence à s'échauffer à cœur.

En 2009, les quatre mélanges de Bridgestone (super tendre, tendre, medium et dur) avaient deux gammes différentes de températures de fonctionnement : basse pour les tendres et super tendres, haute pour les mediums et durs. Si la température de la piste était inférieure à 25°C, les tendres et super tendres avaient l'avantage ; si la piste dépassait les 35°C, les mediums et durs étaient meilleurs. Quand la température était entre les deux, les deux types de pneus convenaient.

« Il faut plus de temps pour attendrir du bubble-gum que du chewing-gum, » explique Hamashima. « Le chewing-gum est analogue aux gommes pour basse température, le bubble-gum à celles pour hautes températures. » La température dont il parle est celle de la piste, pas celle du pneu, tous les types opérant entre 80 et 110°C.

Voilà ce qu'en disent les scientifiques. Mais pourquoi les équipes ont-elles eu tant de difficulté à utiliser correctement et de façon constante leurs pneus en 2009 ?

**La première chose** à prendre en compte est que les pneus de 2009 avaient un potentiel d'adhérence plus élevé à l'avant qu'à l'arrière. Avec le passage des pneus rainurés aux slicks, les dimensions des pneus restant les mêmes, le « remplissage » des rainures a apporté plus de gomme à l'avant. Les voitures ont eu tendance à survirer car elles avaient « trop de pneu » à l'avant.

Bridgestone a bien proposé un pneu avant plus étroit pour contrer ce comportement

mais il était trop tard pour les équipes qui avaient déjà conçu leur voiture pour des pneus avant larges. Des modifications ont été faites à la construction des pneus arrière pour s'adapter aux forces latérales augmentées en virage, mais ça n'a pas suffi pour retrouver le bon équilibre de l'an dernier entre l'avant et l'arrière. Bridgestone a alors recommandé aux équipes de rechercher le sous-virage afin de préserver les pneus arrière. Brawn a obtenu ce résultat, aidé par son double diffuseur qui contribuait à augmenter l'adhérence du train arrière. Hamashima dit de la Brawn qu'elle était « sous-vireuse ». La Red Bull, au contraire, avait une tendance naturelle au survirage. Cela explique les résultats en dents de scie des deux équipes d'une piste à l'autre : un circuit à virages lents est du type « survirant » en raison du travail intense demandé aux pneus arrière, tandis qu'un circuit à grandes courbes est du type « sous-virant ». « Les Brawn ont été bonnes sur les circuits à caractère « survirant », » dit Hamashima, « qui équilibrent le sous-virage de la voiture. C'était l'inverse pour les Red Bull. »

Si cette approche schématique s'est souvent confirmée, elle ne fut pas vérifiée à tous les coups. Pourquoi avons-nous vu des équipes tirer le maximum de performance de leurs pneus sur une piste, puis se battre pour les monter en température sur la suivante ? La première raison tient au manque d'essais, les équipes étant obligées de les mener le vendredi des week-ends de course. Ce jour-là, le circuit est inévitablement en mauvaise condition et le kilométrage limité, ce qui fait que ces tests sont imparfaits. Comme le kilométrage des essais hivernaux avait été réduit lui aussi, les équipes disposaient de moins d'informations sur les pneus que d'habitude.

Ce manque basique de connaissance et l'impossibilité de mener des essais privés durant la saison ont, pour une partie, compté dans le délai dont McLaren et Ferrari ont eu besoin pour revenir aux avant-postes.

restreinte (ce qui compromet l'adhérence globale) et la surchauffe du pneu est plus facile (ce qui compromet sa durée de vie). Et moins de carrossage négatif augmente l'empreinte au sol, au détriment de la montée en température. Tout est question de compromis.

« Il n'y a pas de solution magique, » dit Vasselon. « Nous disposons de tous les paramètres habituels de réglage : l'appui, la répartition des masses, le carrossage, la pression des pneus. Tous ont un effet sur la montée en température. Mais chaque cas doit être étudié et il y a toute une ribambelle de choses que l'on peut faire pour s'accorder à la nature exacte du problème. »

Pour faire fonctionner les pneus, les équipes doivent résoudre une équation différente à chaque circuit. Tout dépend de la température de la piste, de la surface de la piste, des conditions rencontrées, de la charge en carburant, du style de pilotage, de la conception des suspensions et du type de pneus utilisé – et de la température exacte de fonctionnement que l'on désire atteindre dans la fenêtre spécifiée, selon la variation des différents paramètres.

Les ingénieurs doivent viser une cible mobile avec un fusil qui ne tire pas droit : rien d'étonnant à ce qu'elle soit si difficile à atteindre ! Si l'on ajoute à cela le fait que, en 2009, les équipes devaient utiliser des pneus plus durs qu'ils n'avaient besoin de l'être, il n'est pas surprenant que les faire travailler ait été un défi permanent – d'autant que la F1 a abordé de nouveaux circuits cette saison.

Naturellement, dans un monde idéal, le fait que les équipes ont maintenant emmagasiné cette connaissance devrait faire que les pneus ne soient plus un problème l'an prochain ; après tout, il fut amplifié en 2009 par les différences étonnamment petites entre les voitures et la courbe d'apprentissage des équipes. Le souci est que les choses vont à nouveau changer. Les pneus étroits proposés par Bridgestone cette année pour corriger les problèmes d'équilibre seront utilisés en 2010. Et si

## “Ce que ça donnera en 2010 ? Même si je le savais, je ne vous le dirais pas !” Pascal Vasselon

Ensuite, la dureté accrue des gommes pose un dilemme aux équipes. « D'un côté, nous devons optimiser la génération de température d'au moins un type de gomme, » dit Vasselon. « De l'autre, dans bien des situations, il faut ménager les pneus pour disposer de la meilleure spécification en course. On part d'un concept de voiture qui préserve les pneus, puis on utilise les réglages pour optimiser la montée en température. »

Résoudre cette contradiction n'est pas simple. Les équipes peuvent, par exemple, accroître le carrossage négatif pour générer plus de température ; plus de carrossage négatif réduit le contact du pneu avec le sol, ce qui augmente l'énergie apportée au pneu. Mais la montée en température se produit dans une zone plus

les changements de pneus resteront autorisés durant la course, les ravitaillements en essence ne le seront plus. La gestion des pneus va se modifier durant la course, des premiers tours avec le plein de carburant aux derniers couverts presque à vide.

Cela fait que les équipes vont devoir réapprendre le fonctionnement des pneus... « C'est complexe, » conclut Vasselon. « Je ne peux vous dire ce que ça donnera. Et même si je le savais, je ne vous le dirais pas ! »

Si vous aviez encore besoin d'une preuve de l'importance de la gestion des gommes, ce qui précède en est une. Il y a beaucoup de secrets en F1. Mais faire fonctionner correctement les pneus à chaque course est probablement le plus précieux d'entre eux. **FO**



<http://www.redbull.com>

ADAPTATION : CATHERINE LIBRINI

# Bien plus qu'un kiné

**Voici Roger : entraîneur, confident, conseiller, préposé au panneau... et l'homme qui a mené Mark Webber à la victoire**

TEXTE  
TOM CLARKSON  
PHOTOS  
MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



lui répéter deux fois la même chose. »

Ces derniers temps, Roger est revenu à un rôle plus classique : il a passé les six premiers mois de l'année à aider Mark à se retaper après son accident de vélo. « Les pilotes se blessent très rarement, » explique Roger, « et c'était très traumatisant pour Mark de souffrir à ce point. Les footballeurs ont l'habitude des blessures, pas les pilotes de course. Les premières semaines ont été très dures, mais dès que des améliorations se sont fait sentir, c'était bien plus facile pour lui. »

Roger et Mark ont passé des centaines

Dayzebook.com



Vous avez sans doute déjà vu le poing gauche de Roger Cleary, levé en direction de Mark Webber, tandis qu'il brandit son panneau sur le muret des stands – et ce geste d'encouragement en dit long sur leur relation.

Cleary n'est pas juste le kiné de Mark. Il veille au bien-être physique de son pilote sous tous ses aspects, chaque week-end de course, et s'occupe également de son panneau. « Je n'aime pas le mot irremplaçable, » dit Mark, « mais Roger est incroyable. Je suis meilleur avec lui car j'arrive chaque jour en super forme. »

Webber et Cleary ont commencé leur collaboration au GP d'Espagne en 2006 et, depuis, ils ne se quittent plus. Roger a vite débarrassé le pilote des quelques tracasseries qui avaient empoisonné sa carrière jusque-là, et ses excellents diagnostics furent précieux lors de sa convalescence l'hiver dernier, après qu'il se soit cassé une jambe et une épaule en VTT.

Pendant un week-end de GP, Roger passe plus de temps avec Mark que n'importe qui d'autre. Il contrôle son hydratation, son ali-



mentation, prépare son corps à affronter les épreuves que la F1 lui réserve. « En fait, 90 % de mon travail est de la prévention, » nous dit Roger. « Je contrôle Mark constamment, je tente de déceler ce qui ne va pas avant que cela ne devienne un problème, et je m'assure qu'il mange et boive correctement selon ce qu'il va faire. Cela dit, je dois reconnaître que c'est un pro : pas besoin de

**Roger est présent à tous les stades de l'intense préparation physique de l'athlète Webber, comme le montrent ces photos.**

d'heures ensemble, à travailler sur la jambe en tentant de maintenir son niveau de puissance. Puis vint le moment du premier test à Jerez, le 11 février. « Mark était inquiet, » raconte Roger, « mais je savais que tout irait bien. Il est très déterminé, et nous avions déjà fait du karting, ce qui secoue bien le corps. »

Mark a accompli 83 tours à Jerez, et il a appris deux choses : premièrement, il était prêt à reprendre la course, et deuxièmement, la RB5 était une super voiture. « Cette première journée l'a beaucoup motivé, » dit Roger. « Tous les doutes sur sa santé se sont volatilisés. »

Avance rapide, nous voilà au Nürburgring où, après moult encouragements au poing levé, Mark a gagné son premier GP. En revenant à la Red Bull Energy Station, il a trouvé Roger qui lui préparait son repas. « On l'a fait, mon pote, » a-t-il dit. « On l'a fait ! »

Bien plus qu'un kiné, ce Roger. **FO**

« Notre F1 allait de plus en plus vite. C'était un sentiment incroyable. Nos rivaux ne quittaient plus leur chrono des yeux.

JAMAIS JE N'OUBLIERAI  
LE DESESPoir SUR  
LEURS VISAGES... »

**Frank Williams et ses ingénieurs ne pensaient "qu'arranger" la légendaire FW07 durant cet été 1979. Un simple figelage en fit la dominatrice de l'année. Après s'être mise à gagner, elle ne s'est plus arrêtée...**

TEXTE MAURICE HAMILTON PHOTOS ARCHIVES LAT

La Williams FW07 fit sa première apparition publique lors d'une course sans faire un seul tour de roues. Sise dans l'allée des stands de Long Beach, moteur muet, sa silhouette due à Patrick Head n'était examinée qu'à distance respectueuse par des représentants d'équipes adverses. C'était un temps où les nouvelles voitures étaient alignées en course quand elles étaient prêtes. Nous étions à la quatrième manche de la saison, mais, pour Head et Frank Williams, elle n'était pas encore prête.

Alan Jones et Clay Regazzoni allaient courir une fois de plus en Californie sur la vieillissante FW06, une surprenante 3e place pour l'Australien à la clé – à une minute quand même de la Ferrari victorieuse pilotée par Gilles Villeneuve. Nous étions le 8 avril. Jones avait eu 32 ans en novembre. Il ne comptait qu'une victoire à son palmarès. En revenant à pied du podium vers son stand après deux heures d'efforts, il jeta un œil à la FW07. « Celle-là aurait été carrément meilleure, » lança-t-il à... personne en particulier.

Non seulement meilleure – sans doute la meilleure d'une longue lignée de F1 compétitives signées Williams Grand Prix Engineering, mais aussi arrivée trop tard. Cela allait coûter le championnat à Jones et à Williams, après des mois de domination durant la seconde demi-saison. Pour l'instant, cependant, le GP des USA "Ouest" terminé, Williams pouvait concentrer son attention sur la FW07, réponse de Head à la pionnière Lotus 79 avec laquelle Mario Andretti avec conquis le titre "le bras à la portière" en 1978. ➤



« Je ne m'étais pas rendu sur les dernières courses de 1978, » raconte Head. « Nous étions vraiment petits à l'époque. Neil Oatley nous avait rejoint au bureau de design et il était clair que la Lotus 79 avait des tonnes de grip. Alan disait qu'il se trouvait un peu bête quand il suivait une Lotus. Dans les virages lents, il pouvait en général résister, mais dans les courbes rapides, à l'entendre, c'était tout simplement incroyable. Comme si la Lotus avait des pneus cinq fois plus tendres que les nôtres. Ça devait venir de l'appui. »

Williams se renseigne pour utiliser une soufflerie – quelque chose d'encore novateur en 1978 – et une étude de données transmises par celle de l'Imperial College, à Londres, commença de révéler certains secrets en aérodynamique.

