

DERNIER REGARD SUR 2009

F1

RACING

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

62 PAGES SPÉCIALES

LE BILAN DE LA SAISON

www.DayzEbook.com

Deux titres en neuf mois... et puis s'en va !

Les secrets de la Brawn-Mercedes BGP001

Et aussi...



Button : "Je ne suis pas en F1 que pour l'argent"



Jordan et Coulthard jugent les équipes



Les dessous de "l'affaire Renault"



Luca Badoer donne sa version des faits



Les plus belles photos des meilleurs photographes



www.bandbmedia.com

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

L 19828 - 131 H - F: 5,50 € - RD



NUMÉRO **131**
JANVIER 2010
5,50 €

BANDB
MEDIA

Paris Kart

Indoor

**Site Exceptionnel
à 5mn de Paris**

3 Pistes sur le même site



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

**Loisir : www.pariskart.com
Compétition: www.pariskartracing.com**



JEAN-PHILIPPE VENNIN

AVAIT-ON DÉJÀ connu, passionnés de Formule 1 que nous sommes, une intersaison aussi agitée, indécise, riche à gogo en rebondissements et imprévisible ?

On a beau chercher, on ne trouve pas. Après l'arrivée de nouvelles écuries, le retrait de la plupart des grands constructeurs automobiles, les passages inattendus de Jenson Button chez McLaren et de Kimi Räikkönen en WRC (avec Citroën, s'il vous plaît), la vente de Brawn GP à Mercedes, c'est l'éventualité du retour de Michael Schumacher qui fait l'actualité au moment où nous bondissons ce n° de *F1 Racing* – assez tôt pour qu'il soit dans les kiosques avant la fin de l'année.

Le 15 décembre, à l'heure où ces lignes sont écrites, les chances de voir le septuple champion courir pour Mercedes en 2010 ont l'air bien réelles et réalistes. Pourquoi, dans le cas contraire, personne n'a démenti les rumeurs ? Pourquoi Norbert Haug, le patron de la compétition de la prestigieuse marque allemande, a-t-il parlé de surprise et de cadeau ? Pourquoi le président de Ferrari a-t-il dit, comme nous l'avons appris juste avant d'entamer l'écriture de cet édito, qu'il ne se mettrait pas en travers de la route de ce pilote si emblématique de la Scuderia au cas où celui-ci voudrait s'en aller ?

Ce retour de Schumacher est, ou serait, une très lourde perte pour Ferrari ; et une fabuleuse revanche pour Mercedes, qui avait amené Michael en F1 avant de le trouver pendant 15 ans dans le camp d'en face... Si jamais ce transfert ne se concrétisait pas, oubliez très vite tout ce que vous venez de lire... Mais dans tous les cas, nous vous souhaitons une très bonne année.

Sommaire



JANVIER 2010 N° 131

RUBRIQUES

- 004 **PARADES** Les meilleures photos par les meilleurs photographes
- 010 **Paddock** La grille 2010 prend forme : le point sur les transferts
- 022 **TOP 10** Les plus beaux circuits pour une finale
- 024 **MA VIE EN F1** Derek Warwick, ancien pilote Renault
- 026 **QUE SONT-ILS DEVENUS ?** Allen Berg du Canada
- 096 **LA F1 D'AVANT** Une photothèque pleine d'émotions...
- 098 **CONSEILS D'AMI** L'élégant Nico Rosberg

REPORTAGES

028 LE BILAN DE LA SAISON 2009

Le programme des réjouissances...

030 VOUS POSEZ LES QUESTIONS

Jenson Button, champion du monde 2009

036 LE HOLD-UP DE BRAWN

Les secrets de la BGP 001, championne elle aussi

042 L'ANALYSE DE LA SAISON

Retour sur une année qui restera dans les annales

050 LES PHOTOS DE L'ANNÉE

Leurs auteurs les ont sélectionnées et commentées

062 LA SCISSION QUI N'A PAS EU LIEU

Aurions-nous vraiment pu avoir... deux F1 ?

066 L'AFFAIRE DU DOUBLE DIFFUSEUR

Retour sur un élément déterminant de la saison

070 RENCONTRE : ROD SMEDLEY

Dure saison pour l'ingénieur de Felipe Massa

076 INTERVIEW : LUCA BADOER

Il a choisi de s'expliquer, et c'est dans *F1 Racing*

080 COULTHARD ET JORDAN REFONT 2009

Passage en revue des équipes par deux figures de la F1

086 RETOUR SUR UN SCANDALE

Celui du Grand Prix de Singapour en 2008, bien sûr

090 LES STATS DE 2009

Mais alors attention, on parle de plus inattendues...



050



062



066



070



076

PHOTO DE COUVERTURE SAM BARKER, STEVE ETHERINGTON/LAT

FO RÉDACTION

63, bd François-Mitterand
63000 Clermont-Ferrand
Tél : 04 73 98 08 31
Fax : 04 73 98 04 67

Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
jvennin@abonmedia.com
Collaborateurs
Richard Faou, Frédéric
Dalerou, Catherine Llorini

Chroniqueurs
Renaud de Laborde,
Lionel Froissart
Maquettiste Annick Pereton
Publicité Capitale Régie
35 37, rue Gallieni
92100 Boulogne-Billancourt
Standard : 01 58 88 37 00
Directeur de régie Yann Crébillé
Directrice de clientèle Faudrée Boullinier
Chef de publicité Guillaume Bodie
Photographe
ABO JARQUE - 63000 Clermont-Fd

Vente au numéro
MLP - 04 74 82 14 14
Services des ventes presse - Réassort
email : bobmedia@abonmedia.com
BOOST MEDIA - Denis POZES
Tél : + 33 (0)6 43 73 16 37
email : bobmedia@free.fr
site : http://boostmedia.free.fr/
(réservé aux marchands de journaux et grossistes de presse)
Imprimerie
Rivadonero - Espagne
Abonnements F1 Racing
ABO JARQUE - BAL 314

116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE
Tél. 05 34 56 35 61
Fax. 05 62 48 12 63
email : bobmedia@abonmedia.com
Relieurs B&B Media
40, rue de Paradis - 75010 Paris
moyelle@abonmedia.com
Anciens numéros et version numérique www.relay.com
Gérants
Christophe Bonikel - Olivier Bencheit
Directeur de publication
Christophe Bonikel

Administration Finances
Olivier Bencheit
F1 Racing est édité par
BOB MEDIA
SARL au capital de 20 000€
Président administrateur :
Christophe Bonikel - Olivier Bencheit
Siège social : 8 rue du Faubourg Poissonnière
75010 PARIS
RCS Paris 8433884472
Commissaire aux comptes : 0509 K 79814
Dépôt légal : 1^{er} trimestre
F1 Racing est une marque commerciale de Haymarket Magazines
Imprimé en France sur papier recyclé.

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, Au
Sud, Argentine, Australie, Brésil, Chine,
Corée, Espagne, États-Unis, Finlande, France,
Grèce, Hongrie, Inde, Israël, Italie, Japon,
Malaisie, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal,
Royaume-Uni, Russie, Suède, Suisse, Taiwan, Thaïlande
par Haymarket Advertising Group Publications Ltd,
une division de Haymarket Magazines Ltd, 60
Colindale Avenue, London NW9 1SE, Royaume-Uni
RCS Londres 020 7317 5506
Haymarket UK Tel +44 208 737 5506
Fax +44 208 737 5522

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

www.DayzEbook.com



PARADE

Un Button princier

Nouvelle course, nouvelle victoire de Jenson Button. Ça fait quatre sur cinq pour l'Anglais, dont on se demande qui pourra le battre. Et dire qu'il y a trois mois, il n'avait plus de boulot...

Où Monte Carlo, Monaco

Quand Jeudi 21 mai

Photographe Steven Tee/LAT



PARADE

Sur ce, je m'en vais

Pour son ultime apparition à Monza sur une Ferrari, Kimi Räikkönen s'en est bien sorti. Le champion du monde 2007 a même obtenu son dernier podium en rouge devant les tifosi...

Où Monza, Italie

Quand Dimanche 13 septembre

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT

www.DayzEbook.com





www.DayzEbook.com



PARADE

Pluie d'étincelles

À Singapour, l'illumination a pris des formes diverses. Car Lewis Hamilton a poursuivi son éblouissante dernière partie de saison sous les projecteurs en signant une deuxième victoire.

Où Circuit de Marina Bay, Singapour

Quand Dimanche 27 septembre

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT

Paddock

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



LA GRILLE 2010 PREND FORME !

Les équipes annoncent petit à petit leurs pilotes, et *F1 Racing* donne déjà son avis. Faisons le point...

McLAREN MERCEDES

CERTAINS : Jenson Button & Lewis Hamilton



Engager Button au nez et à la barbe de Mercedes est une belle revanche pour McLaren, même si l'on se demande dans quelle mesure l'équipe ex-Brawn voulait vraiment garder son champion du monde. L'écurie anglaise, qui

Verdict F1R : Lewis devant, mais beaucoup dépendra de la voiture.

continuera d'utiliser en qualité de cliente les V8 allemands, réunit ainsi sous le même toit les deux derniers champions du monde, tous deux sujets de sa Gracieuse Majesté. Sympa à suivre, et pas seulement pour les "Britons".

MERCEDES

CERTAINS : Nico Rosberg
PROBABLE : Michael Schumacher
POSSIBLE : Nick Heidfeld



Rosberg était depuis longtemps tête de liste pour Norbert Haug, qu'il l'a signé en septembre – dès que les négociations avec Brawn se sont concrétisées. Pour ce qui est du second volant, *F1 Racing*

Verdict F1R : Une saison capitale pour Rosberg, surtout si Schumi...

vient d'inverser les noms des pilotes "probable" et "possible"... D'ailleurs, Mercedes pourrait très bien engager les deux, en cas de problème avec Schumacher au bout de quelques courses...

RED BULL RENAULT

CERTAINS : Sebastian Vettel & Mark Webber



Vettel fait partie de la "famille" Red Bull depuis l'âge de 12 ans. Il a signé un nouveau contrat de deux ans qui court jusqu'en 2012. Il apporte à l'équipe sa vitesse, la continuité et un bel outil pour des

Verdict F1R : Un duo solide, mais Vettel aura sûrement l'ascendant.

négociations qui ont été engagées avec Mercedes, et peut-être VW, en vue d'une fourniture moteurs après 2010. Webber n'a qu'un an de contrat restant, et il devra se montrer à la hauteur de Seb...

RENAULT

CERTAIN : Robert Kubica
POSSIBLE : Kamui Kobayashi



Si le contrat de Kubica pourrait être rendu caduque par la vente de l'écurie, on doute que Robert signe chez Mercedes comme cela a été évoqué. Le jeune japonais

Verdict F1R : Quel que soit son équipier, Kubica sera le numéro 1.

Kobayashi, qui s'est montré impressionnant lors de ses débuts en fin de saison, bénéficie d'une enveloppe et de sponsors venus de Toyota (dont Panasonic ?).

FORCE INDIA MERCEDES

CONFIRMÉS : Adrian Sutil & Vitantonio Liuzzi



En plus de sa rapidité, Sutil amène une dizaine de millions d'euros de son sponsor Medion, qui font plus que couvrir les dommages de

Verdict F1R : Liuzzi est rapide, mais Sutil a tout pour être le leader.

son accident à Singapour ! Il a devancé Liuzzi lors des cinq derniers GP de 2009, et il n'y a pas de raison pour que ça change.

WILLIAMS COSWORTH

CONFIRMÉS : Rubens Barrichello & Nico Hülkenberg



Les deux victoires de Rubens en 2009 ont attiré l'attention de Renault, McLaren et Williams.

Verdict F1R : Rubens inscrira plus de points, mais Nico sera rapide.

Son expérience en fait le parfait professeur pour le champion GP2 Hülkenberg, qui incarne l'avenir.

FERRARI

CERTAINS : Fernando Alonso & Felipe Massa



Ferrari assure avoir gagné au change en se débarrassant de Räikkönen au profit d'Alonso, celui-ci étant meilleur metteur au point – et apportant l'argent de

Verdict F1R : Alonso se doit d'être le meilleur, mais c'est pas gagné.

Santander, il ne faut pas l'oublier. On verra bien. En tout cas, Massa ne se laissera pas faire et ose déjà quelques petites phrases qui nous promettent une belle rivalité...

TORO ROSSO FERRARI

CERTAINS : Sébastien Buemi & Jaime Alguersuari



Ayant investi sur eux depuis des années, il est plutôt logique pour

Verdict F1R : Pas super enthousiasmant, Buemi sera le mieux placé.

Red Bull de conserver les deux jeunes dans son équipes junior.

VIRGIN COSWORTH

CERTAIN : Timo Glock
PROBABLE : Lucas di Grassi



Virgin Racing est le nouveau nom du projet Manor. Les tractations tardant entre Renault et Glock, la nouvelle écurie a réalisé un joli

Verdict F1R : L'expérience de Timo s'avérera forcément capitale.

coup en engageant l'Allemand. Di Grassi devrait amener un budget, mais il a déjà prouvé être bien plus qu'un simple pilote payant.

CAMPOS META COSWORTH

CERTAIN : Bruno Senna
POSSIBLES : Vitaly Petrov, Pastor Maldonado, Álvaro Parente



Aucun doute concernant le talent de Bruno Senna, qui entre en F1 par la petite porte malgré tout. Petrov et Maldonado tardant à

Verdict F1R : Senna devrait sans mal faire honneur à son oncle.

réunir le budget, c'est Parente qui pourrait bien rafler la mise pour le second volant grâce au soutien du gouvernement portugais.

US F1 COSWORTH

PROBABLE : José María López
POSSIBLES : Pedro de la Rosa, Alexander Rossi



US F1 se voit contrainte d'engager des pilotes payants pour débiter en GP. Aux côtés de Lopez dont on n'était sans nouvelles depuis

Verdict F1R : Lopez et Rossi manquent d'expérience, De la Rosa en a

des années, De la Rosa pourrait bénéficier de l'appui de la banque Santander et le jeune Rossi a de quoi intéresser des sponsors US.

LOTUS COSWORTH

CERTAINS : Jarno Trulli & Heikki Kovalainen



Le directeur technique Mike Gascoyne a toujours dit qu'il souhaitait disposer de deux pilotes expérimentés pour la première saison du nouveau

Verdict F1R : Trulli forcément devant en qualifs, mais en course...

Team Lotus. Le nom de Trulli était avancé depuis longtemps, celui de Kovalainen est sorti du chapeau au dernier moment, au détriment de Villeneuve et Sato.

SAUBER FERRARI

Après la vraie-fausse revente de l'écurie au groupe Qadbaq, BMW a fini par la céder à son créateur, Peter Sauber, dont le projet a été

préférée à celui du Serbe Zoran Stefanovic, qui a acheté le design de la Toyota 2010. Rien de précis mi-décembre du côté des pilotes.

PADDOCK

CE QUE FONT LES PILOTES DURANT L'INTERSAISON...



Ils ont 19 semaines à tuer cet hiver, et la plupart ne montera pas dans un F1 avant le 1er février. Voici ce qu'ils ont fait jusque-là...

ROBERT KUBICA

Deux rallyes en un mois (ci-dessus). D'abord le Taormina-Messina en Sicile, où il est sorti de la route sur sa Clio Sport R3 le deuxième jour ; puis le Rallye du Var en France, qu'il a terminé 29e. Pas trop mal.

JENSON BUTTON

S'est envolé d'Abou Dhabi vers Pékin pour la Course des Champions. Petit tour au Japon avant de revenir en Angleterre signer son contrat McLaren, puis un premier camp d'entraînement à Lanzarote (le 2e en janvier).

RUBENS BARRICHELLO

A rendu visite à l'équipe Williams avant de rentrer au Brésil pour un tournoi de golf, la course de kart organisée par Felipe Massa et enfin celle des 500 Miles de Granja Viana.

SEBASTIAN VETTEL

Après la Course des Champions, a pris un peu de repos, assisté à l'ultime course de la saison Nascar en Floride, et s'est adonné à sa passion pour le ski de fond en décembre.

KAZUKI NAKAJIMA

Rentré en Grande-Bretagne peu après Abou Dhabi, avant d'aller chercher un budget au Japon afin de trouver un volant pour 2010.

VITANTONIO LIUZZI

A signé pour 2010 au QG de Force India à Silverstone, puis est allé disputer la course de kart de Massa, au Brésil, fin novembre.

ADRIAN SUTIL

A passé une part du mois de novembre à Las Vegas, à sortir avec Lewis Hamilton.

LEWIS HAMILTON

Une journée de relations publiques en Angleterre, une autre pour Mercedes, puis direction Los Angeles pour voir son amie et Las Vegas pour retrouver son copain Sutil.

KIMI RÄIKÖNEN

Ne s'est pas montré à la fête de fin de saison organisée par Ferrari. Avait sans doute déjà la tête en WRC et chez Citroën.

NICO ROSBERG

Séjour à Dubaï après Abou Dhabi, puis retour à Monaco pour emménager sans son nouveau repère non loin du tunnel, première visite à Mercedes GP, et petit break à Ibiza. A prévu de passer Noël près de Salzbourg.

JARNO TRULLI

A fait un test en Nascar Sprint Cup en Floride, puis a passé quelques jours dans son appartement de Miami avant de se rendre en Angleterre pour signer son contrat Lotus.

SÉBASTIEN BUEMI

A disputé les Superkart Nationaux à Las Vegas mi-novembre. Sorti de la piste lors de la finale où il affrontait des garçons comme Michael Schumacher et Nelson Piquet Jr.

ROMAIN GROSJEAN

A retrouvé son poste dans une banque suisse de Genève. Sûr qu'il passe ses pauses déjeuner à travailler pour son avenir en F1...

JAIME ALGUERSUARI

Devenu ambassadeur pour Seat. « Je me disais qu'étant en F1, on doit pouvoir se faire un peu de gratte » dit-il. « La preuve ! »

FERNANDO ALONSO

A assisté aux Ferrari World Finals à Valence le 15 novembre et rendu deux autres visites à Maranello pour faire mouler un siège et rencontrer les ingénieurs. A aussi fait un tour à Fiorano dans une 458 Italia et une 599.

TIMO GLOCK

A passé une bonne partie de novembre au Royaume-Uni, visitant Wirth Technology à Bicester et Virgin Racing à Sheffield. Puis retour en Allemagne pour quelques vacances.

FELIPE MASSA

S'est rendu aux Ferrari World Finals à Valence avant de rentrer au Brésil. S'est classé 2e de sa course de kart organisée dans un but caritatif, puis a passé du temps chez lui avec Raffaella, enceinte de leur premier enfant. Leur fils, Felipinho (petit Felipe), est né le 30 novembre. Depuis, papa pouponne.

HEIKKI KOVALAINEN

Quand il n'était pas au Royaume-Uni à chercher un volant après avoir perdu le sien chez McLaren, se trouvait en Finlande avec sa famille. « La neige est là, » dit-il, « et j'adore faire du ski de fond dans les bois. »

NICK HEIDFELD

Entre deux coups de fil à Norbert Haug de Mercedes (pour prendre des nouvelles de Michael Schumacher !) a vendu aux enchères le casque qu'il portait au GP d'Allemagne 2009 dans le cadre du Téléthon allemand.

MARK WEBBER

A piloté la nouvelle GP3 avant de se faire retirer une plaque dans la jambe droite, souvenir de son accident de VTT il y a un an. Après deux semaines avec des béquilles, s'est envolé vers son Australie natale pour Noël.

GIANCARLO FISICHELLA

A profité de la vie de jeune marié en novembre, après avoir convolé avec Luna début octobre. S'est ensuite rendu au Brésil pour la course de karting de Felipe Massa.

... ET CE QU'ILS DEVRAIENT FAIRE !

A QUOI UN PILOTE DOIT-IL OCCUPER SES CONGES ? RÉPONSE DE ROGER CLEARY, L'ENTRAÎNEUR DE WEBBER

« Maintenir le corps à son niveau le plus élevé de performance sur de longues périodes est difficile, car les pilotes ralentissent leur entraînement. Ils peuvent se permettre quelques écarts et quelques grammes de plus, mais n'arrêtent jamais complètement de s'entraîner. Ils se maintiennent en force en faisant un peu de tennis ou de légers exercices cardio-vasculaires par exemple.

L'après Nouvel An est l'occasion pour eux d'augmenter leurs efforts physiques à nouveau. Le plus difficile est ensuite de se remettre à une préparation physique plus spécifique qui, pour un pilote de F1, doit porter sur le cou, le tronc et le cœur. Ils doivent travailler tôt là-dessus afin d'être prêts pour le début des tests en février, mais sans être au top de leur condition avant la première course à Bahreïn, s'ils veulent préserver leur corps au mieux. »

24 HEURES RKC 1 ET 2 MAI 2010

2650.00 EUROS TTC
PISTE 1200 M - KARTS SODI 390 CC - 15 CV
INSCRIPTIONS ET RENSEIGNEMENTS SUR RKC.FR

HISSEZ VOUS SUR LE PODIUM ET
PARTEZ AUX 24 H DE DUBAI
3 ÉQUIPAGES OFFERTS*

hors frais de déplacement; voir les conditions générales sur notre site web

RACING KART CORMEILLES
AÉRODROME DE PONTOISE - 95650 BOISSY L'AILLERIE
TÉL.: 01 30 73 28 00 - WWW.RKC.FR



PADDOCK

MERCEDES EST L'UNIQUE AUGMENTE SA PRESENCE

Plus d'un milliard de pertes au premier trimestre 2009 n'a pas empêché Mercedes de mettre plus de 100 millions sur la table pour acheter Brawn GP. F1 Racing a voulu savoir ce qui motive Stuttgart...



HONDA, BMW ET TOYOTA ont quitté la F1 ces douze derniers mois et pourtant, Mercedes, dont les pertes ont atteint 1,2 milliard d'euros au premier trimestre 2009, a accru son implication dans la discipline. La grande question est : pourquoi ?

Pour comprendre pourquoi Mercedes va à contre-courant, il faut saisir l'importance de gagner en F1. « Il n'y a pas de meilleur moyen pour promouvoir ses produits et son expertise technique, » dit le patron de la compétition du constructeur allemand, Norbert Haug.

Et Mercedes a beaucoup plus gagné que autres. La marque a remporté les deux derniers championnats du monde des pilotes tandis que les autres constructeurs ont dépensé sans compter et sans en tirer la moindre récompense. Honda était la dernière équipe au classement 2008 quand elle abandonna son programme à 300 millions en décembre dernier. BMW parlait de remporter le championnat 2009 mais ses voitures se qualifièrent en 16e et 17e position à Monaco devant des membres du directoire. Et Toyota n'a rempor-

té aucun GP en huit années de présence.

Face à la crise et aux fermetures d'usines, ces concurrents ont vite quitté la F1. Mais ce n'est pas le cas de Mercedes. Ce sport convient bien à son image de constructeur de voitures à hautes performances qui a pu se réjouir de 15 années de succès avec l'équipe McLaren. Mais Mercedes a choisi de restructurer sa participation en F1 lorsque les facteurs suivants se sont combinés.

D'abord, Brawn a remporté des victoires en début de saison quand les McLaren étaient hors du coup. Jenson Button remporta six des sept premiers GP alors que Lewis Hamilton et Heikki Kovalainen n'accrochaient que quelques points. Ce n'est qu'au Nürburgring que la MP4-24 redevint une rivale sérieuse, mais à ce moment-là, les discussions entre Mercedes

et Brawn étaient déjà bien engagées.

Ensuite, Hamilton et Dave Ryan ont subi les foudres de la FIA pour avoir menti aux commissaires lors du GP d'Australie. Cet incident fit une publicité négative à la marque dans le monde entier, contrastant avec les gros titres positifs générés par les Brawn... sur lesquelles le nom de Mercedes n'apparaissait pas.

Enfin, McLaren a annoncé la construction de sa propre voiture à hautes performances, la MP4-12C, rivale directe de la nouvelle Mercedes SLS en terme de prix et de performance – ce qui était un argument suffisant pour convaincre le directoire de Daimler de regarder ailleurs.

Tandis que Mercedes allait de déception en déception avec McLaren, Brawn ne décrochait aucun gros sponsor. Richard Bran-

“Pas de meilleur moyen de promouvoir les produits et l'expertise technique” *Norbert Haug*

CONSTRUCTEUR QUI EN F1. POURQUOI ?



son payait un peu plus de 200 000 euros par course pour voir le logo Virgin sur les flancs de la voiture, mais les autres contrats étaient rares et d'un montant peu élevé – au point que l'équipe dépensa vite les 150 millions laissés en dot par Honda.

Afin de sécuriser son avenir, Brawn a choisi de vendre des parts de sa société. Une solution intéressante pour Mercedes, qui s'est porté acquéreur de 75,1% de l'équipe pour une somme équivalente à celle investie pour posséder 40% des parts de McLaren. Mieux encore, l'accord avec Brawn offrait à la firme à l'étoile le contrôle effectif de l'équipe, ce qu'elle n'avait jamais obtenu avec McLaren.

Les négociations avec Ron Dennis (et non avec Martin Whitmarsh, car ce sujet concernait tout le McLaren Group) se sont poursuivies pour que McLaren rachète les 40% de parts détenues par Mercedes. Désormais, la Holding Bahreïn Muklatat en détient 50%, Ron Dennis 25% et son ami Mansour Ojeh, les 25% restants.

Mercedes respectera le contrat en cours,

contribuera aux frais de R&D de McLaren et une option prévoit la fourniture de moteurs jusqu'à la fin de 2015 ! Sur ce dernier point, on demande à voir...

Dès le début de l'automne, c'était le grand chamboulement chez Mercedes GP. Nico Rosberg a été engagé comme pilote, et la rumeur courait encore mi-décembre de la possible arrivée de Michael Schumacher à ses côtés. Mais la nouvelle équipe n'a pas rencontré une approbation unanime de la direction. Certains au sein même du directoire de Daimler ont tiqué et le président, Dieter Zetsche, a dû se fendre d'une lettre justifiant le rachat de Brawn GP.

« Nous améliorons notre présence en F1 pour moins de 55 millions d'euros par an à partir de 2011, » écrivit Zetsche. « C'est le fait de notre budget F1 de ces dernières années. »

En 2010, Mercedes fournira toujours six voitures avec ses moteurs (en comptant Force India), mais il y aura quatre Flèches d'Argent sur la grille : deux McLaren et deux Mercedes. Pourrait-on les voir terminer aux quatre premières places du premier GP, à Bahreïn ?

McLAREN-MERCO : PAS MAL... PEUT MIEUX FAIRE...

McLaren et Mercedes ont déjà travaillé 15 ans ensemble. Depuis leur association en 1995, ils ont gagné 60 courses, trois titres des pilotes et un des constructeurs. Cela fait de l'équipe la deuxième meilleure des 15 dernières saisons.

Mais quand on compare ces statistiques avec celles de Ferrari, qui a gagné 106 courses, six titres "pilotes" et huit "constructeurs" sur la même période, plus dure est la chute.

Cette différence a-t-elle joué dans le fait que Mercedes ait choisi de se séparer de McLaren ? Peut-être, même si ce ne fut sans doute pas la raison première. Les deux entités pourront encore améliorer leur palmarès en 2010 et sans doute ensuite, mais en temps que simples partenaires.



Mercedes et McLaren entamèrent leur partenariat en 1995 avec Mika Häkkinen (photo) et David Coulthard.



Il ne fait aucun doute que Kimi a toujours le talent et la vitesse... Un retour dépendra de son envie.

Kimi a-t-il toujours sa place en F1 ?

Oui



Christian Horner

Directeur,
Red Bull Racing

« BIEN SÛR qu'il a toujours sa place en Formule 1. Tout dépend de savoir s'il voudra y revenir ou pas.

Je pense qu'il a bien piloté, en 2009, ce qui était une voiture difficile. Certains disent qu'il n'a été dans le coup qu'après l'accident de Felipe Massa en Hongrie, mais ils passent outre quelques très bonnes courses de Kimi plus tôt dans l'année. Sa performance à Monaco, par exemple, fut brillante et ça ne fait aucun doute qu'il reste un des meilleurs pilotes au monde.

Kimi a un style de pilotage assez unique, qui ne convenait pas aux monoplaces Ferrari de ces deux dernières années, mais il demeure terriblement rapide et je pense que c'est facile de travailler avec lui.

C'est quelqu'un de très direct. J'ai toujours fait partie de ses fans et je pense que toute équipe sérieuse devrait envisager de l'embaucher. Encore faut-il qu'il veuille courir en F1. Or, je pense que son cœur est tourné vers une autre forme de sport auto pour l'instant. »

Non



Damon Hill

Ex-pilote et
champion du monde

« JE N'AI JAMAIS observé Kimi de très près en tant que pilote. On le dit toujours exceptionnellement talentueux, mais j'ai le sentiment que Felipe Massa se donne davantage. Felipe serait prêt à tout pour gagner, Kimi ne donne pas cette impression.

En termes de vitesse pure, Kimi mérite sa place en F1. Mais il a cultivé une sorte d'indifférence durant sa carrière en GP et ne donne plus l'impression de vouloir y rester. C'est pourquoi il part en rallyes. Il faut qu'il en ait vraiment envie, sinon il ferait

aussi bien de rester chez lui car il y a plein d'autres pilotes. Il n'a que 30 ans et peut bien rester cinq ans à ce niveau, mais encore faut-il qu'il le veuille.

Que Kimi cherche à obtenir plus d'argent ne me pose pas de problème. C'est un pilote professionnel et il n'y a pas de limite en F1 pour rémunérer le pilote qui gagne le plus. Mais il y a un stade où un pilote doit trouver un compromis entre gagner des courses et gagner de l'argent. C'est là qu'on comprend où se situe sa motivation. »

UNE EXPERIENCE UNIQUE AU MONDE !

LAPONIE ICE DRIVING

The Ice Speed Privilege...



Parrainage
YVAN MULLER

*Au plaisir de vous
y retrouver cet hiver...*

www.DayzEbook.com

→ **une infrastructure
exceptionnelle**

Le "CIRCUIT DU CASTELLET"
reproduit à l'échelle 1
3,8 km de long - 8 m de large

→ **des véhicules
au top de la performance**

BMW
PORSCHE
SUBARU
MITSUBISHI

→ **des prestations uniques**

Pour Entreprises
Pour Gentlemen Drivers*

**PLUS DE GLISSE EN 1 JOUR
QUE DANS TOUTE UNE VIE DE PILOTE !**

by **Cap maitrise** DRIVING EXPERIENCE

* tarif à partir de 1400 € TTC - formules de 2 à 4 jours

Renseignements/Infos

01 64 49 60 00

www.laponie-ice-driving.com

Cap Maitrise - SA à RL au capital de 100 000 € - RCS Evry B 422 597 930 00011
Credits photos : Cap Maitrise

PADDOCK

Massa de retour, et « aussi bon qu'avant » dit Rubens

Seul Michael Schumacher a pu devancer le revenant dans sa course de karting annuelle

www.foxyz.com



GENS DE MARANELLO, détendez-vous. Felipe Massa a fait un retour réussi en compétition à la fin du mois de novembre, et démontré qu'il avait récupéré de son accident du Grand Prix de Hongrie l'été dernier.

Le Brésilien a disputé le Challenge International des Champions de Go-Kart, un événement que sa famille organise à Florianopolis, au Brésil, et a terminé sur le podium des deux courses ainsi qu'à la 2e place finale derrière Michael Schumacher. Il s'est classé 3e de la course 1, en étant parti 11e, et a gagné la seconde en s'étant élancé 6e – devançant de 0"087 le septuple champion du monde.

« J'ai démontré que je suis compétitif, autant qu'avant mon accident, et j'en suis très heureux, » a dit Felipe. « S'il y avait le moindre doute me concernant, je l'ai effacé. J'ai

bien couru face aux meilleurs pilotes du monde. Je suis extrêmement satisfait. »

Le directeur sportif de Ferrari, Stefano Domenicali, s'est dit soulagé d'apprendre la bonne prestation de Massa car Ferrari a fait le pari que Felipe retrouverait tous ses moyens et a libéré Kimi Räikkönen de son contrat en octobre (lire encadré). Les médecins avaient donné des signes positifs au Brésilien mais qu'il coure –particulièrement en karting, où le corps est très exposé – n'était pas une chose qu'ils le voyaient vraiment faire !

« Je suis très heureux du rétablissement de Felipe, » a dit Domenicali. « Je ne doute pas qu'il sera très fort la saison prochaine. »

Aux côtés de Massa et Schumacher à Florianopolis, étaient présents des pilotes de F1 actuels (Rubens Barrichello, Vitantonio Liuz-

DE 2009

Comme au bon vieux temps : Massa et Schumacher tout sourire (à droite, le pilote brésilien d'Indycar Victor Meira)





zi), mais aussi du passé (Luciano Burti, Ricardo Zonta), sans doute à venir (Lucas di Grassi) et peut-être entre les deux (Nelson Piquet Jr).

« Je peux vous dire que Felipe est aussi bon qu'avant, » a déclaré Rubens. « Il s'est montré rapide et agressif, et l'on devrait avoir quelques belles bagarres l'an prochain en F1. »

Le retour de Massa s'est poursuivi avec la course des 500 miles de Granja Viana, à São Paulo, le 6 décembre. Il partageait son kart avec l'essayeur Renault Di Grassi et le pilote du cru Julio Campos, et prévoyait de continuer à courir en kart en décembre et janvier avant de reprendre les tests F1 en février.



Massa s'est battu roues contre roues - couvertes ! - avec Barrichello, et a battu Schumi dans une des deux courses.