« En janvier 1979, c'est Frank Dernie qui nous a rejoints, » se souvient Patrick. « Un type intelligent, qui nous a concocté un bon système de jupes coulissantes. La voiture n'étant pas prête à temps, nous avons débuté la saison avec deux FW06 dont je pensais qu'elles pourraient encore viser le milieu de grille. Mais n'importe quelle voiture à effet de sol était plus efficace qu'une autre sans effet de sol, et nous nous sommes fait massacrer. »

« Nous avons emmené une FW07 à Long Beach pour la montrer à quelques-uns de nos sponsors saoudiens, » poursuit-il. « Et après la course, nous l'avons fait rouler sur l'Ontario Motor Speedway. Alan a fait quelque chose comme trois tours, est rentré, descendu et nous a dit : "Je sais maintenant pourquoi ces sacrées Lotus avaient un tel avantage. Je n'arrive pas à la mettre en glisse, quoi que je fasse, tellement elle a de grip." Inutile de dire qu'après 50 autres tours, il la faisait glisser – ayant repoussé les limites du grip. Mais la FW07 a été bonne dès le début. »

Seulement, hélas, elle ne fut pas immédiatement fiable. Pour leurs débuts en Espagne, les deux FW07 abandonnèrent sur divers ennuis techniques, mais pas avant que Jones ait envoyé un signal fort avec le deuxième meilleur tour en course. Le potentiel commença d'être exploité 15 jours plus tard, en Belgique, où l'Australien s'empara de la tête

– la première fois depuis 1969 qu'une voiture engagée par Williams menait un GP. Mais, à 30 tours de l'arrivée, le moteur coupa suite à un problème électrique. Jones n'était pas content, mais savait que l'équipe ne l'était pas non plus. Après six des 15 courses, Ferrari et Ligier occupaient les premières places du championnat avec respectivement 45 et 44 points. Williams naviguait en 8e position avec quatre seulement.

Rien ne semblait décidément vouloir bien aller quand Jones commit une erreur inhabituelle pour lui et perdit la 3e place en tapant le rail à Monaco. Mais quand Regazzoni sauva la journée de Williams avec la 2e place sur les talons de Jody Scheckter, malgré la perte du deuxième rapport, le moral se mit à remonter.

Frank Williams ne vit pas les choses ainsi en voyant Renault s'imposer en France : ce jour marquait le vrai début de l'ère des moteurs turbocompressés. La Grande-Bretagne suivant au calendrier, Frank voyait déjà les turbos écraser tout le monde dans les lignes droites de Silverstone. Mais c'était négliger un joli petit figonage aéro bien caché à l'intérieur de la FW07. Les Renault – et toutes les autres – allaient être laissées sur place !

**L'amélioration** des performances de la FW07 était en grande partie due à la simplicité de ce développement aéro appelé "truc" en interne, consistant à isoler une zone à basse pression à l'endroit où le dessous de la monoplace rencontrait le V8 Cosworth DFV. Un écart y laissait filer le flux d'air. Qui dans l'équipe avait pensé à l'isoler n'a pas été complètement établi. Mais l'effet fut immense.

« Je ne pense pas que nous ayons réalisé quelle serait l'importance du "truc", » avoue Head. « Nous avons fait un test à Silverstone et Alan a abaissé ses chronos d'à peu près 1"2. "J'entre dans Copse ou Stowe et me retrouve à mi-virage me disant à moi-même : mais p..., Alan, pourquoi es-tu si lent ?" a-t-il dit. "Il s'agit de persuader mon pied de ne pas être à fond sur l'accélérateur". »

Frank Dernie explique : « Trois d'entre nous, pour des raisons différentes, vou-



laient modifier le fond de la voiture autour du moteur. J'ai imaginé un profilage qui visait à ce que le flux reste constant et je pense que ça reste la plus grande amélioration que j'ai pu voir en soufflerie. Elle était telle que je suis revenu tôt à l'usine et l'ai dessiné. Je crois que nous étions la semaine du GP. Le lundi ça a paru bon, le mardi je l'ai dessiné et le jeudi nous le fabriquions. On était tous enthousiastes. C'était un grand pas en avant. »

Tellement grand, en réalité, que Frank Williams ne put croire ce qu'il lisait sur son chronomètre lors des essais libres. « Les modifications semblaient représenter un pas en avant raisonnable, pas plus, » se souvient-il. « Soudain, la voiture est allée de plus en plus vite et la vie dans une direction 100 % nouvelle pour nous. Jamais je n'oublierai ce sentiment. Je surveillais nos rivaux pour m'assurer qu'ils ne faisaient pas les mêmes temps. Ils étaient ravis à leur chrono. Jamais je n'oublierai le désespoir sur leurs visages. »

Patrick Head se souvient bien de la suite : « Alan a entamé son tour de qualification et s'est loupé dès Copse, le premier virage. Il est revenu sans l'aileron arrière. On en a monté un autre et on l'a renvoyé en piste avec un train de pneus neufs. Premier tour – paf !



Une petite modification au plancher suffit à donner des résultats impressionnants, la FW07 "coulant" même les F1 à moteur turbo. À Silverstone en 1979, Jones (ci-dessus) fut trahi par la mécanique mais Regazzoni offrit à Frank sa toute première victoire en GP.



## “Premier tour – paf ! Alan en 1'11"8. Silence dans les stands...” Patrick Head

1'11"8. Tous les autres étaient en 1'14". Il avait fait 1'13"6 avant ça. Un bond de deux secondes d'un coup ! Silence de mort, littéralement, dans l'allée des stands. Personne n'allait approcher le temps d'Alan. Nous étions bien pour la course, c'était évident, à condition de ne pas avoir de problèmes de fiabilité. »

Ce serait le point douloureux. Jones manqua la victoire à cause d'un problème avec la pompe à eau. Mais au moment où il empruntait l'allée des stands, Regazzoni déboulait de l'autre côté du muret pour prendre la tête. Et offrir à Frank la première victoire d'une voiture portant son nom.

« J'étais l'ingénieur de Clay cette année-là, et c'était évidemment fantastique de voir mon pilote gagner, » se remémore Neil Oatley. « Comme on peut le comprendre, il y avait des réactions mitigées dans l'équipe du fait de la relation qu'Alan avait avec Frank et Patrick et qu'il avait grandement contribué à la façon dont nous avions développé l'équipe. »

« S'il y avait eu une fête, je n'y serais pas allé, » poursuit-il. « Mais ce n'est pas trop le point fort de Frank, et j'avais des tas d'amis qui campaient sur le circuit. Une fois la course finie, je les ai rejoints et on a bu quelques bières. C'était bien sûr un sentiment très

agréable. Dans une période de temps relativement courte depuis que j'avais commencé à travailler dans ce milieu, je me retrouvais à travailler sur la voiture qui venait de remporter le GP de Grande-Bretagne. »

Williams s'était payé le luxe d'avoir une petite caravane derrière les stands. Frank et son épouse Virginia s'y retirèrent pour savourer ce moment. « Nous ne voulions pas que la journée se termine, » raconte Virginia. « Assis dans cette petite caravane, nous regardions le coucher de soleil. Les gens s'en allaient mais Frank ne voulait pas quitter le circuit. Il y avait ce sentiment submergeant que procurait le fait de se dire : "On a gagné un Grand Prix !". C'était extraordinaire. Inoubliable. »

Et ce n'était pas fini. Jones mena tous les tours en Allemagne, tous sauf les trois premiers en Autriche et encore les 75 boucles aux Pays-Bas. Un long passage au stand pour changer de batterie précéda sa fantastique remontée depuis le fond du classement jusqu'à une 9e place à Monza, tandis que "Rega" rejoignait les pilotes Ferrari, Jody Scheckter et Gilles Villeneuve, sur le podium. Un duel mémorable avec le Québécois à Montréal se conclut par une nouvelle victoire pour Jones. Et il aurait pu en ajouter une cinquième s'il n'avait perdu

une roue après un pit-stop à Watkins Glen. Il se classa 3e du championnat, et Williams 2e de ce qui s'appelait alors la coupe des constructeurs. L'envol avait été trop tardif.

« Avec la FW07, Alan a gagné toutes les courses où nous n'avons pas eu de problème technique, mais les Ferrari avaient pris trop d'avance, » rappelle Neil Oatley. « On a quand même eu de la chance en Allemagne. Dans le parc fermé après la course, on s'est aperçu qu'un des pneus arrière d'Alan était complètement à plat. Et une fois la voiture ramenée à l'usine, on a décelé un gros souci au niveau de la pile à combustible. Comment Alan avait pu continuer, je l'ignore. »

« Comme je l'ai dit, la FW07 était une bonne voiture, » ajoute Patrick Head. « On a perdu trop de courses au début – mais on "leur" a bien fait peur après. »

Et cela a continué en 1980. Cette fois, on était prêt chez Williams et la version B de la FW07 apporta à l'équipe ses premiers titres pilotes et constructeurs. En 1981, avec la FW07C, elle conserva celui des constructeurs tandis que Carlos Reutemann s'inclinait pour un seul point chez les pilotes.

Williams revenait de très loin, pour aller beaucoup plus haut. **FO**

# L I G N E ' D ' ARRIVÉE

PRÉSENTATIONS

LES CLASSEMENTS



Dayzebook.com

# 086

## BUTTON TITRÉ UNE COURSE AVANT LA FIN

Ainsi en ont décidé sa belle course et le manque de réussite de Barrichello

### S O M M A I R E

## 076

#### CARTE POSTALE

Singapour rime avec glamour, et on a un scoop pour vous : Seb Vettel rejoint ZZ Top



## 078

#### ANALYSE : SINGAPOUR

Même s'il a perdu son titre, Lewis Hamilton démontre à tous qu'il est toujours aussi fort



## 082

#### ANALYSE : JAPON

Encore un ou deux week-ends comme celui-là et Vettel aurait pu viser davantage le titre



## 086

#### ANALYSE : BRÉSIL

Début de course agitée, titre pour Button et, au fait... deuxième succès de Mark Webber



## 090

#### LIONEL FROISSART

Abou Dhabi est peu engageant, Briatore attaque la FIA, les F1 n'aiment pas la pluie



## 092

#### RENAUD DE LABORDERIE

Les relations entre Renault et Total, entre Kibica et Ferrari, entre la F1 et les Verts



## 094

#### À VENIR : ABOU DHABI

Timo Glock n'était pas très enthousiaste en nous décrivant une carte de ce nouveau tracé

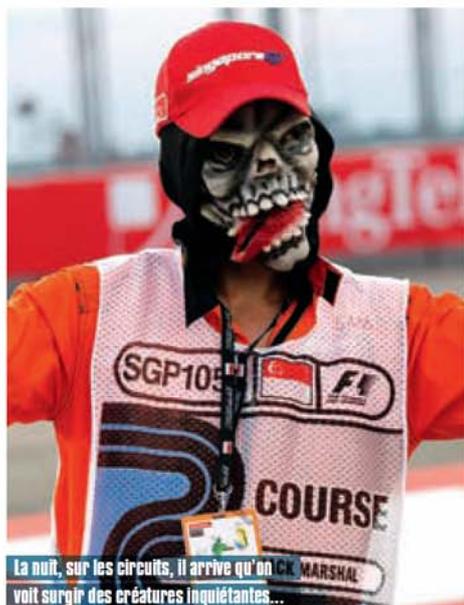


IMAGES LAT

# CARTE POSTALE DE SINGAPOUR



Le soleil peut toujours briller sur Marina Bay, les F1 entreront en action à la nuit tombée...

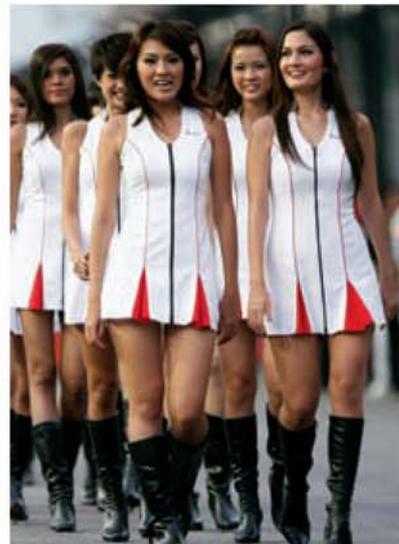


La nuit, sur les circuits, il arrive qu'on voit surgir des créatures inquiétantes...

Les gars de ZZ Top ont expliqué à Vettel que lui aussi, il aura de la barbe quand il sera grand.



Kubica aura du mal à déguster une auto aussi "classe" chez Renault !



Peu importe que ce soit le jour ou la nuit : les grid girls court vêtues ont toujours l'air d'avoir un peu chaud...

Ici, la loterie a son boulevard...



Pour une raison inexplicquée, les membres de Renault F1 ont été la proie des journalistes...



Allons, Beyoncé. Ici, c'est une course de nuit. Pas indispensables, ces lunettes de soleil...



Fisico se demande s'il ne serait pas plus rapide avec deux roues en moins.



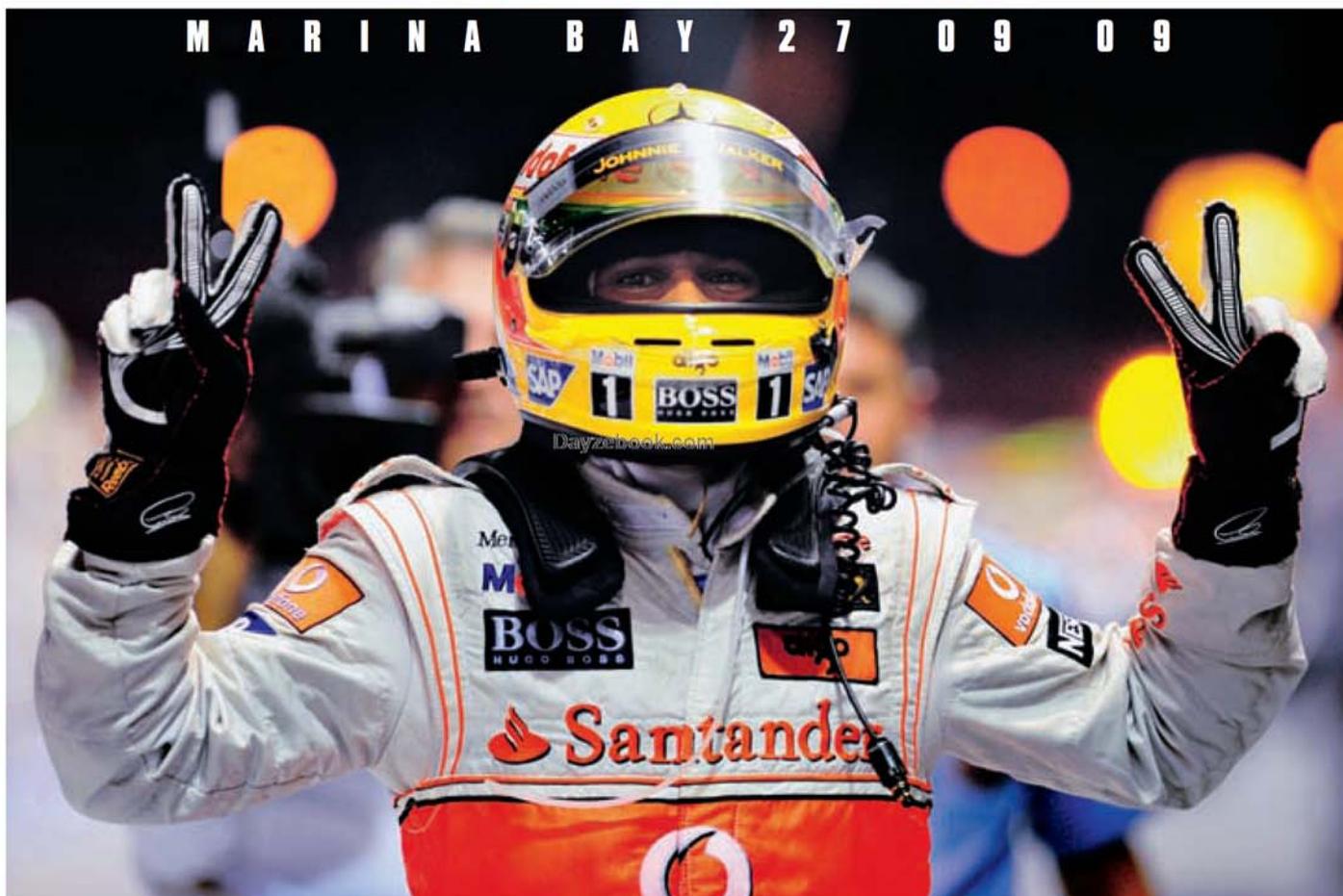
Button aurait-il du mal à rester éveillé si tard ? Ou alors, il se repose déjà sur ses lauriers. Attention...

Euh... Tu tiens le volant à l'envers, man ! Et Bernie qui fait celui qui n'a rien vu... Fais gaffe, on dirait qu'en fait, il préfère la copine...



# GRAND PRIX ANALYSE SINGAPOUR

M A R I N A B A Y 2 7 0 9 0 9



## LEWIS EN ROI DES SOMBRES RUES

Deuxième succès du champion en titre alors que Button se rapprochait du sacre...

**S**ingapour 2 aurait dû être une marche triomphale de Brawn-Mercedes. Mais le scénariste a oublié d'en informer l'ancien et le probable futur champion du monde. Hamilton a une nouvelle fois montré pourquoi il est le meilleur pilote sur circuit urbain depuis le départ de Michael Schumacher. Pendant ce temps, Button suait sang et eau pour marquer quelques points en se demandant pourquoi ce qui devait être un rêve s'était transformé en cauchemar.

Dans un tel cas de figure, Barrichello est généralement le baromètre de Brawn GP. Si Jenson souffre de survirage et Rubens non, c'est que le Britannique est en cause ; si les deux ne parviennent pas à dompter leur monture, Ross prend la température ambiante et commence à évoquer celle des pneus.

En l'occurrence, dans le « Singapour est unique ! », comme l'affichaient les panneaux publicitaires géants, le synopsis de Brawn GP était plus difficile à lire. Primo, Rubens s'est

présenté aux qualifications en sachant que le changement de sa boîte de vitesses le ferait reculer de cinq places sur la grille. Ça change forcément l'approche. Secundo, de nouvelles variables sont entrées dans l'équation : les bosses étaient plus prononcées que sur n'importe quel autre circuit et le freinage était le plus exigeant de l'année, à la limite de ce qu'une F1 peut produire. Plaquettes et disques sont en carbone mais les étriers sont en aluminium. Le métal ramollit et la course de la

Fernando Alonso et Renault ont laissé l'affaire de 2008 derrière eux, signant de haute lutte une belle 3e place.



Des freins explosés ont provoqué le second abandon de Webber en 2009 – et mis fin à ses rêves de titre.

pédale devient plus longue, les freins surchauffent ou/et explosent (comme dans le cas de Mark Webber).

Impossible de montrer du doigt les fournisseurs d'étriers (Automotive Products et Brembo) : ils font leur possible dans les limites de la réglementation. Mais plusieurs écuries étaient sur la corde raide. À l'intérieur d'une même équipe, les différences entre les pilotes sautaient subitement au visage. Par exemple, Grosjean était un tortionnaire des freins comparé à Alonso. Idem pour Webber par rapport à Vettel.

Il y avait un autre paramètre crucial : Red Bull et Toro Rosso ont fait confiance à Brembo et ont payé un lourd tribut avec leurs quatre voitures. Au contraire, McLaren-Mercedes utilisait des Carbone Industrie. Elle a été épargnée, tout comme les adeptes des Hitco. Brawn ? Elle utilise des Brembo/AP et n'a pas trop souffert... mais Jenson détestait leur temps de latence en Q2. Comme Rubens, il trouvait la course de la pédale trop longue dans les derniers instants de la course.

Button est déjà fêté comme le cinquième champion du monde anglais de l'histoire de l'autre côté de la Manche. Mais un sérieux contretemps l'a frappé, samedi soir, alors qu'il venait de se qualifier à la 12e place et qu'il semblait totalement perdu. Ce n'était finalement qu'un résumé de la seconde partie de la saison de Brawn et de Jenson Button : faite de hauts et de bas – dominateurs un jour, "garés" le week-end suivant selon le terme en vigueur dans le paddock. Le resserrement des valeurs n'a jamais été aussi prégnant que cette année en F1. Pour l'essentiel, la grille de départ se dessine dans une fenêtre d'une seconde.

Jenson, une serviette fraîche autour du cou, ne pouvait évoquer que l'immédiateté de l'événement. « La voiture semblait bonne ce matin et nous étions rapides en Q1 malgré un peu de sous-virage, » expliquait-il d'une voix chevrotante, « puis, en Q2, c'était comme si on était allé trop loin pour corriger le problème car je n'avais aucune adhérence

## “Jenson a piloté à la perfection, ce qui dans ce cas-là se dit aussi à la Lauda”

Parti 11e et arrivé 5e, Button est aussi passé devant Barrichello en fin de GP et a fait un pas vers le titre.



sur le train arrière et l'auto partait dans tous les sens au freinage. »

Ce qui soulevait une question : « Comment est-ce possible ? Nous parlons de Brawn GP et non de Ferrari ou de McLaren... » ; mais Jenson n'avait pas le temps de se plonger dans le sujet, le débriefing l'appelait.

Button avait l'option de faire un premier relais très long, de capitaliser sur les vertus de sa BGP 001 lorsqu'elle a beaucoup d'essence à bord, de dépasser quelques concurrents pendant les ravitaillements, et, éventuellement, de tirer avantage d'une voiture de sécurité.

Et voici donc un instant à cataloguer dans les grands moments de la course automobile : Jenson a piloté comme Niki Lauda, en maintenant sa voiture à l'écart d'une bousculade possible au premier virage, en faisant preuve de patience dans la première phase de la course, et en augmentant le rythme par la

suite. Une neutralisation au 21e tour lui a permis de ravitailler neuf boucles plus tôt que prévu, puis il a effectué un second relais de 30 tours.

Jenson n'a pas commis le moindre écart de trajectoire, il a toujours composé pour être dans les limites de sa voiture et pour contrôler les événements en ayant en tête ▶



Timo Glock, ici félicité par ses mécaniciens à l'arrivée, a signé son second podium de l'année et fait grimper encore sa cote...

### LE SAVIEZ-VOUS ?

■ Heurté par Adrian Sutil au 20e tour, Nick Heidfeld a abandonné sur accident pour la première fois depuis le GP des USA 2006 à Indianapolis – soit 56 courses.

■ L'autre record d'Heidfeld a subi lui aussi un coup d'arrêt. Avant Singapour, l'Allemand avait été classé officiellement lors de 41 GP consécutifs. Qui dit mieux ?

■ La 16e pole de Lewis Hamilton obtenue à Singapour le place en 15e position dans cette spécialité depuis 1950, ex æquo avec Kimi Räikkönen et Sir Stirling Moss.

■ Avec cette 3e place, Fernando Alonso évite une seconde saison sans podium dans sa carrière. Depuis 2003, il en a toujours obtenu trois au minimum.

que son principal adversaire s'appelait Barrichello et non Vettel. Pendant que Rubens butait contre Alonso et que "Seb" dépassait la vitesse autorisée dans les stands, il exploitait sa stratégie de course à la perfection.

Le titre en toile de fond, Button a piloté à la perfection. Ce qui se dit aussi « à la Lauda ». Il a fini 5e, pris en sandwich entre Vettel et Barrichello. La Q2 semblait déjà bien loin !

En tête, Hamilton respectait la consigne de son écurie et basculait son KERS sur le code "X-3-0" – ce qui lui faisait perdre neuf dixièmes ! Parti de la pole position, Lewis a dominé et remporté sa deuxième victoire de l'année après celle du Hungaroring. Seul à contester sa suprématie, et avide de conserver sa petite chance de titre, Vettel a eu les ailes coupées par une pénalité (excès de vitesse dans la voie des stands) qui l'a renvoyé à la 4e place.

Le GP de Singapour fut très plaisant, n'en doutez pas ! Voir Timo Glock enfin réussir une belle qualification était intéressant. D'autant plus que l'Allemand est ensuite venu se glisser sur le podium, son premier depuis la Malaisie. On n'ose pas rappeler à Toyota combien elle en a raté cette année à cause de piètres qualifications... mais c'est tentant !