“Felipe sera très fort l'an prochain, je n'en doute pas”

Stefano Domenicali



MARCUS GRÖNHOLM

« KIMI SERA RAPIDE MAIS NE GAGNERA PAS DÈS 2010 »

Double Champion du monde des rallyes en 2000 et 2002, Marcus Grönholm est enthousiaste quant à l'arrivée de son compatriote en WRC la saison prochaine au volant d'une Citroën C4 du Junior Team officiel de Citroën Racing, mais se veut réaliste. « Kimi sera rapide, surtout sur les rallyes asphaltés, » a déclaré Marcus au magazine *Autosport*. « Mais il ne pourra pas gagner de rallyes l'année prochaine. »

Explication : « Ce qu'il a fait en Finlande l'an dernier a été très impressionnant, mais en rallyes, tout est aussi une question d'expérience, » a ajouté l'ex-pilote Peugeot puis Ford et ancien grand rival de Sébastien Loeb, juste avant de conclure : « On se connaît bien, et je ferai tout ce que je peux pour l'aider. On a déjà échangé quelques textos... »

Début des hostilités en Suède, au mois de février.



Räikkönen avait déjà l'air d'avoir fait ça toute sa vie l'an dernier en Finlande, avant de sortir de la route...

Ce n'est peut-être qu'un (gros) kart, mais Felipe a prouvé qu'il avait tout pour gagner à nouveau.



QUIZ CONNAIT ?

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



- Quel patron de F1 actuel a couru pour les équipes Fortec et Alan Docking Racing en F3 et pour sa propre écurie en F3000 ?
- Sur quel circuit américain se tint le dernier GP 1960 ?
- Lors de quel mois de 2002 Michael Schumacher fut-il titré champion du monde ?
- En quelle année est-ce que BMW revint en F1 comme motoriste de Williams ?
- Quel pilote indien a roulé en tests pour l'équipe Red Bull Racing fin 2007 ?
- De quel ancien circuit de GP Potters Pass et Beacon sont-ils des virages ?
- En quelle année la Scuderia a-t-elle gagné son premier titre des constructeurs ?
- Qui fait une démonstration au volant d'une Williams en 2003 sur cette photo ?
- Quel pilote brésilien qui courut en F1 est né le jour de Noël en 1943 ?
- Les Ferrari coururent avec un museau noir à Bahreïn en 2005. Pourquoi ?



9 Wilson Fittipaldi 10 En hommage au Pape Jean-Paul II
5 Karun Chandhok 6 East London 7 1961 8 Jeff Gordon
Réponses : 1 Christian Horner 2 Riverside 3 Juillet 4 2000

SOURCE F1 RACING

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

Ces dernières années, la F1 a expérimenté des départs de GP à des heures un peu particulières, en soirée ou en fin d'après-midi. Mais quelle est la dernière course à ne pas s'être déroulée un dimanche ? Katie Cooke, USA

Certaines courses de F1 ont été longtemps organisées un samedi (Grande-Bretagne notamment), comme cela se fait encore en MotoGP, NASCAR ou Indycar.



Kyalami et sa fameuse descente ont accueilli le dernier GP disputé un samedi en 1985.

Mais pour répondre de façon plus précise à la question, la dernière est le GP d'Afrique du Sud 1985, qui s'était déroulé le samedi 19 octobre sur le circuit de Kyalami.

Envoyez vos "colles" à f1racingredac@bandbmedia.com

PADDOBJECTIF

Le Royaume-Uni compte désormais dix pilotes champions du monde, nouveau record



1 Bien que n'ayant remporté qu'une course en 1958, le pilote Ferrari Mike Hawthorn devient le premier britannique titré.



2 Graham Hill coiffe sa première couronne en 1962 et devra attendre six années pour la seconde, toujours sur une Lotus.



3 Jim Clark fête le premier de ses deux titres en 1963 à Monza en emmenant son patron Colin Chapman faire un tour d'honneur.



4 L'ancien champion du monde moto John Surtees bat Clark et Hill pour remporter le titre en 1964 sur sa Ferrari au Mexique.



5 Une 4e place à Monza en 73 suffit à Jackie Stewart pour empêcher son troisième titre. Il se retirera en fin d'année.



6 La 3e place de James Hunt sous le déluge au Japon en 1976 lui permet de gagner le titre - pour un point face à Niki Lauda.



7 Au volant de cette fabuleuse Williams-Renault FW14B, Nigel Mansell s'adjuge le titre avec... 52 points d'avance en 1992 !



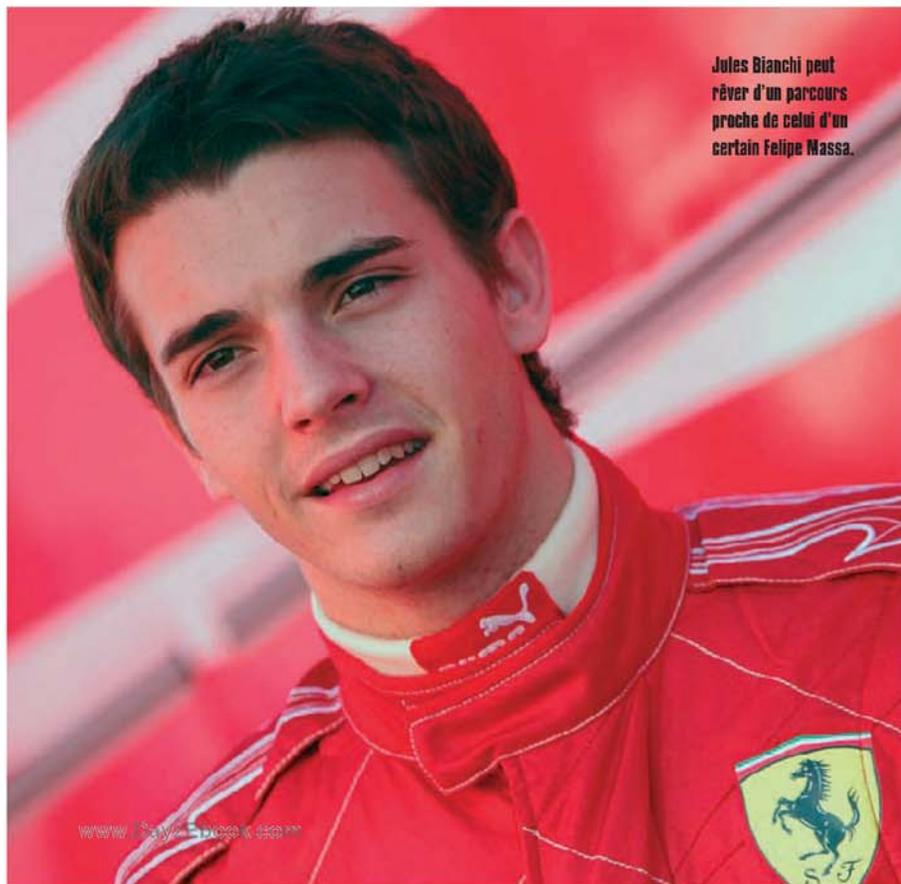
8 Déjà passé tout près du titre en 1994, Damon Hill rejoint son père sur les tablettes en 1996 en s'imposant au Japon.



8 Qui a pu oublier ce GP du Brésil 2008 ? Pas Lewis Hamilton, couronné dans les tous derniers mètres face à Felipe Massa.



10 Après dix saisons et 169 courses, Jenson Button remporte le titre 2009 grâce à une belle remontée sur le tracé d'Interlagos.



Jules Bianchi peut rêver d'un parcours proche de celui d'un certain Felipe Massa.

BIANCHI ET FERRARI, C'EST DU SÉRIEUX !

Le jeune pilote français a signé un contrat à long terme avec cette Scuderia qui fait rêver tant de pilotes, mais il garde la tête froide

AVANT MÊME qu'il ait pris part à la séance d'essais réservée à des pilotes n'ayant pas disputé plus de quatre grands prix, début décembre à Jerez, la Scuderia Ferrari a annoncé la signature d'un contrat longue durée avec Jules Bianchi, qui devait justement tourner sur une de ses voitures durant deux des trois jours de tests en Espagne – la dernière étant réservée à trois espoirs issus du championnat d'Italie de F3.

Le pilote français de 20 ans, qui a succédé en 2009 à Nico Hülkenberg au palmarès des F3 Euro Series, a lié son destin à celui de la plus prestigieuse des écuries de F1 pour un minimum de trois saisons, avec deux autres années en option. Il pourrait être le pilote d'essais attiré de la Scuderia en 2010, mais cela n'était pas confirmé mi-décembre.

« J'ai signé il y a deux mois environ, » a expliqué Bianchi, qui rejoint donc Luca Badoer, Marc Gené et Giancarlo Fisichella parmi les pilotes non titulaires sous contrat avec Maranello. « Je suis très heureux. C'est une super nouvelle pour moi. Mais ça ne me

donne pas la garantie que je ferai de la Formule 1 [avec Ferrari], car si je ne fais pas une bonne saison en GP2 l'an prochain [2010], ils ne voudront peut-être pas de moi. »

Des propos très réalistes de la part d'un si jeune garçon, preuve d'une belle maturité. Managé, comme Felipe Massa, par Nicolas Todt, Jules Bianchi courra en GP2 la saison prochaine au sein de l'écurie ART de Nicolas Todt, justement, et Frédéric Vasseur. Il tentera de faire aussi bien que son prédécesseur, titré dès sa première saison : un certain... Nico Hülkenberg ! ART a également gagné le titre avec Nico Rosberg et Lewis Hamilton dans le passé...

« Les choses qui m'ont le plus surpris sont la puissance et les freins carbone, » a déclaré le Français au terme de ses essais, lors desquels il a notamment côtoyé en piste trois autres pilotes titrés en 2009 : le Belge Bertrand Baguette (lauréat en Formule Renault 3.5, qui roula sur Renault et Sauber), l'Espagnol Andy Soucek (titré en F2, Williams) et l'Australien Daniel Ricciardo (vainqueur des British F3, Red Bull).

News en bref...



LE CALENDRIER 2010 ENTÉRINÉ

Par rapport à celui publié dans le n°128 de *F1 Racing*, le retour du Canada (photo) est confirmé, la manche britannique est sauvée et restera à Silverstone, Abu Dhabi et le Brésil inversent leurs dates. *No news* du GP de France, dont l'avenir reste sombre. Le projet de Flins est abandonné, celui du Val de France garde le soutien du maire de Sarcelles mais subit l'hostilité des trois principaux candidats à la présidence de la région Île-de-France.

CHANGEZ LE RÉSULTAT 2009 !

C'est un peu tard pour Noël, mais il doit rester des étrennes à dépenser. Ça tombe bien, le jeu vidéo officiel *F1 2009*, réalisé désormais par Codemasters (les séries TOCA ou Colin McRae), est sorti. Si cette version, couvrant comme son nom l'indique l'année 2009 (voitures, circuits), n'est disponible que sur PSP et Wii, la seconde mouture prévue pour le printemps (saison 2010), le sera pour toutes les consoles.



RENAULT PART... MAIS RESTE

C'est peu après le bouclage de *F1 Racing* que devait être confirmée la revente, au moins partielle, de Renault F1. Le groupe luxembourgeois Gravity, représenté par M. Gérard Lopez, tenait la corde pour la reprise de 75% des parts, l'écurie gardant son nom pour les deux prochaines années. La société Prodrive de David Richards et deux autres repreneurs potentiels étaient, semblait-il, également sur les rangs.

ALASTAIR STALEY/JAT • DREW GIBSON/JAT • STEVE ETHEINGTON/JAT

CHAMPIONS LES PLUS ÂGÉS

Les plus récents auront du mal à entrer dans ce classement, mais sait-on jamais

1 JUAN MANUEL FANGIO 46 ANS ET 1 MOIS
 Sur l'effrayant circuit du Nürburgring, le génial argentin réalisa l'une des plus belles courses dans l'histoire de la F1 pour remporter son cinquième et dernier titre en 1957. Le plus impressionnant fut sa remontée sur Mike Hawthorn et Peter Collins, âgés l'un et l'autre de presque 20 ans de moins que lui.

2 GIUSEPPE FARINA 43 ANS ET 10 MOIS
 La carrière de Farina débuta en 1932 et fut interrompue par la Seconde Guerre Mondiale mais reprit juste après. Il remporta le tout premier championnat du monde des pilotes en 1950, grâce à une victoire dans la septième et dernière manche – la troisième pour l'Italien, sur son Alfa Romeo 158.

www.DayzEbook.com



Farina remporta le titre en 1950 - mais avait-il vraiment besoin de ces trois paires de lunettes pour une course ?

3 JACK BRABHAM 40 ANS ET 5 MOIS
 Brabham s'adjugea deux titres de rang en 1959 et 1960 sur la petite Cooper à moteur Climax, puis un troisième en 1966 au volant de son propre châssis propulsé par un V8 Repco. Cette saison fut probablement sa meilleure, avec quatre victoires au total.

4 GRAHAM HILL 39 ANS ET 8 MOIS
 Les deux titres de l'Anglais moustachu furent séparés de six ans, sa deuxième campagne victorieuse intervenant en 1968. Trois pilotes étaient en lice pour le titre lors de la dernière course de la saison à Mexico, mais Jackie Stewart et Denny Hulme durent s'incliner ce jour-là, pour la gagne et le titre, face au pilote de la Lotus 49B-Cosworth.

5 NIGEL MANSELL 39 ANS ET 0 MOIS
 Mansell, alors âgé de 33 ans, fut tout près de remporter le championnat 1986 avant qu'un de ses pneus n'explose en pleine finale d'Adélaïde. Passé "à côté" encore une fois la saison d'après, il allait devoir attendre cinq autres années pour remporter enfin ce titre, dominant en 1992 avec neuf victoires.

6 ALAIN PROST 38 ANS ET 7 MOIS
 Prost vit Mansell être titré en 92 depuis la cabine des commentateurs de TF1 où il passait une année sabbatique quelque peu forcée. Aidé par Renault et Elf, il prit alors la place de l'Anglais chez Williams et gagna une quatrième couronne en 93 à Estoril – juste après avoir annoncé sa retraite définitive.

7 MARIO ANDRETTI 38 ANS ET 6 MOIS
 Au cours d'une carrière qui s'étendit sur quatre décennies, Mario Andretti passa le plus gros de son temps aux USA. S'il débuta en Formule 1 dès 1969, il n'y disputa des saisons complètes qu'entre 1976 et 1981, remportant le titre en 1978 sur la légendaire Lotus 79 à effet de sol – et avec six victoires.

8 DAMON HILL 36 ANS ET 0 MOIS
 Vingt-huit ans après le dernier titre de son père Graham, Damon devint à son tour champion sur une victoire – au GP du Japon 1996 au volant de la Williams-Renault. Arrivé sur le tard en F1 trois ans plus tôt, il la quitta trois ans plus tard également et dirige aujourd'hui le British Racing Driver's Club.

9 NIKI LAUDA 35 ANS ET 7 MOIS
 On peut dire que Lauda a connu trois carrières distinctes et remporté un titre lors de chacune : un avant son accident, en 1975 ; l'autre après, en 1977 ; et le troisième, non plus sur Ferrari mais sur McLaren, pour sa troisième saison après un retrait de deux ans, battant Prost d'un demi-point en 1984.

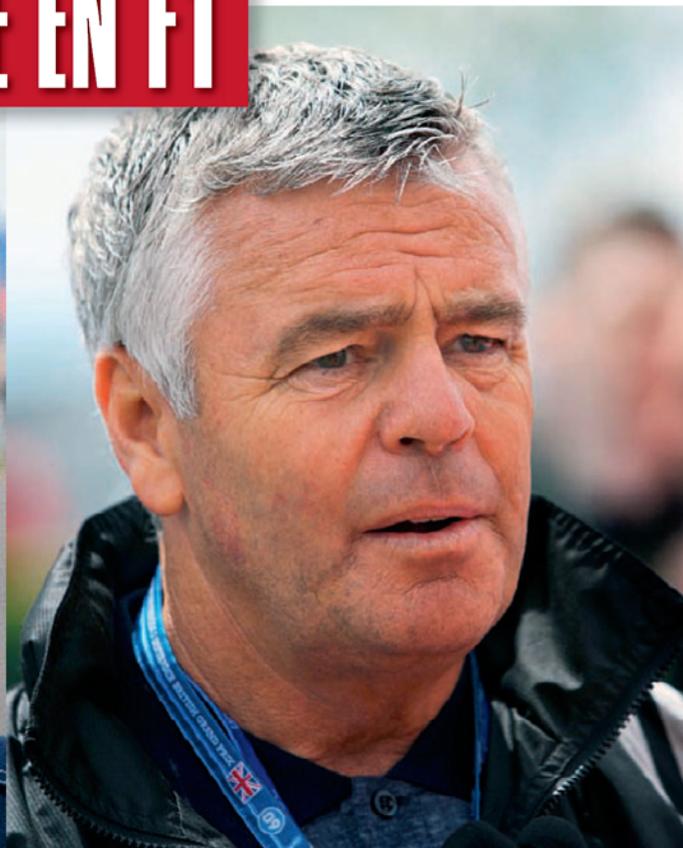


Les filles n'aiment que les gagnants... Oh, pardon, celle-ci est l'épouse de Lauda qui vient de battre Prost en 1984 !