C'était *fin* également de voir Nico Rosberg

L'étoile d'Hamilton a brillé fort à Singapour, où il a converti la pole position en un onzième succès en F1.



totallement maître de son sujet pendant 90% du temps. Rapide en piste, poli et intelligent en dehors. Les 10% restants ? Une catastrophe. Il a coupé la ligne blanche en sortant des stands et a dû effectuer un *drive through* au pire moment de la course. Il a coupé la ligne d'arrivée en 11e position, derrière Räikkönen. C'était marrant de voir Grosjean partir en toupie au même endroit que Piquet l'année dernière... C'était désopilant d'entendre Alonso, vous regardant droit dans les yeux, dédier son podium à Flavio Briatore. Il ne fait aucun doute que Fernando a mûri ces derniers mois.

Il a même employé le mot "Love" lorsque nous lui avons parlé après la course. L'amour que certains portent toujours à l'ancien patron de Renault, celui que l'Espagnol nourrit à l'endroit de son ex-manager malgré tous ses défauts. On peut le comprendre : sans Flavio, rien ne permet de penser que le petit garçon d'Oviedo aurait pu quitter la fédération automobile espagnole pour rejoindre la F1. Mais ce podium de Renault, symbolique car acquis sur le lieu de son forfait, est également la première pierre apportée au nouvel édifice que le constructeur français doit construire. **FO**

## CLASSEMENT SINGAPOUR

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	1h56'06"337	1er
2e	<b>Timo Glock</b> Toyota	+9"634	6e
3e	<b>Fernando Alonso</b> Renault	+16"624	5e
4e	<b>Sébastien Vettel</b> Red Bull Renault	+20"261	2e
5e	<b>Jenson Button</b> Brawn Mercedes	+30"015	11e
6e	<b>Rubens Barrichello</b> Brawn Mercedes	+31"858	9e*
7e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	+36"157	8e
8e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	+55"054	7e
9e	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	+56"054	10e
10e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	+58"892	12e
11e	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	+59"777	3e
12e	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	+1'13"098	14e
13e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Ferrari	+1'19"890	17e
14e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	+1'33"052	19e
Abandon	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	47 tours – freins	16e
Abandon	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	47 tours – boîte	13e
Abandon	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	45 tours – accident	4e
Abandon	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	23 tours – freins	15e
Abandon	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	19 tours – accident	20e**
Abandon	<b>Romain Grosjean</b> Renault	3 tours – freins	18e

\*pénalité de 5 places compose (dérangement boîte) \*\*accu (poids) et parti de l'allée des stands

## CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																	PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1er	<b>Jenson Button</b> Brawn Mercedes	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	0	8	4	-	-	-	84
2e	<b>Rubens Barrichello</b> Brawn Mercedes	8	2	5	4	8	8	0	6	3	0	10	2	10	3	-	-	-	69
3e	<b>Sébastien Vettel</b> Red Bull Renault	0	0	10	8	5	0	6	10	8	0	0	6	1	5	-	-	-	59
4e	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	6	0	0	0	0	-	-	-	51,5
5e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	8	6	10	6	0	-	-	-	40
6e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	10	8	0	0	10	-	-	-	37
7e	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	5	4	1	0	0	-	-	-	30,5
8e	<b>Fernando Alonso</b> Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	0	3	0	4	6	-	-	-	26
9e	<b>Timo Glock</b> Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	8	-	-	-	24
10e	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	1	0	0	0	0	-	-	-	22,5
11e	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	0	-	-	-	-	-	-	-	22
12e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	1	4	5	3	3	2	-	-	-	22
13e	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4	2	0	-	-	-	12
14e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	5	0	1	-	-	-	9
15e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Force India Merc./Ferrari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	-	-	-	8
16e	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	-	-	-	5
17e	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	3
18e	<b>Sébastien Bourdais</b> Toro Rosso Ferrari	1	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	2
19e	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0
20e	<b>Nelson Piquet</b> Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0
21e	<b>Luca Badoer</b> Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	0
22e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0
23e	<b>Romain Grosjean</b> Renault	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-	-	-	0
24e	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-	-	-	0

## CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	<b>Brawn</b> 153 pts	6	<b>Williams</b> 30,5 pts
2	<b>Red Bull</b> 110,5 pts	7	<b>Renault</b> 26 pts
3	<b>Ferrari</b> 62 pts	8	<b>BMW Sauber</b> 21 pts
4	<b>McLaren</b> 59 pts	9	<b>Force India</b> 13 pts
5	<b>Toyota</b> 46,5 pts	10	<b>Toro Rosso</b> 5 pts

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



Fernando Alonso a réalisé le meilleur tour en 1'48"240.

Le gars Timo ne veut pas se séparer de son précieux trophée...





GRAND PRIX  
ANALYSE  
JAPON

## LA TROISIEME DE SEBASTIAN

Refusant de rendre les armes, le jeune Vettel s'est adjugé une victoire éclatante

**M**ême si l'extérieur de l'intimidant 130R a été remodelé, Suzuka n'appartient pas à la norme de la Formule 1 du troisième millénaire. Personne n'a oublié la sortie de piste de la Toyota d'Allan McNish dans ce gauche "qu'on prend facilement à fond". Vous pouvez tenter le diable dans Spoon et être encore là pour présenter vos excuses, mais vous défiez les deux points de corde en dévers de Degner à vos risques et périls. De la même manière, n'essayez pas d'être plus malin que les Esses – cette succession de virages en montée qui passe pour être une des plus belles de la saison avec Becketts.

Dès la percée du soleil en essais libres le samedi matin, Sebastian Vettel était programmé pour la victoire au Japon. Le vendredi avait été gris et humide ; les néophytes avaient été frustrés car ils trépassaient à l'idée de découvrir Suzuka. Ils ont dû réfréner leurs ardeurs.

Le samedi matin au contraire, c'était l'heure de pointe à Suzuka. Degner, Dunlop, Spoon, la chicane : le trafic était congestionné dans tous les secteurs. Aucune monoplace ne dégageait une impression de facilité. Comment aurait-il pu en aller autrement sans reconnaissance préalable, trois ans après la dernière venue de la F1 ici, à l'époque où les

spécificités des voitures étaient radicalement différentes (aides au pilotage, pneus rainurés, moteurs non bridés, aéro maximum) ?

Les deux compères Hamilton et Sutil souffraient de sous-virage dans le droite en descente, Buemi et Grosjean tentaient d'amaourer leur monture prise de convulsions dans les changements de direction brutaux, Webber et Glock se plaignaient de sous-virage dans Dunlop. La plupart des 20 pilotes en avait perdu son latin.

Puis Vettel est apparu. Le train arrière baladeur du taureau rouge était manifeste mais curable. À aucun moment la RB5 ne

décrochait entre les virages ; la transition se faisant en douceur. Dans Dunlop, il ne cherchait pas à respecter un angle de braquage constant en sortie mais préférait obéir à la cambrure négative de la piste. Il manipulait l'auto pour qu'en milieu de virage, elle brosse le vibreur au point de corde. Soudain, il la plaçait en ligne et mettait les gaz en passant la "six" alors que d'autres procédaient par petites touches avec l'accélérateur.

Les mots ne décrivent que 10% de l'histoire. Les autres 90% sont ceux de la gestion des événements de Vettel, de sa capacité à faire corps avec sa voiture et à dompter les portions les plus piégeuses d'un circuit.

D'autres pilotes ont tenté de lui tenir la dragée haute. Trulli était bien calé dans le rythme mais jouait moins avec le survirage, Alonso était une photocopie de Vettel avec 20% d'appui en moins. Sutil ressemblait à son compatriote : même manipulation de l'auto, mais avec des trajectoires plus tranchantes. Kubica flirtait avec le style de Vettel mais en devant composer avec la grâce pachydermique de la BMW Sauber. Rosberg était l'autre pilote à plonger le plus loin dans les Esses, avec la même précision chirurgicale. Räikkönen était impeccable, contrairement à sa F60. Barrichello et But-



Jenson Button avait du terrain à rattraper après sa pénalité en qualif et a perdu du temps derrière Kubica durant les premiers tours.

Il avait du survirage dans le droite et son changement de direction suivant était haché et guidé par réflexe et non par anticipation. Dunlop était une courbe avalée avec une grosse pilule de sous-virage qui lui restait en travers du pilotage. Il ressemblait bien à un "Seb" : Buemi et non Vettel ! À tête reposée, il a décomposé son tour et le comportement de sa MP4-24. De retour au volant, il avait retrouvé cette touche de génie ; il rivalisait avec Vettel et était meilleur que Trulli si l'on tient compte de l'adhérence moindre procurée par la flèche d'argent. On a entendu dire que McLaren avait travaillé sur sa voiture. En fait, Lewis a travaillé sur Lewis. L'auto n'était jamais docile dans les changements de direction mais Lewis avait trouvé un angle mort dans les caprices de la belle argentée.

Après les qualifications, nous avons félicité Sebastian pour une performance remarquable soulignée par le fait qu'il était le plus rapide dans le premier secteur, celui des fameux Esses. « Je connais peut-être un raccourci ! » nous a-t-il répondu. « J'ai la chance d'avoir reçu les conseils d'un ancien pilote de F1 au sujet des portions importantes de Suzuka ». Notre première pensée fut "d'incri- ➤



Jarno Trulli a pris le dessus sur Lewis Hamilton lors du second pit-stop, s'emparant de la 2e place - sa meilleure de la saison.



Heikki Kovalainen (à d) vient harponner Adrian Sutil à la chicane au 14e tour, ce qui va permettre à Button de gagner deux places.

ton s'en tiraient avec mention.

Le reste du plateau, lent ou accidenté, n'avait pas les félicitations du jury. Hamilton ? Il découvrait enfin Suzuka sous le soleil. Le vendredi, son deuxième tour lancé sous la pluie était resté la référence pendant plus de 35 minutes. Certains observateurs grincheux pestaient contre les simulateurs modernes qui permettent de mimer toutes les conditions de piste, en intégrant tous les paramètres d'un circuit et d'une monoplace. Peu réalisaient que Lewis avait passé une journée inutile dans le simulateur. On n'apprend pas Suzuka par le biais d'un outil virtuel, on le vit.

Le samedi matin, même Lewis en a trop demandé à sa voiture. Les Esses nouvellement re-surfacés l'incitaient trop à attaquer.



"Tu descends de voiture et tu balaises..." Le crash de Jaime Alguersuari dans la 130R au 43e tour a entraîné la sortie du Safety Car.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

■ La dernière place de Webber signifie que pour la première fois dans l'histoire de Red Bull Racing, une voiture remporte une course sans que l'autre ne termine 2e.

■ La 2e place de Jarno Trulli a permis à l'équipe Toyota d'égaliser son record de cinq podiums en une saison, chiffre qu'elle avait en effet déjà obtenu en 2005.

■ Grâce aux points de la 7e place, Rubens Barrichello passe la barre des 600. Son total de 601 est le 4e meilleur score de l'histoire de la F1, à 13 unités d'Ayrton Senna.

■ Vettel est seulement le second pilote à avoir mené une course du départ à l'arrivée cette saison. Jenson Button en avait fait de même lors du GP d'Australie.

**"La plupart des 20 pilotes en perdait son latin. Et puis, Vettel est apparu..."**

# LIGNE D'ARRIVÉE

miner" Michael Schumacher. « Rappelez-vous que je ne parle pas que l'Allemand... » a répliqué Vettel. Ah, bien sûr : Coulthard, l'ancien pilote Red Bull Racing et conseiller de l'écurie à ses heures perdues. En 2005, David était perdu sur un tour de qualification. Après avoir su se convaincre qu'il devait passer une journée à Bruntingthorpe avec Rob Wilson, il était revenu à Suzuka avec brio. Il avait battu Kimi malgré le fait de devoir troquer sa flèche d'argent pour la voiture de réserve. En quittant le podium, il avait lâché : « J'entendais la voix de Rob à chaque tour. C'était étonnant... »

« David, Seb m'a dit qu'il avait reçu l'aide d'un ex-pilote de F1 » lui avons-nous lancé. « Il ne s'agirait pas de toi par hasard ? ». « Absolument, j'aide mon ancienne écurie comme je peux. Ces notes de 2005 sont toujours valables aujourd'hui. »

Piloter à la perfection à Suzuka implique d'être irréprochable sur les fondamentaux, tels que le changement de direction sans à-coup et la manipulation de l'auto en entrée de virage.