10 M. SCHUMACHER 35 ANS ET 7 MOIS
 Y a-t-il beaucoup de "Top 10" dans lesquels Michael n'apparaît pas ? Toujours est-il qu'il gagna son septième et dernier titre à 35 ans, sept mois et 23 jours. Il n'avait alors que six jours de moins que Lauda en 84. À noter que Nelson Piquet et Alberto Ascari ont aussi été titrés à 35 ans.



Champion, Grand-père ! Juan Manuel Fangio remporte son dernier titre avec style sur le vieux Nürburgring en 1957.



DEREK WARWICK

Un ancien de Renault, et l'un des meilleurs pilotes à n'avoir pas gagné de GP

AVEC UNE CARRIÈRE EN F1 couvrant 13 années et 147 Grands Prix, Derek Warwick est souvent cité, tout comme Chris Amon, parmi les meilleurs pilotes à n'avoir jamais gagné de course. Les choses auraient pu être différentes, pourtant, si l'Anglais avait accepté une offre de Williams fin 1984. Au lieu de quoi, il préféra rester au sein de l'équipe Renault, la place vacante dans l'écurie de Frank revenant à l'un de ses compatriotes moins coté : Nigel Mansell...

Ce mauvais choix allait revenir le hanter quand, un an plus tard, le retrait de Renault l'éjecta de la F1... alors même que Williams et Mansell prospéraient. "Del Boy" avait laissé passer sa chance mais ne baissa pas les bras, brillant en sport-protos avant de retrouver la F1 successivement chez Brabham, Lotus, Arrows et Footwork avant de se retirer pour de bon des GP à la fin de la saison 1993.



ÉQUIPE PRÉFÉRÉE TOLEMAN

« Mon équipe préférée ne peut être que Toleman car c'est elle qui m'a amené en F1 en 1981. On a pas mal souffert les premières années mais elle a été le tremplin qui m'a placé sur la scène mondiale. On est passé ensemble de la F2 à la F1, pour être ridiculisés par de nombreuses équipes établies car nous disposions de moteurs turbo, et avions une voiture quasi impossible à piloter suite à une grosse erreur côté design. Mais Rory [Byrne] a corrigé le tir en 83, et nous avons été les seuls à finir dans les points lors des quatre derniers GP. Ces bonnes performances m'ont ouvert les portes de Renault. Mais honnêtement, toutes les équipes pour lesquelles j'ai couru en F1 étaient remplies de mes amis. »

COÉQUIPIER PRÉFÉRÉ PATRICK TAMBAY

« Je me sentais très proche de Patrick. Il m'a appris beaucoup chez Renault sur la façon d'aborder la vie et d'en profiter. C'était un pilote sous-estimé. Je me suis retrouvé devant lui assez souvent et c'est ce qui m'a fait réaliser que j'étais un bon pilote. C'était un bon coéquipier – toujours honnête avec moi. Je pouvais avoir confiance en lui, ce qui ne fut pas le cas de tous. Sinon, Martin Donnelly m'a donné de sacrés maux de tête chez Lotus en 1990, tant il était rapide. »



VOITURE DÉTESTÉE RENAULT RE60

« Certes, la Toleman que j'ai pilotée en 81/82 était surnommée "la truie volante". Mais je ne dirais pas que c'est elle car je l'ai effacée de ma mémoire ! La plus décevante de toutes fut donc la Renault RE60 de 1985. J'avais résigné fin 1984 en comprenant que le chef designer Michel Têtu et le directeur sportif Gérard Larrousse seraient toujours là, mais ils sont partis chez Ligier et un type de la série, du nom de Gérard Toth, a été placé là. La RE60 était une vraie m... La Brabham "limande" BT55 de 1986 l'était elle aussi. Quand j'ai signé, je savais qu'elle était mauvaise ; mais l'équipe vivait une période difficile après la mort d'Elio de Angelis, et la voiture n'a pas progressé. »



CIRCUIT PRÉFÉRÉ MONACO

« J'adorais Monaco. Quand j'avais une voiture qui convenait, comme en 1989 où je me suis qualifié 6e sur la grille avec l'agile Arrows, c'était juste magique. L'implication, l'exaltation et la sensation de vitesse étaient sensationnelles. Même quand la voiture n'y était pas à l'aise, ça restait un défi de rester entre les rails de sécurité et d'escalader les vibreurs. Tout simplement du pur plaisir. »



COURSE PRÉFÉRÉE GP DES PAYS-BAS 1983

« C'est celle où j'ai marqué mes premiers points, à Zandvoort en 1983. Être en tête du GP du Brésil pour ma première course sur la Renault en 1984 fut très spécial aussi, ainsi que terminer 2e du GP de Grande-Bretagne à Brands Hatch la même année. Ces courses comptent aussi mais rien ne vaut mes premiers points. Il y a eu plein de larmes – même des journalistes pleuraient ! Un moment plein d'émotion pour tous les gens concernés. »



VOITURE PRÉFÉRÉE RENAULT RE50

« La Toleman de 1983 était une bonne voiture car c'est la première que j'aie pilotée et qui m'ait bien convenu. Mais, franchement, la meilleure est la Renault RE50 de 1984 – une voiture qui pouvait gagner mais était hélas un peu fragile. Il n'y a rien à enlever non plus à l'Arrows A11 de 1989, que Ross Brawn avait dessinée. Je pense qu'elle aurait pu gagner des courses si on avait eu plus d'argent à l'époque. Mais elle a disparu sans que les gens sachent à quel point elle était bonne. »

{ QUE SONT-ILS DEVENUS ? }



Avant En action sur la rondouillarde Osella FA1 en Autriche en 86 - le sixième de ses neuf GP.

www.DayzEbook.com



ALLEN BERG

UN ANCIEN PILOTE OSELLA DANS LES ANNÉES 80 DONT ON NE SAIT SI SON ÉCOLE DE PILOTAGE AU CANADA EST BLOTTIE AU DES BOIS

Né à Calgary au Canada, Allen Berg vint vivre en Europe en 1983 pour disputer le championnat de Grande-Bretagne de Formule 3. Il intégra Eddie Jordan Racing et se retrouva, sans aucune expérience de la catégorie ou des circuits, coéquipier d'Ayrton Senna et de Martin Brundle. La saison suivante, il finit en dauphin de Johnny Dumfries, ce qui allait lui ouvrir les portes de la F1. En 1986, il disputa six GP sur la médiocre Osella FA1 propulsée par un moteur V8 Alfa Romeo turbocompressé. Deux fois, il termina à sept tours... Après un passage en sport-protos et en DTM, il fit plusieurs années de monoplace au Mexique et finit par gagner un championnat avec sa propre équipe. Retiré à 40 ans, il est retourné vivre dans sa ville natale de Calgary.

« Courir en Formule Atlantic au Mexique était génial. La compétition était relevée, il y avait un bon niveau de soutien commercial et les courses étaient télévisées. Il y avait près de 40 000 spectateurs à chaque course. Ayant prolongé ma présence, j'ai créé ma propre écurie, gagné cinq courses sur neuf, le titre, et décidé qu'il était temps d'arrêter.

Quand je suis rentré à Calgary en 2007, j'ai monté une école de pilotage en karting et monoplace. On utilise une Formule Renault

1.6-litre, et c'est parfait. Elle a une monocoque en fibre de carbone, une suspension à poussoirs et une boîte séquentielle à cinq rapports fiable et robuste. On a aussi un système de télémétrie MoTec qui enregistre tout : accélération, freinage, direction - si j'avais eu ça à l'époque de la F3 aux côtés de Senna et Brundle, c'est sûr que j'aurais été un bien meilleur pilote !

On a diversifié notre activité en se tournant vers les voitures de route, en acquérant un



Après Retour à l'école, pour apprendre à de jeunes apprentis pilotes... à être plus rapides que lui ?

simulateur, et en enseignant le pilotage sur glace en hiver. L'école a de plus en plus de succès - on a ouvert à Edmonton et Vancouver et, si l'entreprise est encore jeune, on a une paire de jeunes gars qui doivent disputer la coupe du monde de karting en 2010. On pratique des tarifs compétitifs et le retour du GP du Canada au calendrier de la F1 en 2010 devrait persuader de jeunes pilotes qu'une carrière est possible en monoplace et pas seulement en stock-car. »

ARCHIVES LAT

TOURNEZ LA PAGE

Maintenant, téléchargez **F1 RACING** sur Internet



www.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

Cette année fut, bien sûr, celle de Jenson Button et d'une équipe appelée Brawn GP, mais aussi celle où se sont côtoyés le pire et le meilleur de la Formule 1. Il y eut le cas de ces doubles diffuseurs qui a trouvé sa conclusion devant la Cour d'Appel de la FIA, puis un des plus grands scandales que ce sport ait connu, et la réelle menace de création d'un championnat concurrent. Il y eut aussi, et surtout, la peur suscitée par l'accident de Felipe Massa. *F1 Racing* vous propose de revivre dans les 62 pages qui suivent cette saison riche en émotions...

LE BILAN DE LA SAISON 2009



www.fox.com

S O M M A I R E

30

INTERVIEW : JENSON BUTTON

Doublement exclusive, car le tout nouveau champion du monde répond aux questions des lecteurs de *F1 Racing*



36

LES SECRETS DE LA BGP 001

Fait unique en F1, Brawn GP n'a existé qu'un an mais a gagné les deux titres. Découvrez l'outil de ce succès



42

LE BILAN DE LA SAISON

F1 Racing passe en revue les événements marquants de ce championnat agité, en piste mais aussi... en coulisses



50

LES PHOTOS DE L'ANNÉE

Couleurs incroyables, décors magiques, angles de génie et commentaires des photographes eux-mêmes



62

LA SCISSION QUI N'A PAS EU LIEU

Il y a six mois à peine, la F1 se retrouvait sur le point d'être coupée en deux. Retour sur cette crise politique



66

L'AFFAIRE DU DOUBLE DIFFUSEUR

Simple trouvaille d'ingénierie ou moyen de pression du pouvoir ? Il a en tout cas influencé l'issue de la saison



70

RENCONTRE AVEC ROD SMEDLEY

L'ingénieur de Massa a eu la frayeur de sa vie, croyant que Felipe avait eu une crise cardiaque en Hongrie...



84

LUCA BADOER PARLE... ENFIN

Risée du paddock lors des deux GP qu'il a disputés, le premier remplaçant de Massa a décidé de se défendre



80

L'AVIS DE COULTHARD ET JORDAN

Ces anciennes mais pas vieilles figures de la F1 passent en revue les dix équipes et ne mâchent pas leurs mots



86

RETOUR SUR UN SCANDALE

Le journaliste anglais Jonathan Noble s'est retrouvé au centre de la controverse entourant Renault. Il raconte



90

LES STATISTIQUES DE L'ANNÉE

Button a fait moins bien qu'en 2004 (mais si, mais si), mais d'autres records ont été battus... "c'est sûr" !



VLADIMIR RYS/BONGARTS/GETTY IMAGES • LORENZO BELANCA/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • CHARLES COATES/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES • XFB.CC



ADAPTATION : JEAN-PIERRE VENNIN

JENSON BUTTON

www.DayzEbook.com

Le champion du monde 2009 n'a certainement pas peur d'Hamilton, et il tient à préciser que la course est pour lui plus importante que l'argent. Mais il admet un truc : il prononce les mots "c'est sûr" bien trop souvent...

TEXTE HANS SEEBERG PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT

Jenson Button entre dans la pièce en jeans et chemise Brawn, avec le genre de sourire que vous auriez si vous veniez d'être augmenté de cinq millions d'euros. Ce jour est son dernier en tant qu'employé de Brawn GP. Dans trois heures à peine, le secret le plus mal gardé de la F1 sera officiel : Jenson Button rejoint McLaren en 2010. Il le sait. Nous le savons. Il sait que nous le savons. Nous savons qu'il le sait. Mais dans le monde qui se veut si secret de la F1, impossible d'évoquer l'équipe basée à Woking aux voitures argent et oranger avant l'heure H...

Le champion du monde 2009 a toujours été un garçon poli et patient malgré la somme de travail toujours plus importante demandée aux pilotes dans la F1 moderne en dehors du cockpit – interviews et relations publiques. Mais le fait est qu'il n'aurait pas été étonnant que Jenson annule ce rendez-vous et les autres rencontres avec les médias prévues dans les huit prochaines heures. Il est cependant là et bien là, prêt à faire face au feu de questions des lecteurs de *F1 Racing*... qui ont réussi à en placer une ou deux sur sa future association avec Lewis Hamilton, ou, étant

donné les circonstances de son transfert, l'importance qu'il accorde à l'argent par rapport à la course...

Quelle a été votre première pensée en vous réveillant le lendemain du titre ?

Joanna Lepowska, Pologne

« Il me faut un nouveau téléphone, » voilà ce que je me suis dit. Le mien était assailli de SMS de ma famille et de mes amis. J'ai dû en avoir autour de 150 dans les quelques heures qui ont suivi la course au Brésil. C'est bizarre, car il n'y a pas tant de gens que ça qui ont mon numéro ! ▶

{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

Pourquoi votre père porte-t-il toujours la même chemise rose ?

Paul Karas, Australie

En fait, je crois qu'il en avait une une jour où j'ai gagné la première course en Australie, et c'est devenu un jeu maintenant car il en porte toujours une les dimanches de GP. Et beaucoup de gens en portent une aussi pour la course – des gens dans le paddock, des amis. Il en a vraiment fait une sorte de jeu.

Maintenant que vous avez atteint votre but, vous sentez-vous aussi motivé ? Regardez ce qui s'est passé pour Kimi...

Nick Birtles-Smith, Royaume-Uni

Vous savez, chaque pilote est différent, c'est sûr – il faut que j'arrête de dire "c'est sûr", plein de pilotes de F1 disent ça ces temps-ci. Enfin bref, on est tous différents, et je reste motivé car je veux gagner le championnat encore une fois. Après le GP du Brésil, je me disais : « Qu'est-ce que le monde a en magasin pour toi maintenant ? ». Mais il y a toujours de nouveaux défis et j'en ai pour 2010. J'ai la course dans le sang, je veux réussir. Je ne courrais pas si je n'y étais pas motivé.

Y a-t-il eu des différends avec Ross ?

Julia Gielniak, Pologne

Ross et moi nous entendons très bien... J'espère qu'il y a encore du respect mutuel. On a travaillé de façon rapprochée cette année – j'avais pour la première fois une voiture pour gagner le titre. Il y a eu des moments difficiles, mais en cas de soucis, on se parlait. C'était des discussions, pas des disputes.

À la fin de l'année, avez-vous craint que ça tourne mal pour vous ?

Phil Renwick, Royaume-Uni

Ouais, bien sûr. La première fois où j'y ai vraiment pensé, c'est à Singapour où je n'ai pas été très bon en qualif pour différentes raisons et j'ai dit à l'équipe dans la radio : « Voilà comment on perd un championnat. » J'ai ensuite rectifié le tir en course, mais ce fut un week-end difficile. Le Brésil a aussi été fort en émotions, avec la 14e place en qualif et mon équi-

pier en pole – ça ne pouvait pas être pire. Là encore, j'ai inversé la tendance le lendemain. C'était comme un résumé de toute ma carrière en un week-end. Le plus dur moment de ma saison... et le meilleur.

Qui a la plus belle barbe : vous ou Nick Heidfeld ?

Ben Moody, Royaume-Uni

Celle de Nick lui couvre mieux le visage – j'ai des "trous" sur les joues là où elle ne pousse pas bien. C'est sympa la barbe, ça fait paraître plus vieux et les gens oublient votre âge – puis on se rase, on a de nouveau l'air plus jeune et les gens pensent qu'on est un homme neuf. J'ai vu quelques photos récemment de quand j'ai gagné en Hongrie en 2006, et j'avais une vraie barbe. Quand je vois ça maintenant, je me dis que ce n'est pas pour moi, mais ça

www.DayzEbook.com



Jenson respecte "grandement" son ex-équipier Rubens pour la lutte très acharnée mais très fair-play qui les a opposés.

change. Un jour, je me pointerai avec une belle moustache en guidon de vélo.

Craignez-vous d'avoir Lewis Hamilton pour équipier ?

Jonathan Bautista, Mexique

Non. En F1, on affronte forcément des pilotes très talentueux – on n'arrive pas là par chance. Mais courir contre un nouvel équipier est toujours un défi très excitant, encore plus quand c'est un ancien champion du monde. Il n'est certes en F1 que depuis trois ans, mais il a l'expérience d'une bonne équipe et d'une bonne voiture ; de ce fait, courir contre lui sera clairement un défi. Est-ce que j'ai mes chances face à lui ? En fait, j'espère que tout pilote

dirait oui ; tout pilote veut se prouver à lui-même plus qu'à n'importe qui d'autre à quel point il est bon, et on pense tous faire partie des meilleurs. On ne sait pas si l'on est meilleur qu'un autre tant qu'on ne l'a pas affronté au volant la même voiture. On peut dire qu'on est le meilleur du monde, et sentir qu'on est le meilleur du monde, mais on ne le sait pas tant qu'on n'affronte pas les autres à armes égales.

Comment votre relation avec Rubens a-t-elle évolué en 2009 ?

Soroush Yaghini, Canada

On s'est très bien entendus toute l'année. Quand on se bat à deux pour le championnat et qu'on s'entend bien, on peut se dire au fond de soi : « Est-ce qu'il essaie de me piéger ? » Mais je ne pense pas qu'il l'ait fait. C'était très rafraîchissant de

se battre contre quelqu'un de terriblement rapide mais aussi très honnête. Je le respecte grandement pour ça.

Sur la route, qu'est-ce qui vous énerve chez les autres ?

John Ruffle, Royaume-Uni

Ils n'ont aucune compréhension de ce qui les entoure. Je suis peut-être un peu dur, mais c'est le cas pour plein d'entre eux. Ils ne sont pas assez concentrés. Conduire une voiture comporte des risques, c'est sûr. Quand je cours, c'est dans un environnement maîtrisé – mais ce n'est pas pareil sur la route. Il y a de très bons conducteurs, cependant. Ce que j'aime, quand je suis sur des routes de campagne, c'est voir des gens me faire signe pour dire : « Bien joué ! ». C'est très sympa.

Avez-vous de l'empathie pour Flavio Briatore, vu comment il vous a traité chez Renault ?

Peter Spiers, Royaume-Uni

C'est une question sujette à controverse. Difficile dans le cas de Flavio. La première ➤

“Ross et moi, on s'entend bien. J'espère qu'il reste du respect entre nous”



Après avoir gagné le titre avec Brawn, Jenson avait besoin d'un nouveau défi... Il a choisi celui d'aller affronter Lewis Hamilton chez McLaren !

STEVE ETHERINGTON/IAT • CLIVE MASON/GETTY IMAGES



{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

année chez Renault [Ndlr : en 2001] n'a pas été très bonne mais la seconde bien meilleure et, pour être honnête envers Flavio, il avait été d'une aide précieuse à la fin de 2001. Qu'il soit là m'a aidé. Il a accompli beaucoup en F1 et on ne pourra pas lui enlever ça, jamais, mais je n'ai aucune raison de revenir vers lui désormais. Je suis le champion du monde, et pas lui. Je n'ai rien de plus à lui dire.

Quelle a été la meilleure course ?

George Davies, Royaume-Uni
Difficile à dire. Monaco a été génial – même alors que je menais, c'était dur. La piste devient de plus en plus étroite à mesure qu'on roule dessus ! Le Brésil a été fantastique aussi. Comme je le disais tout à l'heure, les gens oublient que Rubens s'était qualifié en pole et moi 14e. J'ai dû lutter très fort pour remonter, mais c'est une de mes courses les plus mémorables, c'est sûr sûr. Et allez, j'ai encore dit "c'est sûr". C'est un truc de pilotes ça, j'ai lu qu'un site web avaient compté le nombre de fois où un pilote dit "c'est sûr". Je ne sais plus trop où j'étais dans la liste.

Maintenant que vous êtes titré, courrez-vous toujours par passion ou juste pour l'argent ?

Ales Norsky, États-Unis
[Il fait une pause et ricane] Si seulement vous saviez... Ce n'est vraiment qu'une question de passion et d'amour du sport, et d'essayer d'être le meilleur. Les pilotes sont bien payés, c'est un fait, comme beaucoup de sportifs. Mais je ne suis pas du genre à vouloir gagner d'incroyables sommes d'argent. Ça compte, l'argent, mais la passion passe bien avant.

Comme celui de Lewis, votre père vient sur toutes les courses. Lequel des deux est le plus cool ?

Duncan Bick, Royaume-Uni
Question stupide – comme mon père s'habille en rose, ça doit être lui ! Il vient sur les courses depuis le tout début. Il m'a acheté un kart et emmené partout. Il a renoncé à beaucoup pour me voir réussir. Il n'a pas d'impact direct en course, c'est sûr – encore ! – car il n'a pas les moyens

de me faire avancer plus vite. Alors il reste dans les coulisses et profite des courses. C'est ma façon de lui rendre tout ce qu'il m'a donné. Il le mérite. C'est bien de l'avoir avec moi et de le voir heureux. Il suit de l'intérieur un sport qu'il adore depuis les années 50, et maintenant son fils a remporté le titre. Il vit et respire pour la F1 – encore plus que moi !

Vous semblez dépasser plus que nul autre. Quel est votre secret ?

Jon Reynolds, Royaume-Uni
Je ne sais pas... et si je le savais, pourquoi



Button est un excellent dépasseur, ce n'est pas nouveau. Ici à Spa, il se "paye" Felipe Massa à La Source en 2004.

vous donnerais-je mon secret ? Je pense que ça vient du kart, mais je ne suis pas le seul sur la grille à avoir couru en kart. On apprend comment dépasser à un très jeune âge, et je tente si je le sens bien. Parfois je freine trop tard, parfois ça ne marche pas, mais je ne tenterai jamais un dépassement si je sens que ça peut se finir par un accident si ça se passe mal. Dans les formules inférieures, les gens ont tendance à tenter plein de dépassements en se disant : « Ça passe ou ça casse. » Le truc pour dépasser, c'est que le gars de devant ne peut pas savoir ce que vous vous dites – il faut tenter quelque chose de différent à chaque tour car s'il sait ce que vous allez faire, il peut vous rendre la tâche plus difficile. La bonne vieille petite feinte venue du karting marche vraiment bien. Je l'ai faite sur Kubica à Suzuka et Kobayashi au Brésil. J'adore dépasser. J'en tire un réel bien-être.

“Je n'ai aucune raison de m'en prendre à Flavio. Je suis champion et pas lui”

Étiez-vous un peu envieux en 2008 quand Lewis a gagné le titre ?

Lucia Dimartino, Allemagne
La réponse est simple : oui. Je pense que tout pilote l'est. Quand on ne gagne pas le titre, on envie forcément celui qui l'a. Mais la seule chose qu'on puisse faire, c'est de travailler pour être à sa place, et c'est ce que j'ai fait. Je n'étais pas plus envieux parce que Lewis est britannique comme moi. S'il avait été allemand, j'aurais ressenti la même chose.

Faites-vous toujours vous-même votre lessive ?

Alexander Novo, Australie
Ouais, toujours ; excepté les week-ends de course, où c'est l'hôtel qui s'en charge. Ce n'est pas très difficile, quand même ! Vous mettez vos vêtements dans la machine, appuyez sur le bouton, les sortez une heure plus tard, les mettez sur l'étendeur, les repassez – tout le monde peut faire ça, non ? Je fais aussi toujours la cuisine.

Pouvez-vous dépasser le fait de ne pas aimer une voiture mal équilibrée, comme Lewis et Michael ?

Jamie Kirk, États-Unis
Bonne question. J'ai senti que mon pilotage progressait cette année, et sur la fin nous avons une auto assez pointue et difficile à conduire. Si vous avez regardé Abou Dhabi, c'est sans doute là qu'elle a semblé la plus nerveuse – surtout quand je me battais avec Webber. Donc, je pense avoir résolu mes problèmes dans ces conditions. C'est vrai que j'aime avoir une voiture stable dont je puisse tirer de la vitesse en courbe, mais je peux aussi en piloter une un peu plus pointue.

Si on vous proposait de sortir votre propre version de *We Are the Champions*, le feriez-vous ?

Rachel Fleming, Royaume-Uni
Euh... non. Pour une œuvre caritative, ce serait différent, mais j'ai une voix assez moche. Et c'est encore pire quand j'ai beaucoup chanté. Au Brésil, je ne pouvais même plus parler après. Il y a un truc sur internet qui s'appelle "Chansons sorties du casque de Jenson Button", où l'on m'entend faire « woo-hoo » sans arrêt. Il y a des millions de gens qui chantent mieux que moi, c'est sûr, même si je n'aurais pas été le plus nul à la *Star Ac* cette année ! **FO**

REJOIGNEZ NOTRE PANEL DE LECTEURS

Vous souhaitez poser une question à une star de la F1 ? Rejoignez vite notre panel sur www.f1racing.co.uk – et nous vous dirons qui sont nos prochains invités. ...

LES SECRETS DE LA BGP 001

Brawn GP n'a conçu qu'une voiture dans sa courte histoire et a remporté les deux titres. Le temps est venu de lever le voile sur ce qui a rendu cet exploit possible...

TEXTE BRADLEY LORD
PHOTOS STEVEN TEE/LAT

Cette voiture est une vraie pièce de musée : BGP001, châssis 001. Seulement trois exemplaires ont été construits. Trois pour une saison entière et deux titres mondiaux – pas plus, pas moins ! C'est cette machine qui fit ses premiers tours de roue à Silverstone et qui, à Barcelone, fit comprendre aux membres de l'équipe qu'ils pouvaient être champions du monde s'ils jouaient les bonnes cartes. Rubens Barrichello l'utilisa en course, y compris à Valence pour s'imposer.

Cette voiture est aujourd'hui 1^{re}2 plus rapide qu'elle ne l'était en mars. « Notre taux de développement a été probablement le plus lent de toutes les équipes, » dit le responsable de l'aérodynamique, John Owen, avec un sourire connaisseur. « Son développement n'était pas crucial et nous avons moins de choses à copier. Nous avons gardé un tas de choses pour l'an prochain... »

L'an prochain, justement, l'équipe sera couleur argent et renommée Mercedes GP, mettant un terme à la trop courte mais triomphale ère Brawn. Il est temps aujourd'hui d'expliquer comment cette voiture fut, sinon toujours la plus rapide, certainement la meilleure sur l'ensemble de la saison 2009. John Owen et le chef designer, Russell Cooley, ont accepté de nous révéler quelques secrets de la fabrication d'une championne du monde...

AILERON AVANT

Dès le début 2009, il a été évident qu'outre le gain dû au double diffuseur, l'une des clés pour contourner le nouveau règlement était l'aileron avant et ses dérives.

« McLaren est restée en arrière jusqu'à ce que la solution soit trouvée, » dit Owen. « On a tout dit sur notre diffuseur, mais notre voiture avait bien d'autres atouts, dont son aileron avant. Comparez-la avec la Red Bull : nous avons commencé la saison avec les ailerons avant les plus développés. »

Alors, justement, pourquoi avoir mis ces flaps et autres appendices sur les dérives ? « Les roues avant créent un flux à basse énergie très turbulent et depuis que les voies ont été réduites pour la saison 1998, les F1 ont souffert d'une perte de performance à partir du dessous, » dit Owen. « En 2008, la plupart des équipes y ont répondu avec de petites ailettes qui écartaient le flux du plancher. Cela fut interdit à compter de 2009, c'est pourquoi nous avons songé à recréer leurs effets en avant de la roue. Ces montages génèrent un flux qui s'éloigne de la voiture et aide à extraire le flux d'air à basse énergie du pneu et à le maintenir écarté du soubassement. »

L'équipe a eu trois évolutions majeures de l'aileron avant cette année, et a fait courir un total de huit configurations différentes.

MUSEAU ABAISSÉ

L'une des différences frappantes entre les deux candidates au titre en 2009 était le traitement du museau : haut pour la Red Bull, bas pour la Brawn. Le concept bas était le fruit de trois choses : les contraintes sur la conception, la philosophie aéro et une dose de bon sens pratique de la course.

« Avec des montants courts, la rigidité de l'aileron large n'était pas un problème, » explique Cooley. « L'an dernier, avec un nez haut, notre voiture perdait son aileron avant à la moindre touchette. Grâce à nos efforts, nous n'en avons pas perdu un seul cette année, bien que nous en ayons érasé quelques-uns. Comme les pneus lisses demandent plus de poids sur l'avant, sauver du poids à l'avant était moins crucial. »

Avec le bon sens dont nous parlions, l'aérodynamique dictait aussi ses raisons. « Nous avons eu une façon unique de refroidir les freins avant, qui posa des contraintes sur nos suspensions avant et notre châssis, » poursuit Owen. « C'est pourquoi nous avons débouché sur une approche totalement différente du nez, qui consistait à l'abaisser au maximum pour transférer la charge aéro vers l'avant. De ce fait, nous n'avions pas à trop braquer l'avant pour atteindre l'équilibre aéro, ce qui aurait altéré la performance de l'arrière. »

On dirait une solution aéro trouvée pour répondre à une exigence mécanique ; était-ce une contrainte ? « Ce fut une décision prise très tôt et nous avions très peu de budget pour revenir en arrière et regarder des points comme celui-là, » répond Owen. « Il y eut des moments où nous aurions voulu un nez plus haut, mais nous devions rester avec la version basse. Vous verrez si nous l'avons toujours l'an prochain... »



AILERON ARRIÈRE

Plus étroit et plus haut, il a été peu modifié durant l'année. « Si on avait disposé d'un budget illimité, l'équipe aurait travaillé sur ce sujet toute la saison durant, » dit Owen. « Mais pas cette année. » En fait, la perte a été relativement mineure. « L'aileron arrière n'est pas un domaine de gain potentiel important en performance, c'est juste un système de réglage, » explique Owen. « On peut gagner quelques petites choses, mais nous n'avons que peu travaillé dessus. »

Au total, l'équipe a couru avec trois ailerons différents cette année.

CHÂSSIS

Le remplacement du moteur Honda a eu des conséquences majeures. « Nous avons eu de la chance avec le positionnement et l'architecture du moteur Mercedes, » dit Cooley. « Et la masse d'informations que Mercedes nous a donnée a facilité l'opération. »

L'équipe championne du monde a dû faire un boulot à la va-vite qu'on n'accepterait pas d'un garagiste de banlieue. « Nous avons dû, en gros, couper l'arrière du châssis et y coller une entretoise avec des fixations moteur différentes et un réservoir d'huile, » révèle Cooley. « Ce qui veut dire des kilos en trop de fibre de carbone et de résine. »

Idem avec la boîte de vitesses de l'autre côté du moteur. « Nous n'avions que quelques semaines pour découper l'avant de la boîte et y coller un nouveau. Le système d'embrayage était totalement différent de ce que nous avons précédemment et c'est l'une des choses les plus difficiles à bien réaliser sur une F1. Tout cela ne fut qu'un ensemble de compromis. »



KERS

Pas de système de récupération de l'énergie cinétique du freinage sur la BGP001, dont les batteries auraient été placées sous le châssis, dans le flux d'air. « Ross a dit d'entrée que la voiture n'avait pas été configurée pour le KERS, » dit Cooley. « Nous ne l'aurions monté, le plus tard possible, que s'il avait pu être totalement intégré. » Owen relève ce point : « Dans la carrosserie de la Honda, on logeait le moteur et l'électronique de puissance, mais pas les batteries. »

C'est là que les choses auraient pu être radicales si l'équipe avait poursuivi avec le KERS. « Nous voulions les monter sous le châssis, dans le flux d'air, ce qui aurait altéré l'aérodynamique, » dit Owen. « Comme celle-ci change d'une course à l'autre, pour certains GP, nous aurions subi une pénalité aérodynamique qui aurait été compensée par le gain dû au KERS – à Monza, par exemple, nous aurions perdu de l'appui mais cela aurait pu valoir le coup. Cependant, nous ne voulions pas compromettre le concept de la voiture. Certaines équipes l'ont fait, en l'allongeant ou en rehaussant le réservoir. Elles n'ont pas touché au soubassement et en ont parfois tiré un bénéfice. Nous aurions été capable de lever notre compromis. » ➤

www.DayzEbook.com





PNEUS

Les soucis majeurs des Brawn cette saison sont venus des pneus et de leur température. « Cela nous a pris par surprise, » admet Owen. « Nous avons gagné facilement en Turquie et, quinze jours après à Silverstone, nous avons peiné pour faire un bon temps au tour. » L'absence d'essais hivernaux explique en partie le manque de compréhension du fonctionnement des pneus à basse température. La configuration de la voiture était-elle également responsable ?