En course, derrière un Vettel dominateur, Hamilton a un temps subtilisé la 2e place à Trulli mais le champion du monde en titre ne pouvait compenser le manque de grip de la



Un Sebastian Vettel inarrêtable mène en direction du premier virage. C'est bien la plus petite avance qu'il ait eue de toute la journée !

MP4-24 en fin de course. Une neutralisation provoquée par Jaime Alguersuari, qui avait tourné trop brusquement dans le virage 130R "qu'on prend facilement à fond", aurait pu l'aider à récupérer son bien s'il n'avait pas été trahi par son KERS. Cette fois-ci, une lumière rouge s'est allumée sur le tableau de bord, le prévenant que l'origine du mal était électrique. Il n'avait aucun remède à sa disposition, contrairement à Singapour où il avait pu redonner de la vigueur à son système de récupération d'énergie cinétique. « Si j'ai bien besoin du KERS à un seul moment, ce sera à celui du re-start » a supplié Lewis dans la radio. « Désolé Lewis. Pas cette fois-

ci. ». « Est-ce que vous pouvez éteindre la lumière rouge alors ? Elle me rappelle la puissance que je n'ai pas ! »

Vettel a gagné haut la main devant Trulli et Hamilton. Sebastian avait fait étal de son talent pendant trois jours. Lui, l'un des roo-kies de Suzuka. Une leçon de manipulation de sa F1 sur l'un des circuits les plus exigeants du calendrier. Son pilotage était fait de précision et de rapidité, de feeling et de grâce. Du coup, ses chances de coiffer la couronne mondiale étaient intactes. Dans la radio de la monoplace blanche du leader du championnat, on a pu entendre : « Je suis content qu'il n'y ait pas plus de circuit avec ces caractéristiques ! » **FO**

## CLASSEMENT JAPON

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull Renault	1h28'20"443	1er
2e	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	+4"877	2e
3e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	+6"472	3e
4e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	+7"940	5e
5e	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	+8"793	7e
6e	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	+9"509	4e
7e	<b>Rubens Barrichello</b> Brawn Mercedes	+10"641	6e***
8e	<b>Jenson Button</b> Brawn Mercedes	+11"474	10e***
9e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	+11"777	9e
10e	<b>Fernando Alonso</b> Renault	+13"065	16e***
11e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	+13"735	11e**
12e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Ferrari	+14"596	14e
13e	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	+14"959	8e***
14e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	+15"734	18e**
15e	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	+17"973	15e
16e	<b>Romain Grosjean</b> Renault	+1 tour	17e
17e	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	+2 tours	pas de temps*
Abandon	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	43 tours — accident	12e
Abandon	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	11 tps — embrayage	13e****
Forfait	<b>Timo Glock</b> Toyota	blessé — accident en qualif.	

\*parti des stands \*\*pénalité 5 places (boîte) \*\*\*pénalité 5 places (drapeau jaune) \*\*\*\*pénalité 5 places (gêne)

## CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	<b>Brawn</b> 156 pts	6	<b>Williams</b> 34,5 pts
2	<b>Red Bull</b> 120,5 pts	7	<b>Renault</b> 26 pts
3	<b>Ferrari</b> 67 pts	8	<b>BMW Sauber</b> 24 pts
4	<b>McLaren</b> 65 pts	9	<b>Force India</b> 13 pts
5	<b>Toyota</b> 54,5 pts	10	<b>Toro Rosso</b> 5 pts

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



## CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																	PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1er	<b>Jenson Button</b> Brawn Mercedes	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	0	8	4	1	-	-	<b>85</b>
2e	<b>Rubens Barrichello</b> Brawn Mercedes	8	2	5	4	8	8	0	6	3	0	10	2	10	3	2	-	-	<b>71</b>
3e	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull Renault	0	0	10	8	5	0	6	10	8	0	0	6	1	5	10	-	-	<b>69</b>
4e	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	6	0	0	0	0	0	-	-	<b>51,5</b>
5e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	8	6	10	6	0	5	-	-	<b>45</b>
6e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	10	8	0	10	6	-	-	<b>43</b>	
7e	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	5	4	1	0	0	4	-	-	<b>34,5</b>
8e	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	1	0	0	0	0	8	-	-	<b>30,5</b>
9e	<b>Fernando Alonso</b> Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	0	3	0	4	6	0	-	-	<b>26</b>
10e	<b>Timo Glock</b> Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	8	0	-	-	<b>24</b>
11e	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	0	-	-	-	-	-	-	<b>22</b>	
12e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	1	4	5	3	3	2	0	-	-	<b>22</b>
13e	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	4	2	0	3	-	-	<b>15</b>	
14e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	5	0	1	0	-	-	<b>9</b>
15e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	-	-	<b>8</b>
16e	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	-	-	<b>5</b>
17e	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	<b>3</b>
18e	<b>Sébastien Bourdais</b> Toro Rosso Ferrari	1	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	<b>2</b>	
19e	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>
20e	<b>Nelson Piquet</b> Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	<b>0</b>	
21e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	-	<b>0</b>
22e	<b>Luca Badoer</b> Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	<b>0</b>	
23e	<b>Romain Grosjean</b> Renault	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>
24e	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>



Mark Webber a réalisé le tour le plus rapide en 1'32"569.

Vettel brandit la coupe du plus grand sourire sur le podium !



# LE PLUS GRAND CHAMPIONNAT DE COURSE AUTO AU MONDE

Grand bouleversement au sein de la compétition automobile qu'organise la société I-WAY. Ouvert à tous, ce championnat qui tend à décerner le titre de champion du monde de course automobile sur simulateurs vient d'accueillir une femme pilote dans son classement. Céline Omnes réussit cette semaine le pari de se qualifier en pole position en Rallye et en troisième place en Formule 1 alors que la concurrence est terriblement féroce dans cette discipline. Rien n'est encore joué, il reste encore sept mois pour tenter de se qualifier dans l'une des disciplines automobiles proposées dans ce championnat. Mais certains pilotes commencent bien la saison.

En tête du classement Provisoire :

Formule 1 : Nicolas Patala 39,355 km

Endurance : Jeremy Fabra 22,792 km

Rallye : Céline Omnes 14,232 km

A l'occasion des fêtes de Noël, I-WAY facilite l'entraînement avec des offres spéciales à consulter sur [shop.i-way.fr](http://shop.i-way.fr)



A gagner un Porsche Cayman d'une valeur de 53 000 euros



Simulateurs de pilotage professionnels unique au monde et ouvert à tous

iway

[www.i-way-world.fr](http://www.i-way-world.fr)

04 37 50 28 70 . 4 rue Jean Marcuit 69009 Lyon

# GRAND PRIX ANALYSE BRÉSIL

INTERLAGOS 18 10 09



## WE ARE THE CHAMPIONS !

**Button offre à la Grande-Bretagne un second titre de champion du monde d'affilée**

C'est grâce à un pilotage qui résume bien sa saison que Jenson Button, revenu du diable Vauvert, a finalement mis ses adversaires au pas. Au Brésil, l'Anglais a accumulé suffisamment de points pour coiffer la couronne mondiale et c'est la seule chose que l'histoire retiendra. Ce n'était pas palpitant comme la finale des deux années précédentes, ni particulièrement beau (Jenson a passé plusieurs tours à tenter de dépasser un néophyte, Kamui Kobayashi) et ce n'était pas vraiment un week-end sans tache (il était passé à côté de la Q2 et prenait le départ depuis la 14<sup>e</sup> place). Mais c'était

le style Button, celui d'un professionnel accompli qui sait quand se recroqueviller sur sa monoplace et quand déployer ses ailes.

Jenson ne se compare pas aux autres sujets de sa Gracieuse Majesté. Stirling Moss et James Hunt, par exemple, étaient des attaquants-nés, que des points soient à la clé ou non. Il est pleinement ancré dans l'ère du temps, et en phase avec les composantes modernes de cette F1 riche, tape-à-l'œil et où tout est anticipé et analysé grâce aux simulations et à la télémétrie. Jenson est un pilote dont les performances sont toujours totalement dépendantes de la santé de sa

voiture et de ce qu'il peut en tirer. Il a tiré la quintessence de son package lorsqu'il épousait son pilotage et a gagné six courses sur sept en début d'année tandis que la concurrence sommeillait. Puis il a évolué sur la pointe des pieds en prenant soin de ne pas trop se couper sur les débris.

Interlagos est un circuit rompu au suspense inhérent à l'attribution d'un titre de champion du monde. Les larmes de joie et de chagrin ont souvent coulé à São Paulo. Malgré l'inflation galopante de la pression, Button a effectué une course parfaite depuis le fond de la grille de

départ en dépassant plusieurs pilotes au prix d'une prise de risque et de freinages retardés, parfois à l'extérieur de virages rapides. Contrairement à ce qu'il en était en qualif, sa Brawn était bien équilibrée et très adhérente. Il avait entre les mains le matériel pour mettre un point final à sa course au titre. Son avance de 14 points était encore suffisamment grande pour lui permettre de prendre un risque ou deux.

Comme trop souvent dernièrement, il n'a pu s'empêcher de se plaindre à la radio en expliquant à son équipe (et donc à la direction de course) que Kobayashi bougeait trop au freinage – le pilote Toyota a donc reçu un avertissement. Une fois la voie



Gros accrochage au premier tour entre Adrian Sutil et Jarno Trulli avant Ferradura. Fernando Alonso, en haut, en sera la victime...



Un geste un peu osé sur Räikkönen a été le seul point négatif de la course de Mark Webber qui s'est imposé devant Kubica et Hamilton.

dégagée, Jensen a vu un boulevard vers le sacre s'ouvrir devant lui : le second relais de Barrichello était médiocre et il pouvait commencer à respirer car il entraînait dans l'un des cas de figure où le titre tombait dans son escarcelle avant même la finale imprévisible d'Abou Dhabi.

Bien sûr, Vettel aurait pu être un sérieux obstacle. Il avait gagné au Japon et Interlagos lui tendait les bras. Mais à l'instar de Button, le jeune Seb s'était noyé dans l'averse des qualifications. Il était rapide mais englué dans le trafic lorsque la piste atteignait son rendement optimum. Qualifié à la 16<sup>e</sup> place, il n'était déjà plus en danger le samedi soir.

La bagarre à trois s'est donc transformée en un duel entre équipiers. Rubens était en pole, pas Jensen qui avait pourtant été d'une pureté cristalline dans son pilotage. Quand Sutil et Alonso multipliaient les corrections au volant, le pilotage de Button était immaculé, d'une précision chirurgicale. Il tournait le volant quand il le fallait et avec l'insistance nécessaire pour dompter le sous-virage lorsque celui-ci le guettait, mettait les gaz en utilisant l'ultra sensibilité de son pied droit. Le leader du championnat ayant été rapide le vendredi



Le futur champion en a mis du temps pour dépasser la Toyota du rookie Kobayashi, finissant par trouver le passage au 25<sup>e</sup> tour.



Kovalainen a involontairement semé la pagaille au premier tour, expédié en tête-à-queue par Vettel à la sortie des Esses de Senna.

(sur une piste sèche à légèrement humide) et le samedi matin (asphalte mouillé à détrempe), les qualifications se présentaient bien pour lui. Mais les Bridgestone allaient provoquer du survirage sur une piste allant en s'asséchant. Jensen ne déteste rien de plus que le survirage !

Dans les derniers instants de la Q2, lorsque les adeptes du survirage ont tenté un dernier baroud, Button a perdu pied. Plusieurs pilotes se sont pourtant qualifiés avec des pneus pluie (Webber et Barrichello pour ne mentionner qu'eux) mais Jensen s'appesantissait sur ses gommes : « Nous

**“Button a pris assez de points pour être titré et c'est tout ce que l'on retiendra”**

avions du sous-virage puis plus aucun grip à l'arrière et ça n'a pas aidé d'être toujours en pneus pluie à la fin, » se lamentait-il. « Certains ont eu tout juste dans des conditions changeantes, nous non. »

Son analyse aurait été recevable si l'autre pilote Brawn GP avait également sombré. Chez McLaren, par exemple, la tendance se dégageait nettement : la flèche d'argent manquait cruellement d'appui et d'équilibre. Avec des réglages pour piste sèche, Hamilton et Kovalainen avaient l'air à l'aise comme des girafes sur des patins à roulettes... et aucun des deux n'a dépassé la Q1. Dans le même temps, Rubens était lumineux. Lui et son ingénieur Jock Clear avaient maximisé

## LE SAVIEZ-VOUS ?

■ Pour la deuxième année de suite, un pilote britannique a été titré en terminant 5<sup>e</sup> au Brésil sur une voiture portant le n°22 et équipée d'un moteur Mercedes.