« Nous avons apporté quelques modifications au refroidissement des freins, » révèle Cooley. Cela peut-il aider ? « Une part de la chaleur dégagée par les freins peut aider, » dit Owen. « Plus, en partie, la façon de piloter la voiture, » ajoute-t-il. Comment ont-ils résolu le problème ? Les deux hommes restent muets. « Il est toujours là, nous l'avons juste mieux géré, » dit Cooley. Owen va plus loin : « Les autres équipes pourraient ne pas savoir pourquoi elles n'ont pas eu ce problème. Je ne veux pas leur souffler des idées sur la façon de l'éviter. »

En effet, les pneus de l'an prochain poseront encore plus de problèmes car il faudra disputer toute la course avec le plein d'essence et éviter les gros titres négatifs pour la dernière saison de Bridgestone. « La température des pneus sera un souci pour nombre d'équipes. Les pneus restent la partie la moins bien comprise de la voiture. »

ÉCHAPPEMENTS ET CARROSSERIE

Le changement de moteur a entraîné un changement de dernière minute des échappements et cela se voit bien.

« Sur la voiture, on voit une superbe courbe de la carrosserie, puis une grosse excroissance à l'arrière, » dit Owen, avec l'expression d'un artiste frustré.

En fait, la configuration de l'échappement Mercedes a été un cauchemar pour l'équipe. « Cela nous a coûté trois dixièmes au tour, la plus grosse perte que j'ai jamais vue dans ce secteur, » dit Owen. Les tubulures devaient être encloses, et qui dit gros échappement dit grosse carrosserie.

Mercedes ne voulait pas que l'équipe conçoive un nouvel échappement, mais l'autorisa à le couper et à le ressouder sous un angle différent. « Nous l'avons sorti du collecteur, fait pivoter vers l'intérieur et l'avons pointé vers le ciel, » dit Cooley. Le nouveau design couvrait les deux tiers de l'original et le capot moteur modifié est resté le même durant toute la saison.

DIFFUSEUR

Le double diffuseur fut la pièce la plus controversée de la voiture même, comme le dit John Owen, s'il servit de diversion quand on comprit tout le potentiel des règles de 2009. « Toutes les équipes voulaient l'exclure et en même temps y consacrer toutes leurs ressources, » dit-il en riant. « Cela nous allait parfaitement. »

Brawn en a conçu et fait courir quatre versions : la première en Australie, puis des évolutions à Barcelone, Budapest et Singapour. Pour Owen, ce fut un travail de dernière minute – comme pour les équipes tentant de les rattraper.

« Cette voiture n'avait pas été conçue pour un double diffuseur, » explique-t-il. « Jusque très tard, nous n'étions pas sûrs d'être autorisés à le monter et nous n'avons pris la décision de le faire qu'en septembre, longtemps après que la boîte de vitesses et la suspension eurent été dessinées. » Et soit au moment où Charlie Whiting leur a confirmé que leur interprétation du règlement était légale. **F1**

UN PASSAGE À VIDE ? OÙ ÇA ?

BRAWN A GARDÉ TOUT SON CALME QUAND SON AVANCE SE MIT À FONDRE. MAIS CE NE FUT JAMAIS AUSSI SERRÉ QU'IL Y PARAÎSSAIT, DIT RUSSELL COOLEY...

« Les gens pensent que nous avons eu une mauvaise seconde partie de saison, mais nous avons marqué presque autant de points que Red Bull : 67 contre 79, grâce à la constance de notre approche, à notre fiabilité et à notre attention portée aux détails. En cumul des points, nous sommes restés "parallèles" à Red Bull et, à Singapour, l'écart était plus grand que jamais. Nos nerfs étaient tendus à craquer mais les points marqués et la constance de l'écart nous rendaient confiance. »

Ainsi, nous avons fait courir presque tous nos développements, car notre budget réduit nous imposait d'être plus que jamais dans le vrai. Nous ne devions dépenser d'argent que sur ce qui nous procurait de la performance. Les choses sont plus faciles quand vous avez moins d'options et certains défis ont "travaillé" en notre faveur en nous empêchant d'explorer des voies qui n'auraient pas amélioré nos performances. »



LA NAISSANCE DU DOUBLE DIFFUSEUR

DEPUIS SON APPARITION, TOUT LE MONDE A SPÉCULÉ SUR L'ORIGINE DU DOUBLE DIFFUSEUR. JOHN OWEN, LE CERVEAU DE L'AÉRO CHEZ BRAWN, EXPLIQUE COMMENT TOUT A COMMENCÉ...

« Au début de 2008, quand nous étions encore Honda, nous avions trois projets testés en soufflerie et pas huit ou dix comme cela a été dit. L'un à Teddington, mené par des gars de Super Aguri, un autre au Japon et un troisième à Brackley. »

Au départ, nous n'avons pas tenté d'optimiser aucun des trois concepts : les trois groupes étaient totalement indépendants et ils se référaient au règlement. Il est aisé de faire fausse route avec un nouveau règlement. En ouvrant trois pistes, nous pouvions voir ce qui était commun aux trois et ce qui ne l'était pas.

Nous avons rassemblé les voitures dans la soufflerie de Brackley en juin. Et le véritable développement de la voiture a débuté en juillet 2008, au moment où la plupart des équipes ont figé leur projet. Je ne pense pas qu'il soit exact de dire que nous avions eu une grande avance au départ, mais nous avons probablement eu la meilleure appréhension des différents concepts et compromis.

En ce qui concerne le diffuseur, il a été évident dès le début que la réglementation laissait de la place pour quelque chose, mais nous n'avons pas cherché plus loin. L'idée est venue du groupe nippon que nous devons féliciter pour sa lecture du règlement. Un Japonais nommé Mina, un vrai passionné, a lu le règlement et dit : "On ne pourrait pas faire ça?" Il a été le premier à concevoir un diffuseur opérationnel et il en avait décrit tous les détails vers juillet-août. »



F1 Racing dresse le...

BILAN DE

Pour son dernier papier dans *F1 Racing* avant de se consacrer à la nouvelle équipe USF1 dont il est



ADAPTATION : FRÉDÉRIC DELAUE

LA SAISON

un des fondateurs, Peter Windsor rappelle pourquoi la saison 2009 de F1 restera dans les annales...



Commençons par mettre les choses au clair : Jenson Button n'a pas volé son titre. L'affirmation mérite d'être soulignée car au soir du GP du Brésil, nombreux sont ceux qui ont déclaré que Jenson méritait son sacre... Or, le fait de préciser instille le doute ! Personne ne s'était posé la question pour Kimi Räikkönen ou Lewis Hamilton. Jenson a remporté six des

17 GP – il a gagné plus de courses que quiconque en 2009. Il a eu des hauts et des bas. Il a mûri et grandi sur le tard, parfois dans la douleur. Mais il a mis sous l'éteignoir un équipier qui avait donné du fil à retordre à Michael Schumacher. Il y a donc un soupçon de protectionnisme superflu dans le terme "mérite" comme il y en a un dans "populaire" ou "aimé du public". Lorsque le mérite est sur toutes les bouches et dans toutes les gazettes, c'est qu'en coulisses, les points ➤



Vettel semblait flotter dans l'air après sa victoire à Silverstone. Ce GP fut un tournant, les performances de Button baissant soudainement, mais les Red Bull n'eurent pas un avantage aussi important ailleurs.



www.DayzEbook.com

d'interrogation ne manquent pas. Stricto sensu, en se basant sur le sens premier de "mérite", on peut affirmer que tous ceux qui ont remporté moins de victoires que Jenson (Vettel, Hamilton, Webber, Räikkönen, Barrichello) ne méritaient pas le titre. Mais quel que soit le sens que peut recouvrir le mot "mérite", force est de constater que personne ne méritait plus que Jenson d'être couronné en 2009.

On peut disserter sur le fait qu'intrinsèquement, certains pilotes, notamment ceux qui l'ont précédé au palmarès de la F1, sont supérieurs à lui. Mais Jenson est en phase avec son époque, à savoir qu'il cannibalise ses adversaires dans les virages négociés sur le 2e rapport. Si personne ne rivalise avec vous en entrée et sortie de virages lents, et si vous disposez d'une voiture qui est au moins l'égale des meilleures, alors vos chances de ne pas remporter le titre mondial sont quantité négligeable. De nos jours, en F1, tout est question de méthode dans les virages lents

où il faut embarquer beaucoup d'appui aérodynamique. Les esses de Suzuka, le raidillon de Spa-Francorchamps, les lignes droites de Monza ou encore l'enchaînement à la rupture de la perte d'adhérence de Becketts à Silverstone, sont là pour façonner l'image d'excellence de la F1 ; ils frappent l'imagination et peuvent être un facteur de sélection, mais ils sont rares.

Au XXIe siècle, l'art majeur et majoritaire sur les circuits est celui des virages lents. Ils se taillent la part du lion sur les tracés modernes, ne serait-ce que par l'introduction de verrues parfois appelées chicanes, comme celle qui remplace le sublime dernier double droite de Barcelone. Mais il est un fait incontournable : gagner du temps sur la concurrence dans un virage lent est l'une des équations les plus difficiles à résoudre en F1. Il suffit de poser ses paramètres pour s'en persuader : les F1 sont dotées de freins en

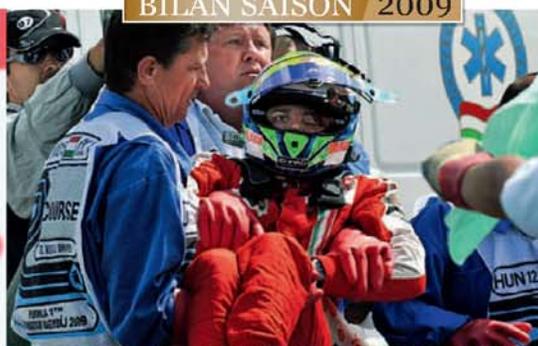
carbone à l'efficacité diabolique. Ils permettent aux plus agressifs – Grosjean, Buemi, Vettel – de s'arrêter net sur une pièce de dix centimes. Dès lors, quelle est la probabilité pour qu'un pilote hors du commun freine plus tard qu'un autre ? Une tête brûlée plus téméraire qu'une autre ? Une voiture considérablement supérieure à la concurrence dans ce domaine précis ?

La question ne se pose pas pour Becketts ou les Esses de Suzuka : les différences entre pilotes y sont très marquées et elles permettent d'ailleurs d'alimenter les analyses avec des arguments télégraphiques forts. On se délecte du gouffre qui sépare un Hamilton d'un Kovalainen, un Sutil d'un Liuzzi. Au contraire, postez-vous au freinage de la ligne droite de retour de Barcelone et nous vous parions un autographe de Button que vous ne mesurerez pas une grande différence entre les distances de freinage des deux équipiers de Force India. Ce n'est pas une histoire de vitesse et l'on peut d'ailleurs

Dure saison pour Fernando Alonso, comme en Hongrie où il perdit une roue. Son ancien rival Lewis Hamilton s'en est mieux sorti, remportant même deux victoires après un début de saison catastrophique pour l'équipe McLaren.



Première victoire pour Mark Webber au GP d'Allemagne, à sa 123^e tentative. Il finit ensuite 3^e en Hongrie, mais l'événement tragique du week-end fut un accident en qualifications dans lequel Felipe Massa fut sérieusement blessé.



entendre précisément où le régime moteur chute. C'est simplement dû au fait que les différences sont infinitésimales : il y a des domaines où les pilotes de F1 sont tous équivalents.

Comment Button est-il devenu, avec Räikkönen et Hamilton, l'un des pilotes les plus efficaces dans les virages lents ? Tout d'abord grâce à une coordination parfaite entre ses deux pieds : les ingénieurs qui ont travaillé avec lui disent qu'il n'appuie jamais en même temps sur l'accélérateur et le frein, sauf lorsque la manœuvre est intentionnelle (notamment pour permettre une meilleure stabilisation de l'auto en minimisant le transfert de masses). Il est également doté d'un sens inné du timing pour relâcher la pédale de freins. Cette faculté va de pair avec celle de tourner le volant au bon moment et avec le bon dosage par rapport à la position de la voiture et de l'ouverture des gaz. Enfin, son pied droit est assez sensible pour appliquer une pression progressive mais

“Jenson cannibalise ses rivaux dans les virages en seconde”

ferme sur l'accélérateur, qui est directement fonction de la charge aérodynamique qui s'applique sur les pneus arrière et de l'inertie (de la masse globale) de sa voiture.

Tous ces paramètres sont relatifs, d'un pilote par rapport à un autre, dans des conditions spécifiques données, mais le résultat global est matérialisé par la leçon tirée des images de caméras embarquées. Les épaules droites, Jenson tourne le volant fermement mais sans le garrotter, un peu comme un expert manie le cercle de cuir

avec tact de la paume des mains sur une piste enneigée. Il n'utilise jamais de subterfuge pour provoquer un léger survirage qui aide certains de ses coreligionnaires à inscrire l'auto dans un virage.

L'analyse d'autres caméras, et le nombre de corrections au volant, laisse supposer que la Brawn-Mercedes est une voiture particulièrement docile, contrairement à la Renault R29 par exemple. Vous vous dites alors que Jenson jouit d'une plus grande adhérence, qu'il ne se peut pas qu'un pilote soit meilleur qu'un autre dans les virages lents, que la rapidité dépend du courage, de la faculté à



Victoire pour Rubens à Valencia, sa première depuis l'ère Ferrari. Son ancien coéquipier Michael Schumacher fut désigné pour remplacer Massa mais dut y renoncer, le cou mal remis d'une chute de moto.



“Plus la Brawn devenait rétive, plus Rubens dominait Jenson”

savoir freiner tard. Mais c'est faux.

Pour savoir ce qui fait la différence en F1, observez le GP de Singapour 2009. Les conditions de piste ont fait de l'usure des pneus et des températures – qui étaient toutes deux à la limite du supportable – les deux questions cardinales du week-end. Pour ne pas risquer une mort prématurée de leur système de freinage, les pilotes devaient l'utiliser avec parcimonie, appliquer une pression moindre sur la pédale au début de la manœuvre, ne pas se laisser entraîner par l'intensité de la décélération pour accentuer cette pression avant de tourner le volant, et

En d'autres termes, si vous prenez le dessus sur Rubens un jour de grand freinage, vous ne craignez personne.

Le drame pour le spectacle est que rien de toute gestuelle de précision n'est perceptible au travers du prisme de la télévision. À Singapour, Romain Grosjean a mis pied à terre prématurément en expliquant qu'il n'avait plus de freins. Button n'a jamais expérimenté la mésaventure de toute sa carrière. Petit, il n'a pas dû apprendre le talon/pointe ; c'était un geste inné pour lui. L'une des raisons pour lesquelles Jenson est souvent en mesure d'inscrire rapidement et efficacement

Jenson n'est pas exempt de défauts. Il semble détester le survirage en général et plus particulièrement celui qui se déclenche intempestivement à haute vitesse. Rares sont les pilotes qui adulent ce dernier, mais certains s'en accommodent à la perfection (Alonso, Hamilton, Sutil, Kubica). Button n'a jamais caché son aversion pour cette ruade de sa monture : il n'aime pas les trains arrière nerveux et n'essaie même plus de les combattre. Sa reddition face au survirage a scellé son sort chez Benetton en 2001 : il a été devancé 13 fois sur 17 par Fisichella en qualifications. Elle ne fut pas flatteuse non plus pour lui en 2008 face à Barrichello.

En toute logique, Jenson est tout aussi nerveux lorsque le vent se lève et n'est rapide que sur les circuits lents lorsque le ciel déverse ses grandes eaux. Jenson Button n'est pas Jim Clark, il n'est pas même Lewis Hamilton. Mais donnez-lui de l'adhérence, un bon équilibre, des virages enroulés sur le

www.DayZBook.com



Une des plus grosses surprises de l'année fut la pole position, suivie d'une 2e place, de Fisichella à Spa-Francorchamps où un Räikkönen des grands jours signa la seule victoire de Ferrari.



soulager la pédale le plus rapidement possible. Il fallait être irréprochable, comme Button l'a été.

Singapour a permis d'établir des comparaisons pied à pied (au sens propre et figuré) : Vettel était plus subtil que Webber, Alonso a éclipsé le néophyte Grosjean et Räikkönen a fait passer le vétéran Fisichella pour un débutant. Jenson, après avoir pourtant dû dépasser un train de pilotes moins rapides que lui à cause de qualifications ratées, avait des freins en pleine forme à la fin d'une course qui a pris des allures de calvaire pour d'autres. Ils étaient plus frais que ceux de Barrichello, qui, en freinant du pied droit, ne peut pas être accusé d'avoir commis le péché accélération/freinage concomitants.

une voiture dans un virage est que, à l'instar d'un Trulli, il est très sensible aux ondulations de la piste au freinage. Si freiner un mètre plus tard implique d'escalader une bosse, il sera le premier du plateau à lever le pied, il cherchera la portion de la piste la plus plane... et ressortira du virage plus rapidement que ses adversaires.

Une telle décision requiert une grande autodiscipline, bien sûr, mais elle nécessite également la capacité à savoir prendre du recul pour mieux décortiquer la globalité d'un tour ou d'un enchaînement – par opposition au pilote qui, télémétrie en main, s'interroge en débriefing : « Je freine plus tard que lui ! Comment puis-je être plus lent à la sortie ? »

deuxième rapport et il ne craindra personne. Offrez-lui le package inverse et il sera un pilote anonyme.

Si vous en voulez la preuve, décortiquez la seconde moitié de la saison écoulée. À cette époque, toutes les écuries ou presque s'étaient dotées d'un diffuseur double et elles avaient plus ou moins réduit l'écart qui les séparait de Brawn GP en début d'année. Soudain, l'opposition se faisant plus pressante, Button était plus sensible aux carences de sa monoplace. Plus tôt dans la saison, il résolvait sans état d'âme un défaut de traction ou un léger sous-virage. Il avait suffisamment de marge de manœuvre pour conserver toute sa sérénité. Avec un coussin d'avance moins molletonné, les nuits de l'An-

glais sont devenues agitées, son pilotage également.

Du GP d'Allemagne à celui d'Abou Dhabi, lorsque plusieurs écuries ont senti à tour de rôle la victoire à leur portée, Button a totalisé 31 points. Dans le même temps, Vettel en a marqué 45, Hamilton 40, Räikkönen 38, Barrichello 36 et Webber 34.

Bien sûr, Jenson nous rétorquera qu'il s'était assuré de la victoire au championnat en Allemagne et que son travail était de marquer suffisamment de points dans la deuxième partie du championnat, afin de se mettre à l'abri du travail de sape de la concurrence. C'est exactement ce qu'il fit. Le bémol ? Plus la Brawn devenait difficile à piloter, plus Barrichello était aux avant-postes et la conclusion était inéluctable : Rubens sait mieux dompter une voiture rétive que Jenson. Le Brésilien fut brillant en Espagne et en Italie.

Chaque champion est différent : la compétitivité de Keke Rosberg a toujours semblé

marquée : Alain savait être au bon moment au bon endroit alors que Jenson a multiplié les erreurs stratégiques dans sa carrière. Mais Prost était également un esthète du pilotage, follement efficace dans les virages lents.

Button était dans la bonne écurie en 2009, mais c'était plus par défaut que par choix. Nous avons compris que ce serait son année de Button en voyant cette Brawn BGP 001 sortir du dernier virage de Melbourne, en Q2, scotchée au sol. Elle était l'incarnation de l'interprétation du règlement qu'en faisait Ross Brawn en revisitant une règle connue de tous et qui, à la demande de plusieurs écuries, avait déjà fait l'objet d'un arbitrage de la FIA. Ross n'a rien inventé de nouveau en l'espèce. Il a fait une lecture différente d'une règle et l'a magnifiquement matérialisée sur sa monoplace. La FIA l'a adoubee et vogue la galère...

Celle dans laquelle se sont retrouvées les sept écuries qui n'avaient pas eu la même

en Australie ? Impossible à dire car la RB5 était conçue autour d'une suspension grandement incompatible avec un appendice de ce type.

La saison restera à jamais entachée de ces souillures politiques. L'avantage de Brawn GP a été entériné par un texte de loi abscons et non par un éclair de génie qui se serait traduit par un avantage mécanique ou aérodynamique.

Red Bull Racing

n'avait pas qu'un talon d'Achille. Malgré la remise à niveau hivernale autorisée par la FIA, le moteur Mercedes a été soupçonné d'être plus efficace à bas régime et en sortie des courbes lentes. Renault était d'autant plus sous pression que Vettel avait épuisé le nombre de propulseurs alloué à chaque pilote en début de saison (huit) avant l'un des bourreaux des V8, Monza. Sebastian a été méticuleux dans



être inversement proportionnelle à celle de sa voiture. Comme celui de Button, le talent de Lauda était magnifié par les bonnes F1 même si Niki a eu la force de caractère pour se faire violence et transformer un veau en pur-sang (la BRM P160 de 1973). Le meilleur parallèle à faire est peut-être celui entre Jenson Button et Alain Prost. Ayrton Senna devançait souvent Alain lorsque les conditions étaient difficiles mais le Français prenait sa revanche sur le sec au volant d'une voiture idéalement réglée. L'embryon de parallèle s'arrête là : la grande différence avec Button est que Prost savait faire évoluer sa voiture vers son pilotage et optimiser son comportement en course indépendamment d'une température de pneu. Autre différence

intuition que Brawn GP (toutes à l'exception de Toyota et Williams) a tangué et a parfois chaviré dans la première moitié de la saison. Pourtant, ni Williams ni Toyota n'ont inscrit leur nom au palmarès 2009, contrairement à Red Bull Racing, dont l'interprétation personnelle avait été rejetée par la FIA mais dont la monoplace était bougrement efficace.

Si la FOTA avait été en ordre de marche en 2008, il y a fort à parier que la polémique entourant le diffuseur double n'aurait jamais vu le jour. Mais à l'époque, l'unité était balbutiante entre les constructeurs. Brawn GP a clairement rendu une meilleure copie que Toyota et Williams, mais que se serait-il passé si Red Bull Racing avait couru avec un diffuseur double dès la manche inaugurale,

se gestion des essais libres et a fait montre d'une maturité et d'une maestria exemplaires. Il n'a pas eu à encourir une rétrogradation sur la grille de départ.

D'une manière générale, Vettel était un régal pour les yeux. Ses pole positions de Silverstone et Suzuka – deux circuits sur lesquels le tour lancé prend tout son relief – sont à classer dans le grand livre des temps forts de la saison – même si Seb donne sa préférence à sa victoire de Shanghai sous le déluge (aucune surprise à cela, un pilote boit toujours du petit lait lorsqu'il lamine la concurrence dans des conditions épiques).

Mark Webber a finalement gravé son nom au panthéon de la F1. L'Australien n'a pas vraiment changé depuis sa victoire dans le



Une vraie-course de champion : Jenson est revenu de la 14e à la 5e place au Brésil, avec quelques beaux dépassements à la clé, pour faire taire les critiques.

Vettel était irrésistible à Suzuka, menant la course du départ à l'arrivée et se retrouvant à 16 points de Button deux courses avant la fin...



Un double conte de fée : titre des pilotes pour Jenson après neuf ans de F1 et des constructeurs pour Brawn - seulement sept mois après le sauvetage de l'équipe.

Festival Formule Ford de Brands Hatch, en 1996. Il est toujours aussi rugueux en piste et a perturbé le GP du Brésil – qui était pourtant décisif pour l'attribution du titre – en provoquant une réaction en chaîne après avoir molesté la Ferrari de Räikkönen dès le premier tour. Comble de l'ironie, Webber reste l'un des présidents de l'association des pilotes...

En 2009, Webber a inversé sa grille de lecture de la F1 moderne : autrefois plus vélocé sur un tour rapide en qualifications que dans l'exercice de longue haleine que représente la course, il s'est effrité le samedi après-midi et a été copieusement dominé par Vettel. En revanche, ses attermoissements en course ne le hantent plus. L'une de ses plus grandes victoires personnelles est d'avoir tenu la dragée haute à la star montante de la F1 malgré une fracture ouverte à la jambe à peine consolidée au départ de la saison régulière. Dans son malheur, la réduction des essais privés a servi sa cause. Mais Webber n'est pas un homme du cru chez Red Bull et il n'a obtenu qu'une année de prolongation de contrat, du bout du stylo et sans grand enthousiasme.

Sébastien Bourdais, lui, est tombé en dis-

grâce chez Red Bull et notamment au sein de Toro Rosso. Le Français a une nouvelle fois dû composer avec un matériel qui n'épousait pas son style de pilotage, mais aussi et surtout avec la pression psychologique inhérente à la gestion de l'écurie. Scott Speed et Vitantonio Liuzzi avaient essayé les plâtres et Seb peut aujourd'hui témoigner de l'attitude cavalière du taureau rouge italien. Déjà maintenu dans le doute pendant tout l'hiver, il a été congédié sans explication durant l'été et a même subi les railleries insultantes de Toro Rosso dans un communiqué officiel mettant en scène le Français dans une bande dessinée "humoristique".

Les 40 points marqués par Hamilton entre les GP d'Allemagne et du Brésil en disent long sur son appétit de victoire. Lewis a débuté sa carrière F1 en s'invitant immédiatement dans le concert des ténors ; depuis, il est devenu le pilote qui pratique le plus volontiers l'autocritique, raison pour laquelle il poursuit sa progression sur le tempo *allegro*. La McLaren-Mercedes est la monoplace qui a le plus évolué entre le début de la saison, où elle était l'une des lanternes rouges, et lorsque le rideau est tombé sur la

scène 2009 – à la régulière, l'Anglais était l'homme fort d'Abou Dhabi.

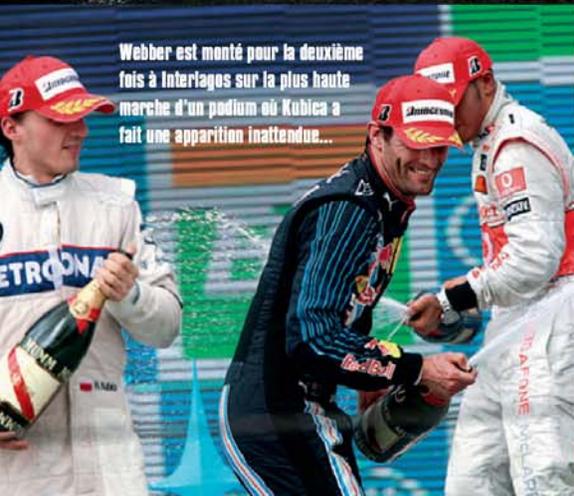
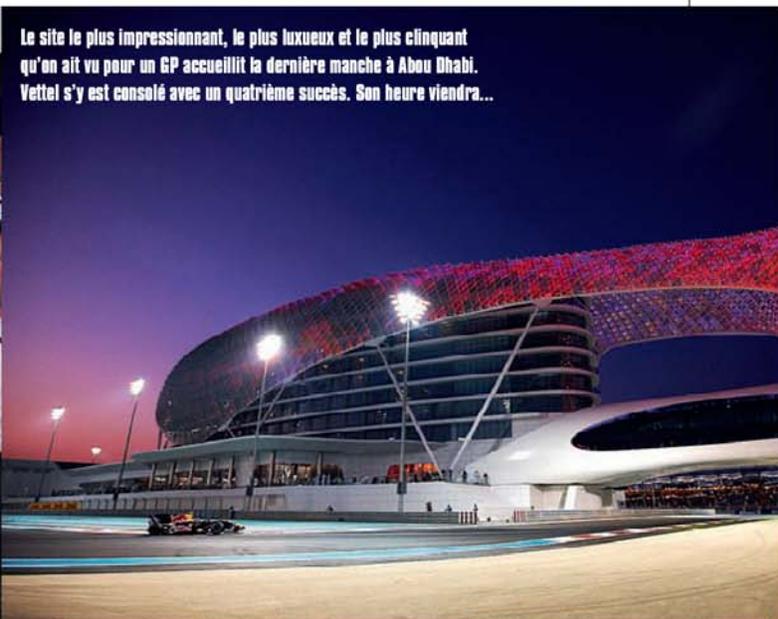
Hamilton a offert au KERS (système de récupération de l'énergie cinétique) sa première puis sa troisième et dernière victoire avant, au mieux, 2011. Le KERS était une belle avancée technique et la seule preuve tangible que la F1 se souciait de l'environnement et des préoccupations des citoyens des pays industrialisés. Mais il était onéreux et a introduit la confusion dans l'esprit du public, ainsi qu'un système de F1 à deux vitesses puisque la majorité des écuries l'ont boudé.

Fernando Alonso a également mûri en 2009. Pas tellement en tant que pilote, mais en tant qu'homme. Il a avalé les cruelles désillusions de Renault sans écorner l'image du losange. Il était probablement résigné et canalisait toute son énergie vers son contrat Ferrari, dont il a su très tôt qu'il pourrait être avancé d'une année. De quoi panser les blessures et se projeter dans l'avenir sans trop d'états d'âme !

Un champion du monde en chasse n'autre chez Ferrari. Räikkönen a signé le plus grand exploit de la saison en s'imposant à Spa-Francorchamps. Sur l'un des juges de paix de la saison, qui est devenu son pré



Le site le plus impressionnant, le plus luxueux et le plus éblouissant qu'on ait vu pour un GP accueillit la dernière manche à Abu Dhabi. Vettel s'y est consolé avec un quatrième succès. Son heure viendra...



Webber est monté pour la deuxième fois à Interlagos sur la plus haute marche d'un podium où Kubica a fait une apparition inattendue...



... tandis que Seb ruminait la perte du titre auquel il'avait cru jusqu'au bout.



“Vettel fut d'une maturité et d'une maestria exemplaire”

carré, le Finlandais a réussi une prouesse réservée aux plus grands : s'imposer en ne disposant pas d'une machine susceptible de monter sur le podium. Pourtant, son sort était déjà scellé : Luca di Montezemolo avait tourné la page Kimi.

Une fois Felipe Massa éloigné des circuits à la suite d'un accident grave, la valeur de Räikkönen a de nouveau éclaté au visage d'un paddock qui le disait en perte de vitesse. Kimi a atomisé Badoer mais aussi Fisichella. Il a fait comprendre à tous que la F60 était une monoplace caractéristique, la belle rouge la plus difficile à dompter depuis des lustres. Si Massa était parfois imperceptiblement plus à l'aise lors de la première tournée lointaine, il le devait (aussi) à la configuration de son package – équipé du fardeau du KERS, dont le centre de gravité et la répartition des masses étaient plus harmo-

nieux du fait de la petite taille du Brésilien.

Enfin, comment ne pas évoquer l'éternel fidèle lieutenant ?

Rubens Barrichello a subi la loi de Button (et celle de Brawn GP) pendant le premier tiers de la saison, puis s'est refait une santé sans avoir sombré dans la dépression. Le tournant de sa saison a été sa conversion des freins Hitco (auxquels il avait longtemps été fidèle dans sa carrière) aux Brembo (qui ont la préférence de Button et de Brawn).

L'ancien "porteur d'eau" de Michael Schumacher a trouvé que les Hitco étaient plus exothermiques et perturbaient l'aérodynamique du train arrière. Le passage aux Brembo lui a instantanément procuré plus d'adhérence. Le vétéran, qui a bouclé sa 17e année de F1, n'a pas trouvé le Graal mais il a obtenu un sursis et sera présent sur les grilles de départ 2010.

Voilà qui nous amène à la prochaine saison et à ce retour vers le futur de la F1 : les constructeurs désertent le navire (Honda, BMW, Toyota) et les indépendants reviennent en force, avec leurs cortèges de vertus mais aussi leurs casseroles (pilotes payants). Les enjeux se situent à plusieurs niveaux et il est à craindre que, dans un premier temps, la F1 n'effectue une partition avec d'un côté les écuries historiques et les leaders de la saison écoulée, de l'autre les nouvellement intronisées : USF1, Manor rebaptisée Virgin, Lotus, Campos Meta et Sauber. Laquelle des impétrantes gagnera la lutte pour la suprématie au sein des néophytes ?