■ Même s'il y a remporté le titre l'an dernier, Lewis Hamilton n'a jamais mené le moindre tour lors des trois Grands Prix qu'il a déjà disputés sur le tracé d'Interlagos.

■ Rubens Barrichello a signé sa première pole devant son public – quelle ovation ! – depuis cinq ans, mais n'a toujours pas gagné le GP du Brésil en 17 tentatives.

■ Les trois premiers classés se sont vus remettre des trophées en plastique réalisés avec des hauts de bouteille recyclables, fondus puis compressés et sculptés.

# LIGNE D'ARRIVÉE

leurs chances de pole position en jouant sur la quantité de carburant, et le dernier pilote à freiner du pied droit a donné une leçon à la nouvelle génération.

Mais les qualifications étaient une chose, la course sur une trajectoire lavée en était une autre. Rubens a pris un bon départ et s'est ménagé une avance de trois secondes sur Webber. Ce n'était pas suffisant ! La RB5 de Mark était plus efficace dans toutes les portions d'Interlagos et, pour une fois, la BMW Sauber de Kubica était très rapide en ligne droite. Avec beaucoup d'essence à bord pendant son deuxième relais, Rubens a vu l'adhérence de sa BGP 001 et ses chances de victoire s'évanouir. Il a rétrogradé derrière Kubica et Webber mais aussi Hamilton. Lewis s'était débarrassé de ses Bridgestone tendres dès le premier tour (profitant d'une neutralisation) et a fait sa course (à un seul ravitaillement) intégralement en pneus durs avec un long premier relais. Un ultime arrêt tardif pour changer une roue crevée a fini de faire boire à Rubens le calice jusqu'à la lie.

Jenson avait la voix rocailleuse et les yeux embués quand nous l'avons approché. Son regard était intense. L'enfant prodige avait enfin atteint son Nirvana. « C'est quelque



Räikkönen laisse derrière lui de l'essence enflammée de Kovalainen, qui l'a aspergé après avoir été libéré trop tôt par son stand.



Sebastian Vettel rumine sur ses chances de titre envolées, bien qu'il soit joliment remonté de la 15e place sur la grille à la 4e.

chose que je veux depuis l'âge de huit ans, lorsque tout a commencé... » nous dit-il.

Pendant ce temps, chez Ferrari, Kimi Räikkönen narrait son expérience de traverser un mur de flammes après le ravitaillement catastrophique de Kovalainen. « Mes yeux brûlaient un peu pendant un tour ou deux, » a-t-il expliqué sur un ton monocorde, « car ma visière était un peu ouverte. Mais après, ça ce n'était pas un problème du tout ». « Ton rythme cardiaque a quand même dû s'exciter un peu, non ? » lui a demandé un journaliste Finlandais. Et Kimi de répondre : « Bah, ce n'était rien, on ne va pas en faire un plat. » **FO**

## CLASSEMENT BRÉSIL

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	1h32'23"081	2e
2e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	+7"626	8e
3e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	+18"944	17e
4e	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull Renault	+19"652	15e
5e	<b>Jenson Button</b> Brown Mercedes	+29"005	14e
6e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	+33"340	5e
7e	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	+35"991	6e
8e	<b>Rubens Barrichello</b> Brown Mercedes	+45"454	1e
9e	<b>Kamui Kobayashi</b> Toyota	+1'03"324	11e
10e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Ferrari	+1'10"665	19e
11e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	+1'11"388	20e*
12e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	+1'13"499**	16e
13e	<b>Romain Grosjean</b> Renault	+1 tour	13e
14e	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	+1 tour	12e
Abandon	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	30 tours — accident	9e
Abandon	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	27 tours — boîte	7e
Abandon	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	21 tours — essence	18e
Abandon	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	0 tour — accident	3e
Abandon	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	0 tour — accident	4e
Abandon	<b>Fernando Alonso</b> Renault	0 tour — accident	10e

\*pénalité de 5 places comprise (changement boîte) \*\*pénalité de 25" comprise (départ dangereux des stands)

## CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	<b>Brawn</b> 161 pts	6	<b>Williams</b> 34,5 pts
2	<b>Red Bull</b> 135,5 pts	7	<b>BMW Sauber</b> 32 pts
3	<b>McLaren</b> 71 pts	8	<b>Renault</b> 26 pts
4	<b>Ferrari</b> 70 pts	9	<b>Force India</b> 13 pts
5	<b>Toyota</b> 54,5 pts	10	<b>Toro Rosso</b> 7 pts

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



## CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																	PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
1er	<b>Jenson Button</b> Brown Mercedes	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	0	8	4	1	4	-	<b>89</b>
2e	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull Renault	0	0	10	8	5	0	6	10	8	0	0	6	1	5	10	5	-	<b>74</b>
3e	<b>Rubens Barrichello</b> Brown Mercedes	8	2	5	4	8	8	0	6	3	0	10	2	10	3	2	1	-	<b>72</b>
4e	<b>Mark Webber</b> Red Bull Renault	0	1,5	8	0	6	4	8	8	10	6	0	0	0	0	0	10	-	<b>61,5</b>
5e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren Mercedes	DQ	1	3	5	0	0	0	0	0	10	8	0	0	10	6	6	-	<b>49</b>
6e	<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari	0	0	0	3	0	6	0	1	0	8	6	10	6	0	5	3	-	<b>48</b>
7e	<b>Nico Rosberg</b> Williams Toyota	3	0,5	0	0	1	3	4	4	5	5	4	1	0	0	4	0	-	<b>34,5</b>
8e	<b>Jarno Trulli</b> Toyota	6	2,5	0	6	0	0	5	2	0	1	0	0	0	0	8	0	-	<b>30,5</b>
9e	<b>Fernando Alonso</b> Renault	4	0	0	1	4	2	0	0	2	0	3	0	4	6	0	0	-	<b>26</b>
10e	<b>Timo Glock</b> Toyota	5	3	2	2	0	0	1	0	0	3	0	0	0	8	0	-	-	<b>24</b>
11e	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	0	0	0	0	3	5	3	5	6	0	-	-	-	-	-	-	-	<b>22</b>
12e	<b>Heikki Kovalainen</b> McLaren Mercedes	0	0	4	0	0	0	0	0	1	4	5	3	3	2	0	0	-	<b>22</b>
13e	<b>Robert Kubica</b> BMW Sauber	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	5	0	1	0	8	-	<b>17</b>
14e	<b>Nick Heidfeld</b> BMW Sauber	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	4	2	0	3	0	-	<b>15</b>
15e	<b>Giancarlo Fisichella</b> Force India Merc./Ferrari	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	-	<b>8</b>
16e	<b>Adrian Sutil</b> Force India Mercedes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	-	<b>5</b>
17e	<b>Sébastien Buemi</b> Toro Rosso Ferrari	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	-	<b>5</b>
18e	<b>Sébastien Bourdais</b> Toro Rosso Ferrari	1	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2</b>
19e	<b>Kazuki Nakajima</b> Williams Toyota	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	<b>0</b>
20e	<b>Nelson Piquet</b> Renault	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	<b>0</b>
21e	<b>Kamui Kobayashi</b> Toyota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	<b>0</b>
22e	<b>Vitantonio Liuzzi</b> Force India Mercedes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>
23e	<b>Romain Grosjean</b> Renault	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>
24e	<b>Jaime Alguersuari</b> Toro Rosso Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	-	-	<b>0</b>
25e	<b>Luca Badoer</b> Ferrari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-	<b>0</b>



Mark Webber a signé un nouveau meilleur tour en 1'13"733.

Très belle course pour tous les trois, mais c'était le jour de Button.







# BORDS DE PISTES

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

**Q**uel malheur! Encore un circuit dessiné par le redoutable architecte allemand Hermann Tilke. Le premier Grand Prix d'Abou Dhabi (disputé quinze jours après la rédaction de cette chronique) aura peut-être été distrayant, voire animé

sinon chaotique, mais en aucun cas ce nouveau circuit apparu au calendrier ne devrait laisser un souvenir impérissable aux pilotes. Surtout après qu'ils aient visité en l'espace de quelques semaines les tracés de Spa (hélas aux dégagements "parkinisés" pour des questions de sécurité semble-t-il), celui de

Monza, celui de Suzuka (!) et enfin celui d'Interlagos. Les quatre plus beaux circuits du championnat, Monaco pouvant être considéré comme un monument à part.

Revenons donc à Abou Dhabi dont les premières vidéos et simulations font froid dans le dos. Des virages sans âme, des

près n'importe où (comme sur un parking d'hôtel à Las Vegas, un centre-ville tristounet à Dallas, une ville du désert vraiment déserte à Phoenix, etc).

Abou Dhabi, par son décor et ses fanfreluches, fera peut-être passer la pilule ; mais il est assez incompréhensible que les responsables de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) et de la Formula One Management (FOM) ne sollicitent pas un architecte qui comprenne vraiment quelque chose aux voitures de course et surtout aux formidables performances des monoplaces de

**"Il faudrait un architecte qui comprenne quelque chose aux voitures de course..."**



On peut craindre un tracé sur lequel les voitures restent en file indienne, comme ces F1 de... 2002 sur ce dessin très officiel !

dégagements parfaitement ridicules, une sortie des stands à haut risque, aucune grande courbe digne de ce nom, et des petits virages "arrêtés" qui vont nous rappeler cette triste époque où les circuits étaient organisés à peu

Formule 1 afin de dessiner des obstacles qui représentent de véritables défis pour ces engins.

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

## LE VIEUX TIGRE MONTRE À NOUVEAU LES CROCS

UN HABITUÉ du paddock me disait il y a peu qu'il ne faut jamais prendre le risque de laisser filer dans la nature un grand fauve blessé : « Il faut le tuer, sinon il revient toujours pour régler le compte de ses chasseurs maladroits. » Avec cette métaphore animalière, mon interlocuteur voulait bien sûr parler de Flavio Briatore qui, selon lui, n'a pas été mis hors d'état de nuire d'une manière assez radicale.

Au lendemain de cette conversation, le susdit Briatore décidait d'ailleurs d'attaquer la FIA et ceux qui l'ont traîné dans la boue devant le Tribunal de grande instance de Paris, l'idée de l'ancien patron de l'écurie Renault étant de faire annuler son ban-

nissement à vie. L'Italien en fait même une affaire de principe, se considérant comme la victime d'un règlement de compte politique. Il dénonce au passage une multitude de manquements aux procédures légales.

À ce rythme, il est à peu près certain que le triste Flavio Briatore reviendra aux affaires d'une façon ou d'une autre. Pas chez Renault bien sûr, mais ce ne sont pas les équipes à racheter qui manquent. Ça sera peut-être compliqué pour 2010, mais pour la saison suivante, pourquoi pas ? Et il n'est même pas impossible que ce farceur de Bernie Ecclestone désigne l'ancien moniteur de ski comme son successeur incontournable.

## LES F1 N'ONT PAS PIED

IL PARAÎT que les Formule 1 sont les meilleures voitures du monde, les plus performantes, les plus efficaces, les plus puissantes, les plus... les plus ridicules parfois aussi. Il suffit pour cela d'une bonne grosse averse tropicale, comme ce fut le cas lors des essais des Grands Prix du Brésil et, auparavant, du Japon.

Malgré leurs formidables pneumatiques prévus pour la pluie et qui évacuent plusieurs dizaines de litres d'eau à la seconde, les monoplaces

sont le plus souvent en perte de pied, offrant alors un spectacle assez pitoyable qui s'apparente à de la danse classique pratiquée en chaussures de ville sur une patinoire. La faute, sans doute, à des pneus finalement trop larges et à une hauteur de caisse trop faible. Lorsque le fond plat de la voiture se "pose" sur un coussin d'eau, il est évident que la tenue de route s'en trouve altérée.

Il est assez incroyable que les ingénieurs n'aient pas encore trouvé la parade à cet inconvénient majeur qu'est l'aquaplaning. Il faut dire que ces cas de figure extrêmes ne se présentent pas tous les quatre matins. C'est sous doute tant mieux pour la réputation de la reine du sport automobile.

À Interlagos, Romain Grosjean a pu mesurer l'adhérence d'une F1 sur piste très mouillée.



# OFFREZ UN ÉCRIN

## A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE  
PEUT CONTENIR  
JUSQU'À DOUZE  
NUMÉROS



POUR VOUS

# 19<sup>90</sup> €

LA RELIURE  
F1 RACING

COMMANDEZ

# VOTRE RELIURE\*

**F1**  
RACING

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

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

### Je désire commander

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

### Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

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

**Je suis abonné**  oui  non

Date et signature (obligatoire)

### Je règle par

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

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



# DANS LA COULISSE

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

**A**u sein de l'écurie Renault, le premier à avoir demandé une prompte mise à l'écart de Nelsinho Piquet était Christophe de Margerie, le président de Total. Son réquisitoire buta plusieurs mois sur l'indifférence calculée de Bernard Rey, le

président de l'écurie, et de Flavio Briatore. Aux yeux des initiés, cette passivité trahissait une certaine complicité.

Plus que le triple départ de Piquet junior, de Briatore mais aussi de Pat Symonds, la double défection d'ING et de Mutua Madrilena a donc considérablement plombé l'écurie Renault tant

en financement pur (plus de soixante millions d'euros) qu'en termes d'image.

En un mot, l'écurie a du se ressaisir sous la contrainte des événements plutôt que par option rationnelle. [Dayzebook.com](http://Dayzebook.com)

Par un cheminement interne d'entreprise, Carlos Ghosn eut l'idée de séduire Christophe de Margerie avec une proposition attractive pour Total : devenir le sponsor titre de l'écurie. En rupture de la filiation avec Elf (consommée fin 2008), cette idée valait son grand prix d'or.

Paradoxalement, Total est moins visible sur la carrosserie des Peugeot 808 (ici celle de Montagny-Sarrazin victorieuse au Petit Le Mans) que sur la Renault F1.



En un mot, l'écurie a du se ressaisir sous la contrainte des événements plutôt que par option rationnelle. [Dayzebook.com](http://Dayzebook.com)

Par un cheminement interne d'entreprise, Carlos Ghosn eut l'idée de séduire Christophe de Margerie avec une proposition attractive pour Total : devenir le sponsor titre de l'écurie. En rupture de la filiation avec Elf (consommée fin 2008), cette idée valait son grand prix d'or.

en patronage d'épreuve (Dakar Series) qu'en accompagnement d'engins et de pilotes étrangers. Sans parler de la moto...

Chez Total, des études internes ne remettent pas en cause cette diversification qui n'en est d'ailleurs pas une avec sa démesure monopolistique. Après tout, il doit y en avoir pour tous les goûts. Dans le même temps, à tout couvrir au nom de la multiplicité des disciplines et des pilotes, le risque de saturation n'est pas anodin.

**“Total ne sera pas le partenaire... total de Renault en Formule 1”**

En une époque où les pétroliers ne communiquent plus sur les performances de leur carburant et de leurs huiles, Total ne sera pas le partenaire... total de Renault en F1. Pour le constructeur, cette information est amère dans la mesure où, après le départ de Fernando Alonso, les sponsors adopteront vraisemblablement une irrésistible tendance à la baisse...

## KUBICA LORGNE SUR FERRARI

L'INDISPONIBILITÉ de Felipe Massa influe les transferts. Chez Renault, à titre d'exemple, où l'on se réjouit d'avoir subtilisé Robert Kubica à la concurrence, et surtout in extremis à Toyota, on ne commente pas la durée de son contrat : un an (2010), pas plus.

En fait, Kubica a repoussé un engagement sur deux ans (2010-2011) parce qu'il veut à tout prix – c'est le cas de le dire – retrouver sa liberté de mouvement pour 2011 dans l'éventualité d'un non-renouvellement de Massa chez Ferrari fin 2010. À ce jour, nul ne peut garantir ce que le Brésilien sera chez Ferrari en 2011, ni même en 2010.

Le vrai problème de Felipe réside autant dans l'intégrité de son rétablissement physique (avec surtout la vérification de son aptitude cérébrale devant les vibrations de la vitesse) que dans la police d'assurance multi-risques qu'il devra signer pour exercer son métier.

Pour mémoire, le 11 août 2009, Michael Schumacher avait renoncé à remplacer Massa chez Ferrari en raison, entre autres, des conditions draconiennes exigées par ses assureurs.

## LA PEUR DES VERTS

IL ÉTAIT TRÈS INSTRUCTIF de passer par l'Université de la Sorbonne, à Paris, le mardi 6 octobre pour y entendre une communication de Rama Yade, la Secrétaire d'État aux Sports, sur les nouveaux défis du sport français. Dans un festival de bonnes intentions (sans garantie de financement), Rama Yade indiqua généralement qu'elle avait consulté 500 interlocuteurs impliqués à différents échelons du sport français avant de s'exprimer.

En tout cas, l'avalanche de propositions de la Secrétaire d'État a soigneusement épargné ou évité (au choix du terme) le sport auto et les projets le concernant. Au moins, comme cela, il n'y avait aucune ambiguïté quand à l'intérêt du gouvernement actuel pour les sports qui excitent tant les écologistes.

Intéressante coïncidence : le lendemain, la FFSA et la FFM (Moto) publiaient un sondage commun IPSOS, selon lequel 60% des hommes français sont favorables au sport mécanique (sans précision de discipline – auto ou moto) avec une pointe à 79% chez les moins de 35 ans.

Autre enseignement : en poussant dans le détail, au-delà d'une sommaire schématisation, 62% des Français sans distinction d'âge sont opposés à l'écologie dite “de renoncement”. Cette précision est, en définitive, la plus importante d'un sondage, au demeurant peu informatif pour réfuter les arguments des opposants à toute construction d'un nouveau circuit en France. Comme pour éviter les questions qui fâchent et qui poussent les verts à voir rouge devant le moindre nouveau projet de sport mécanique dans le pays...

# SANS LUI, ÇA N'EXISTERAIT PAS SANS VOUS, ÇA N'EXISTERAIT PLUS.

En octobre 1985, Coluche eut l'idée de lancer un appel à toutes les bonnes volontés pour distribuer des repas aux plus démunis. Les Restos du Cœur étaient nés. Sans cet artiste, et sa persévérance qui l'a amené à plaider cette cause devant le Parlement Européen, les Restos n'existeraient pas. Depuis, des dizaines de milliers de bénévoles participent chaque année à ce grand élan de générosité



qui a permis en 2007/2008 de servir plus de 91 millions de repas, de venir en aide à 25 300 bébés et de faire travailler 1000 personnes dans 150 ateliers et jardins d'insertion. Aujourd'hui, Coluche n'est plus là mais l'idée de lutter contre l'exclusion en donnant nourriture, chaleur et réconfort est plus que jamais d'actualité. Il est de notre responsabilité de la faire vivre.

Envoyez vos dons aux Restaurants du Cœur, 75515 Paris Cedex 15 ou [www.restosducoeur.org](http://www.restosducoeur.org)



Les Restos du Cœur remercient vivement ce titre de presse de s'associer à leur action en leur offrant cet espace.

Nul ne sait encore de quoi le premier GP d'Abou Dhabi aura l'air. Malgré la blessure qui l'a privé de courir au Brésil, Timo espérait bien en être quand il a décrit le tracé pour *F1 Racing*...

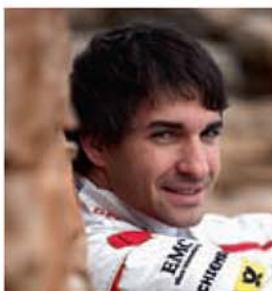
« **Le circuit de Yas Marina** vient seulement d'être terminé. On a vu des photos, entendu des choses, et l'on sait qu'environ 14 000 personnes ont travaillé pour qu'il soit fini dans les temps. Mais on en sait peu sur piste elle-même car il y a peu de datas de disponibles.

Dans des circonstances normales, Toyota envoie un ingénieur pour visiter un nouveau circuit des mois à l'avance. Il prend des photos et des mesures qu'il fournira à notre système de simulation. Je peux même tourner dans le simulateur à l'usine. Mais cette finition tardive a fait que rien de tout cela n'a été possible et que l'apprentissage se fera beaucoup plus "sur le tas" cette fois.

Si j'ai récupéré de ma blessure au dos, je découvrirai la piste en faisant un tour à pieds le jeudi avant le GP. Nous utiliserons un set-up de base sur la TF109 et je roulerai pour la première fois dessus le vendredi matin. Il devrait me falloir quatre tours pour l'apprendre, avant de commencer à affiner le set-up.

**La philosophie** de cette piste paraît similaire à celle des autres circuits récents : deux longues lignes droites suivies d'épingles, c'est typique des "stades automobiles" modernes. Mais je ne dis pas ça négativement car ils peuvent être exigeants et sont en général très techniques. Ici, il y a 21 virages et on tourne à gauche, ce qui devrait rendre le tour long et difficile.

Un des aspects intéressants de cette course sera la température ambiante. Si c'est comme à Bahreïn, il fera très chaud. Mais cette température peut baisser rapidement et le départ à 17h00 pourrait faire que ce soit le cas durant la course. Cela pourrait influencer la stratégie au niveau des pneus, en plus de rendre la course moins physique pour les pilotes. »



## TIMO GLOCK PRESENTE LE

# GRAND PRIX D'ABOU DHABI

YAS MARINA 01 11 09

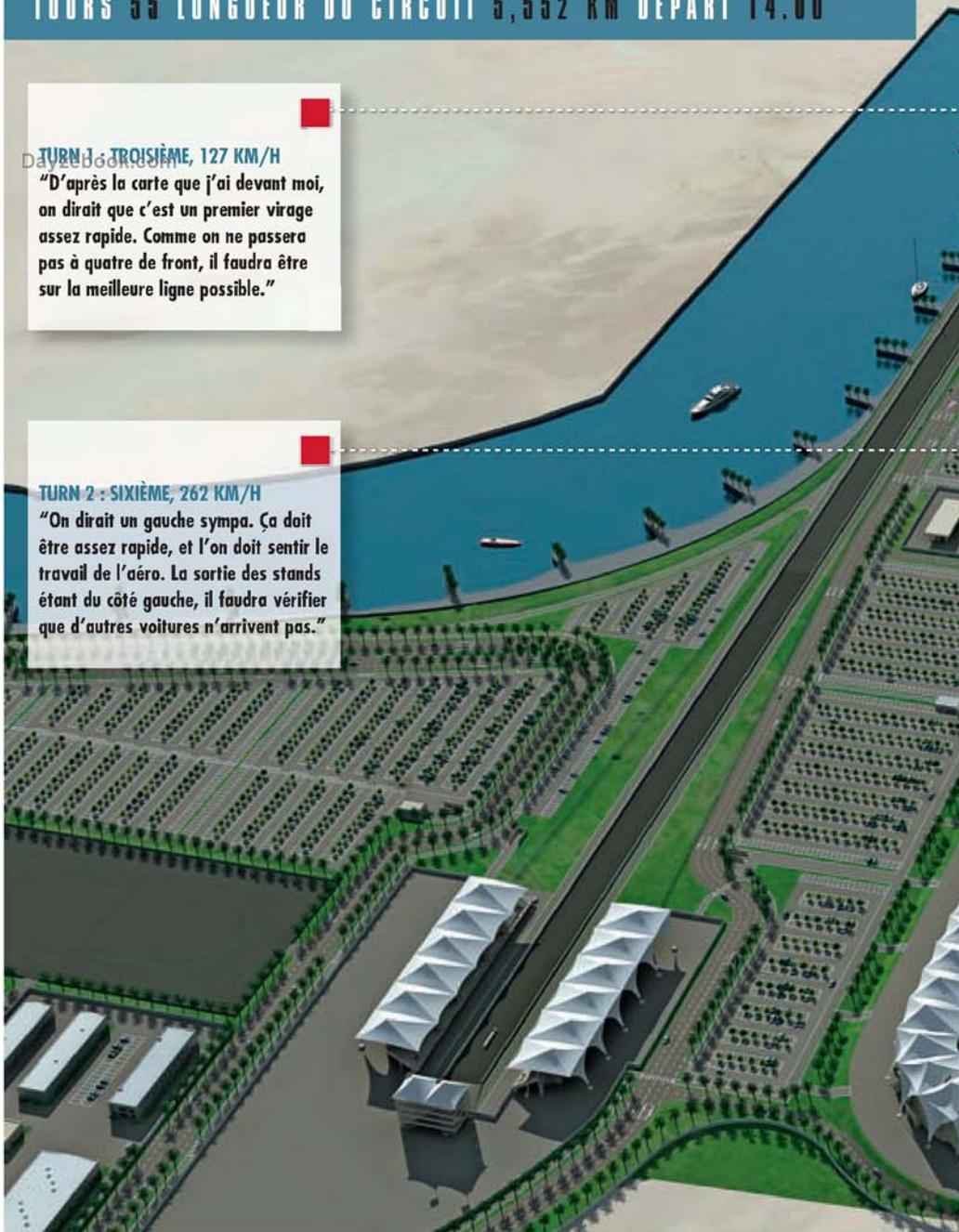
TOURS 55 LONGUEUR DU CIRCUIT 5,552 KM DÉPART 14.00

TURN 1 : TROISIÈME, 127 KM/H

"D'après la carte que j'ai devant moi, on dirait que c'est un premier virage assez rapide. Comme on ne passera pas à quatre de front, il faudra être sur la meilleure ligne possible."

TURN 2 : SIXIÈME, 262 KM/H

"On dirait un gauche sympa. Ça doit être assez rapide, et l'on doit sentir le travail de l'aéro. La sortie des stands étant du côté gauche, il faudra vérifier que d'autres voitures n'arrivent pas."



**TURN 11 : SECONDE, 80 KM/H**

"Un autre gros freinage, à un endroit où il devrait être possible de dépasser. Pour la deuxième fois du tour, on va passer d'une vitesse supérieure à 300 km/h à 50 km/h à peine."

**T. 18/19 : TROISIÈME, 112 KM/H**

"Ces deux-là ayant l'air d'avoir un rayon constant, de la voiture on aura l'impression qu'ils ne font qu'un. On devrait les négocier en un seul coup de volant, comme les T.7 et 8 à Sepang."



**TURN 7 : SECONDE, 69 KM/H**

"Bien en sortir sera crucial car la plus longue ligne droite suit, soit le meilleur endroit où dépasser. On m'a dit que l'asphalte a beaucoup de grip, ce qui peut aider à sortir de la trajectoire."



**TURN 8 : SECONDE, 80 KM/H**

"On atteindra les 300 km/h avant un gros freinage. En prenant l'intérieur on devrait pouvoir dépasser, mais avec le Turn 9 juste après, il pourrait y avoir quelques belles luttes côte à côte."

# LA F1 D'AVANT...

Nos trésors cachés :  
le plein de souvenirs

## UN VRAI GOULOT AVANT LA SOURCE

PRENEZ 26 pilotes, donnez-leur 700 chevaux chacun, passez-leur le feu vert et vous obtiendrez cinq secondes plus tard un premier virage très animé. C'est ce qui s'est passé au GP de Belgique 1990, où la course prit une heure de retard en raison de deux interruptions au drapeau rouge.

Avant le départ, Alain Prost avait averti : « Le gros problème, c'est de survivre au premier virage... » Il avait raison. La première interruption fut causée quand Nelson Piquet vint heurter Nigel Mansell (photo), semant la pagaille à La Source. Il n'y avait pas de Safety Car à l'époque et le drapeau rouge fut déployé jusqu'à ce que la piste soit nettoyée à 100 %. Puis, lors du re-start, il fut à nouveau déployé après que Paolo Brambilla ait détruit sa Minardi à la sortie de l'Eau Rouge.

Malgré les problèmes à La Source, le vainqueur, Ayrton Senna (parti en tête et absent sur la photo car déjà passé) déclara qu'il valait mieux que le départ soit donné là que dans la descente longeant les anciens stands.

« Oui, je trouve ça bien, » dit-il. « C'est un virage lent, donc les accidents y arrivent lentement et on n'a peu de chances d'être pris dans un gros. En bas de l'Eau Rouge, c'est rapide et les accidents seraient plus gros ; peut-être faudrait-il que la piste soit un peu plus large... »

Depuis 1990, la ligne de départ/arrivée a été modifiée et en effet, elle est désormais droite alors que dans le passé, les dernières voitures s'élançaient dans la courbe après la chicane de l'Arrêt de Bus.



### 1 JEAN ALESI

Impressionnante performance lors des qualifications pour la petite équipe Tyrrell à Spa. Ses voitures occupaient la cinquième ligne, Alesi s'élançant juste devant son équipier Satoru Nakajima. En course, Jean détruisit ses Pirelli et termina 8e.

### 5 GERHARD BERGER

Meilleur temps des essais le vendredi et 2e sur la grille, l'Autrichien avait dans l'idée d'imiter Nannini en ne s'arrêtant pas pour changer de pneus. Mais il fut un des premiers à devoir le faire parmi les leaders et récupéra in extremis la 3e position.

## 2 NIGEL MANSELL

Après avoir été poussé dans le mur des stands par Nelson Piquet, Nigel sauta dans le "mulet" pour prendre le second départ. Malheureusement, cette voiture était réglée pour Prost et il la trouva trop survireuse à son goût, abandonnant après 19 tours.

## 3 NELSON PIQUET

Piquet fut le responsable de deux drapeaux rouges. D'abord, il partit en tête-à-queue à la sortie de la chicane de l'Arrêt de Bus en qualif, bloquant l'entrée des stands. Puis, juste après le départ, il se fit heurter par Aguri Suzuki et heurta lui-même Mansell.

## 4 ALESSANDRO NANNINI

Le sympathique italien aurait bien pu gagner. Tandis que Senna et Prost rentraient pour changer de pneus, "Sandro" fit le pari de courir non-stop et faillit rester devant Ayrton. Puis il rétrograda et une erreur au dernier tour lui fit perdre la 3e place.



## 6 ALAIN PROST

Battu par la puissance des moteurs Honda équipant les McLaren en qualif, Prost avait roulé une seconde plus vite que ses suivants au warm-up. Il en donna à Senna pour son argent en course et ne s'inclina que pour trois petites secondes sur sa Ferrari 641.

## 7 RICCARDO PATRESE

Casse de suspension inhabituelle sur la Williams-Renault pour l'italien, qui effectua un tête-à-queue dans lequel la voiture perdit son aileron arrière. Cela se produisit dans le "pif-paf" de Malmédy, comme on dit en Belgique. Il en fut quitte pour une belle frayeur.

## 8 THIERRY BOUTSEN

Pour son Grand Prix à domicile, les fans du pilote Williams avaient fait le déplacement en force dans la région des Hautes Fagnes - ce n'était pas la "Boutsenmania" non plus, mais pas loin. Hélas pour lui et pour eux, il dut renoncer sur casse de transmission.

# CONSEILS D'AMI...

Chaque mois, une personnalité de la F1 vous donne les siens



"Attention, Ross, il y a une F1 qui est tout droit sur la tête..."

## ROSS BRAWN

PÊCHEUR ET PROPRIÉTAIRE D'ÉCURIE, 54 ANS

### 1 PARTAGEZ LES TÂCHES

Ma carrière s'est contruite par l'intermédiaire de partenariats car on ne peut rien faire sans une équipe forte de gens autour de soi. C'est ce que j'ai chez Brawn GP : des personnes avec lesquelles je peux partager les tâches.

### 2 COMPRENEZ VOTRE VOITURE

Pour faire une voiture de course qui gagne, vous devez comprendre votre performance – bonne ou mauvaise. Si vous ne la comprenez pas, comment pourrez-vous aller plus loin ?

### 3 DÉPOUSSIÉREZ VOS VIEUX VINYLES

Je suis revenu au vinyle ces deux dernières années. J'ai ressorti ma vieille collection de disques et après une dure journée de boulot, j'aime m'y replonger. Certains vieux trucs de Cat Stevens sont fabuleux, et j'étais fan de Rod Stewart à ses débuts avec The Faces. Je me passe un peu de classique aussi.

### 4 METTEZ VOS PILOTES À L'AISE

L'argent est rarement source de motivation pour un pilote, mais peut être une énorme source de démotivation. D'autre part, s'ils sentent qu'on ne leur fait pas confiance, ça fait des dégâts. Vous devez leur donner un environnement dans lequel ils se sentent bien car ce sont eux qui sont en bout de chaîne.

### 5 NE PRENEZ RIEN PERSONNELLEMENT

La F1 est ainsi faite que vous ne pouvez être toujours d'accord avec tout le monde, mais il ne faut pas le prendre personnellement. Je pense qu'on peut essayer de battre ses rivaux en piste en mettant toutes ses forces dans la bataille et avoir de bonnes relations ensuite – et même aller boire une bière avec eux.

### 6 PRENEZ VOTRE TEMPS À L'AÉROPORT

J'ai longtemps été de ceux qui arrivaient à la bourre, mais j'aime me laisser un peu plus de temps désormais. C'est bien de rester un peu plus chez soi, mais je suis trop vieux pour le stress que ça crée. J'arrive une heure à l'avance et travaille un peu en salle d'embarquement, ou regarde les journaux.

### 7 OBSERVEZ LES GRANDS MANAGERS

La personne que j'admire le plus en football est Sir Alex Ferguson, de Manchester Utd, car il a obtenu une incroyable régularité au fil des ans. Nous gérons deux pilotes en F1, lui 40 caractères parfois difficiles, et la capacité de faire ça est phénoménale. C'est beaucoup plus difficile que ce que nous faisons en F1.

### 8 ALLEZ À LA PÊCHE AVEC VOS AMIS

La pêche est une passion géniale, mais les jours anciens où je partais seul et m'asseyais

au bord d'une rivière ne sont plus ma tasse de thé. Je préfère partager ces moments avec des amis. Pour mes 50 ans, j'ai loué un lac une journée et suis le seul qui n'ai rien pris ! Ce n'est pas grave, je me suis bien amusé.

### 9 APPRENEZ À BIEN VOYAGER

Voyager, c'est fantastique quand on a pas la pression de le faire pour le boulot. J'ai passé 30 ans de ma vie à voyager tout autour du monde pour la Formule 1, mais ce n'est que durant mon année sabbatique en 2007 que j'ai vraiment appris à voyager correctement. Je veux dire en prenant mon temps, en utilisant des billets flexibles et en apprenant des choses sur les endroits que je visitais. Et je dois dire que c'était fantastique.

### 10 FAITES-VOUS DE BONS BARBECUES

J'aime bien en faire chez moi et le secret d'un barbecue réussi est de faire cuire la viande longtemps et lentement. Sur notre barbecue à la maison, les charbons chauds sont dans une chambre et la chaleur passe dans une autre chambre où se trouve la viande. La viande doit cuire longtemps, disais-je : par exemple, environ 16 heures pour de la poitrine – mais c'est absolument délicieux. Le seul problème est que pour le repas du dimanche midi, il faut se mettre à préparer le samedi soir.

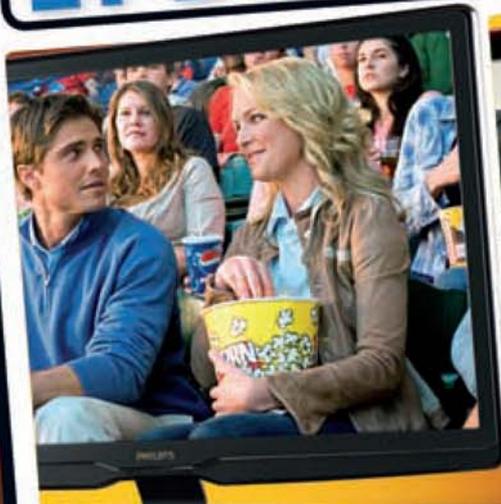
SI VOUS AVEZ AIMÉ CE N° DE F1 RACING, POURQUOI NE PAS VOUS ABONNER ? EN TOUT LES CAS, RENDEZ-VOUS FIN NOVEMBRE

# WHAT HI★FI?

## SON & HOME CINEMA

SON & HOME CINEMA  
LE GUIDE ULTIME DES  
TÉLÉVISEURS  
ET DU BLU-RAY 

Dayzebook.com



# TÉLÉVISEURS HDTV

## COMMENT NE PAS SE TROMPER ?

Tous nos conseils pour choisir l'équipement de vos rêves



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

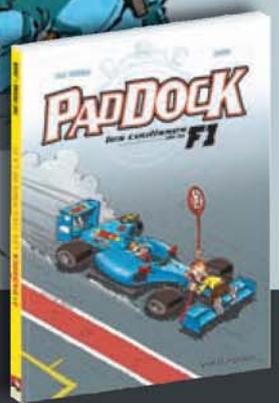
# FAITES UN PLEIN... D'HUMOUR !

# PADDOCK

les coulisses de la **F1**

UNE BANDE DESSINÉE  
DE PAT PERNA ET JUAN.  
TOME 3 EN LIBRAIRIE  
FIN NOVEMBRE 2009.

Paddock par Perna et Juan © Vents d'Ouest 2009



**VENTS D'OUEST**

Retrouvez plus d'informations sur [www.ventsdouest.com](http://www.ventsdouest.com)