Après Ron Dennis, d'autres grandes figures du sport n'arpenteront plus les paddocks, pour des raisons diverses : Max Mosley, Kimi Räikkönen et bien sûr Flavio Briatore. Après avoir pris du recul, Jean Todt revient quant à lui sur le devant de la scène en prenant les commandes de la Fédération Internationale de l'Automobile. C'est un cocorico indéniable pour la France qui est en recul constant sur le théâtre des opérations au niveau pilotes, Grand Prix, fournisseurs officiels... et sans doute même écurie. **FO**

PHOTOS DE L'ANNÉE

www.DayzEbook.com

À saison exceptionnelle, photos exceptionnelles. Sur la piste, et en dehors. Voici les plus belles prises de vue réalisées par nos photographes en 2009, sélectionnées et commentées par leurs soins

Peinture sur sable

« À Bahreïn, les organisateurs avaient fait peindre de grandes écritures en arabe sur un nombre important des zones de dégagement qui entourent la piste. C'était un don du ciel pour nous photographes, car ça venait casser la monotonie du désert que l'on a là-bas comme décor d'habitude et donnait quelque chose de frais et d'abstrait pour réaliser de belles images. »

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT

Quand Vendredi 24 avril, 14h20

Où Circuit International de Bahreïn

Détails Canon EOS-1D Mark III, objectif 300 mm, 1/30e à F32



www.icybook.com

Chambre avec vue

« Cette photo a été prise du neuvième étage de l'Hôtel Yas à Abou Dhabi. En cette fin d'après-midi, durant la séance de qualif, le soleil couchant mettait joliment en valeur les détails architecturaux assez inhabituels de l'hôtel. J'ai réalisé plusieurs clichés des voitures qui passaient en dessous de moi en prenant la structure du bâtiment comme cadre. »

Photographe Steven Tee/LAT

Quand Samedi 31 octobre, 17h17

Où Circuit de Yas Marina, Abou Dhabi

Détails Canon EOS-5D Mark II,
objectif 35 mm, 1/500e à F4



www.DayzEbook.com

Sauter dans les flaques

« Voici Robert Kubica naviguant avec une BMW sur l'océan de pluie qui s'était abattu sur Interlagos. On avait assisté à de sacrés déluges en Malaisie et en Chine plus tôt dans

la saison, mais aucun n'avait trempé la piste à ce point. Dommage que les F1 ne tournent pas plus dans ces conditions, car ça donne des photos formidables. J'ai eu la chance que Kubica se fasse surprendre par l'averse ! »

Photographe Charles Coates/LAT

Quand Samedi 17 octobre, 14h57

Où Interlagos, Brésil

Détails Canon EOS-1D Mark III, objectif 160 mm, 1/500e à F4



Maintenant, tu nettoies

« Je me dirigeais vers les stands pour le podium, ayant passé une grande partie de la course à l'épingle, quand soudain, un autre photographe a crié mon nom. Je me suis

retourné juste pour le voir me faire signe que Jaime Alguersuari avait perdu le contrôle dans le 130 R et tapé le rail. J'ai "shooté" le jeune pilote rentrant à pied au milieu des débris à travers un des trous du grillage. »

Photographe Clive Mason/Getty

Quand Dimanche 4 octobre, 15h16

Où Suzuka, Japon

Détails Nikon D3, objectif 600 mm, 1/30e à F4



Séquence émotion

« Celle-ci a été prise une poignée de secondes après que Jenson ait sauté en dehors de sa voiture au Brésil, le titre en poche. L'homme qu'il étreint est son préparateur, Mikey. On voit bien l'immense émotion du moment : on pourrait presque ressentir tout le poids qui retombe de ses épaules. Les heures suivantes allaient être folles, les photographes se battant pour faire le meilleur cliché. Mais aucun, pour moi, n'illustre mieux ces instants. »

Photographe Mark Thompson/Getty
Quand Dimanche 18 octobre, 14h40
Où Interlagos, Brésil
Détails Canon EOS-1Ds Mark III,
 objectif 23 mm, 1/250e à F10





Merci Sainte-Dévote

« Sainte-Dévote est un endroit envahi par les photographes au moment du départ, mais on peut aussi y faire de belles choses après. J'ai décidé, et bien m'en a pris, d'y rester un peu afin de réaliser des plans serrés des voitures. J'ai pris mon 500 mm et faisais ma mise au point sur la Renault de Piquet quand Buemi l'a heurtée par derrière. On a parfois la chance de son côté. »

Photographe Steve Etherington/LAT

Quand Dimanche 24 mai, 14h16

Où Monaco, Monte-Carlo

Détails Canon EOS-1Ds Mark III, objectif 500 mm, 1/800e à F8



Grandeur nature

« Toyota réalisait un film publicitaire en Espagne. Tandis que l'équipe de tournage filma un pit-stop, j'ai saisi l'opportunité de déclencher avec une vitesse lente au moment

où les mécaniciens répétaient, et utilisé un angle surplombant pour rester en dehors du champ des caméras. Ça a fonctionné parce que presque tous bougent en même temps, et l'énergie d'un pit-stop est bien captée. »

Photographe Steve Etherington/LAT
Quand 11h57, Mardi 27 janvier
Où Circuit Ascari, Espagne
Détails Canon EOS-1Ds Mark II, objectif 16 mm, 1/5e à F22

Orient pas moyen

« J'étais allé voir cette portion de la piste d'Abou Dhabi durant les qualifs mais le soleil disparaissait déjà. Je savais que je disposerais d'une fenêtre de dix minutes où il serait à la bonne place pendant la course. Après avoir pris une photo du départ, il a fallu que je fonce pour y être juste à temps. La course était commencée depuis une heure, le décor était une splendeur... »

Photographe Clive Mason/Getty

Quand 6.25pm, Sunday 1 November

Où Circuit Yas Marina, Abou Dhabi

Détails Nikon D3, objectif 102 mm, 1/30e à F7.1

www.DayzEbook.com





www.DayzEbook.com



www.DayzEbook.com

Le temps suspendu

« J'ai pris celle-ci après la course à Monaco. Kazuki Nakajima, le pilote Williams, était sorti dans le dernier tour et les commissaires de piste dégagèrent sa monoplace blessée à l'aide d'une grue. La silhouette de cette voiture sur fond de ciel et à contre-jour, dans le soleil de la fin d'après-midi, procure une image à la fois inhabituelle et surréaliste. »

Photographe Charles Coates/LAT

Quand Dimanche 24 mai, 15h44

Où Monaco, Monte-Carlo

Détails Canon EOS-1D Mark III, objectif 70 mm, 1/500e à F13



www.DayzEbook.com

Rayon psyché

« Cette photo de la McLaren de Lewis Hamilton a été prise dans l'allée des stands de Singapour durant la séance de qualification nocturne. J'ai utilisé une vitesse de déclenchement très lente et juste un léger flash afin de "geler" la voiture. La décoration de la McLaren convient très bien à ce type de cliché, et le rai de lumière dû au système d'éclairage de la piste donne ce côté psychédélique parfait à mon goût ! »

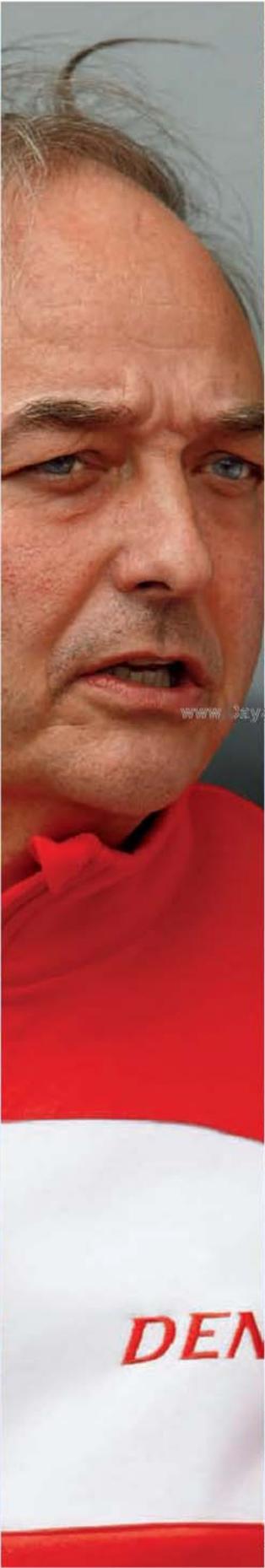
Photographe Mark Thompson/Getty

Quand Samedi 26 septembre, 22h06

Où Circuit de Marina Bay, Singapour

Détails Canon EOS-1D Mark III, objectif 16 mm, 1/8e à F7.1





ADAPTATION : FRÉDÉRIC DELARUE



TEXTE
MAURICE HAMILTON

CETTE SCISSION SCISSION QUI N'A PAS EU LIEU...

Il y a six mois, la F1 s'autodétruisait dans une bataille d'égos surdimensionnés avec en toile de fond... un pactole. Puis le bon sens a prévalu, mais de justesse !

Ce 21 juin à Silverstone, Jenson Button s'est dit que sa 6e place était une mauvaise opération. Mais ce n'était rien en comparaison du tourbillon par lequel Max Mosley et Bernie Ecclestone étaient happés. Le championnat du monde de Formule 1 fut à deux doigts de la fission ; en effet, une fois n'est pas coutume, les écuries parlaient d'une seule et même voix, elles faisaient corps dans les affaires. C'est au crépuscule du mandat du président de la FIA que les patrons des écuries se sont subitement unis. Et cette fois, Ferrari n'était pas du côté de la FIA : tout un symbole.

Ce n'est que grâce au rétro-pédalage de Mosley et par l'entremise de la prise de position d'Ecclestone que ce numéro de *F1 Racing* n'entrera pas dans les détails des ramifications désastreuses sur lesquelles aurait inmanquablement débouché l'émergence de deux séries parallèles. Le schisme ne fonctionne dans aucun sport et la F1 ne fait pas exception. Fort heureusement, cette perspective appartient au passé ➤



mais Ecclestone et Mosley ont senti le vent du boulet. Comme souvent, le nerf de la guerre était au centre de la crise existentielle.

Il faut dire que la guerre larvée a toujours tu son nom. Pourtant, les ferments de la discorde avaient contaminé le terreau de l'union hautes autorités/écuries depuis bien longtemps.

La première fronde est née en juillet 2008, lors d'une réunion regroupant les dix écuries de Formule 1, à Maranello. Elles étaient toutes habitées par la même volonté, elles qui, quelques mois auparavant, n'étaient mues que par leurs intérêts propres au détriment du collectif. Jean Todt avait été remplacé par Stefano Domenicali à la tête de la *Gestione Sportiva* et le fait que la majeure partie de l'opposition ait ses racines de l'autre côté de la Manche rendait ce voyage en Italie d'autant plus emblématique. Cette nouvelle entente cordiale soulignait le rôle cardinal que devait jouer le cheval cabré. C'était d'autant plus symbolique après les scandales Ferrari vs McLaren vs Renault et les affaires d'espionnage industriel. Mais qu'est-ce qui a été l'événement fondateur de ce conflit ?

De l'eau a coulé sous les ponts depuis l'avènement d'Ecclestone à la tête d'un organisme chargé de gérer les intérêts des écuries, il y a trois décennies. Pour ce faire, Bernie prenait au passage un pourcentage obscène. Au début des années quatre-vingts, les escarmouches étaient nombreuses entre la FIA et les écuries. Mais avec un peu d'huile dans les rouages, savamment distillée par l'ami de toujours de Mosley, hautes autorités et écuries trouvaient un terrain d'entente et Ecclestone passait pour le médiateur ultime, voire le Messie. Bernie s'est servi des leviers qu'il possédait dans les deux camps pour arriver à un accord avec le corps dirigeant : vous vous chargez de l'aspect sportif de la Formule 1, à moi les finances.

Le business d'Ecclestone a atteint son apogée en 1991 lorsque Mosley a été élu à la prési-

dence de la FIA. Les deux acolytes ont travaillé main dans la main en sachant toujours user et abuser de l'absence d'union entre les écuries.

En 2007, les constructeurs étaient massivement implantés en Formule 1 depuis plusieurs années – avec la bénédiction du tandem Mosley/Ecclestone – mais ils rechignaient à signer les nouveaux Accords Concorde. Leur réticence était le reflet de leur malaise face à la prise de pouvoir de CVC Capital Partners, à laquelle Ecclestone avait vendu ses parts de la Formula One Management. C'est une chose que Bernie se remplisse les poches avec ce qu'il estime être son dû, c'en est une autre de voir quelqu'un qui n'est pas du creuset mordre dans 50% du gâteau sans réinvestir un centime dans le sport !

À la même époque, Max Mosley a commencé à exprimer le besoin impérieux de réduire les budgets de fonctionnement en stigmatisant les débordements des constructeurs qui dépassaient largement l'objectif : placer deux monoplaces sur une grille de départ vingt fois dans l'année. L'un des ordres du jour sortis de la réunion de Maranello était de satisfaire les exigences du président de la FIA sur les coûts et la réglementation technique tout en prenant à bras le corps la question de la préservation de l'environnement. La FOTA (Formula One Teams' Association) était née. Tout semblait aller pour le mieux.

Un mois plus tard, Mosley a lâché l'une de ses premières grenades anti-constructeurs en suggérant, entre autres propositions, que le moteur serait unique et commun à toutes les équipes. Le 21 octobre, la FOTA a tenu un conseil de crise à Genève : la réduction des coûts était au centre du débat et faisait l'unanimité. Pour y parvenir, la durée de vie des moteurs pouvait être rallongée et les blocs propul-

“Les circuits et les chaînes de télé étaient prêts à s'engager avec le championnat parallèle”

seurs pouvaient être vendus à des écuries clientes pour 11 millions d'euros. Quelques jours ont passé avant que la FIA ne réitère son projet de moteur unique, en faisant fi de toutes les propositions des écuries. Les patrons de ces dernières ont estimé que cette gifle était inutile. Les choses commençaient à s'envenimer.

La dure réalité a frappé la maison F1 le 4 décembre lorsque Honda a annoncé son retrait subit de la Formule 1. La “une” de certains journaux flattait la prescience de Mosley en alertant le sport et l'opinion sur l'effondrement du château de cartes. Le président de la FIA a martelé sa volonté d'assainir les finances des écuries, a révélé ses pourparlers avec Cosworth dans le cadre de la fourniture et de la conception d'un moteur unique ainsi que d'une transmission – le tout pour moins de 7 millions d'euros. Le 5 mars, la FOTA tenait réunion et avançait quelques propositions... jugées faibles par Max Mosley qui cinglait vers son objectif et annonçait son intention de rendre obligatoire le plafonnement des budgets à 33 millions d'euros ainsi que celle d'allouer une plus grande liberté technique aux écuries adeptes de son projet. Le spectre de la F1 à deux vitesses était brandi !

Les membres de la FOTA se sont raidis et Mosley a enfin compris que celle-ci était faite d'un autre métal que les GPWC et autre GPMA, les précédentes associations des constructeurs qui n'avaient pas fait long feu. Dès lors, il avait besoin de diviser pour mieux régner. Un trou dans le règlement technique semblait faire l'affaire. La FIA a déclaré le diffuseur double légal et 70 % des écuries ont vu leur monoplace devenir subitement obsolète. La FOTA est pourtant restée unie et Mosley devait abattre une autre carte, maîtresse celle-ci.

En mai, la grogne était montée. Toyota menaçait de ne pas s'engager en 2010. Puis une fuite subtile a fait savoir que Ferrari avait le droit de veto sur les réglementations techniques depuis 1998. Mais le feu follet déclenché par Mosley s'est retourné contre lui car Ferrari a utilisé cette clause afin de poursuivre la FIA en justice, pour rupture de contrat. On était à quelques jours du GP de Monaco et du dépôt des candidatures pour le championnat 2010...





Toutes les équipes, sauf Williams et Force India, ont combattu l'idée des budgets limités de la FIA.

La première fêlure dans l'armure de la FOTA fut le fait de Williams et Force India, lorsqu'elles ont déclaré qu'elles n'avaient d'autre choix que de s'inscrire. Elles ont été – temporairement – exclues de la FOTA.

Le 18 juin, une réunion tardive des huit rescapées dans les quartiers généraux de Renault, à Enstone, s'est conclue par une déclaration d'indépendance des constructeurs, et donc de scission. Circuits, télévision et, semble-t-il, une grande partie du public ont rallié le camp de la FOTA. La FIA se retrouvait isolée. Mosley a insisté sur le fait qu'il n'était pas sous pression mais le masque est tombé lors d'une conférence de presse pendant laquelle il a fait référence à un Grand Prix pirate en Afrique du Sud en 1981, au cours duquel Ecclestone, les écuries britanniques et lui-même avaient défié la FIA.

La FOTA a officiellement fait savoir que son intention n'était pas de déloger Mosley de son fauteuil de président. En privé, il ne faisait aucun doute que c'était l'un de ses objectifs. Elle a semblé satisfaite, à la veille du Grand Prix de Grande-Bretagne, lorsque Mosley a déclaré qu'il ne briguerait pas un nouveau mandat. La FOTA n'a jamais eu à se plaindre de la manière dont la F1 est gérée au jour le jour et c'est pourquoi la même plate-forme continuera d'être en service, au moins jusqu'en 2012 – qui correspond à la date entérinée par Mosley, Ecclestone et Montezemolo lors d'une réunion officielle.

Ecclestone était l'un des rares capables d'entrer sur le terrain des négociations avec les sécessionnistes. Il avait plus à perdre que la plupart et il est certain qu'il a dû rendre des comptes à CVC qui s'est alarmée face à la détermination de la FOTA.

Mais Mosley n'allait pas rendre les armes sans se débattre. Vexé et blessé par les insultes plus ou moins déguisées proférées par les écuries à son endroit, il a menacé de se lancer dans une nouvelle course à la présidence. Lorsqu'il avait officialisé son départ, un sentiment de

liberté s'était engouffré dans les écuries, en même temps que le mot dictateur dans leur communication. Le terme était particulièrement mal choisi pour le fils d'un ancien membre de la British Union of Fascists, parti d'extrême-droite, au début des années trente !

L'indignation de Mosley s'est articulée sur l'histoire officielle du sport et sur le fait que les orientations majeures n'ont jamais été dictées par les écuries ni par le président de la FIA, mais par le Conseil Mondial du Sport Automobile. Techniquement, il avait raison, mais il n'a pas convaincu son auditoire. Il a eu la sagesse de ne pas faire du despotisme sous-jacent dans la rhétorique des écuries une affaire personnelle. Les outrages étaient moins mordants que celui qu'il avait lui-même jeté au visage du triple champion du monde Jackie Stewart, une légende qu'il est mal vu d'égratigner, lorsqu'il l'avait traité de simple d'esprit vêtu comme un homme de music-hall.

La menace de Max de faire marche arrière et de remettre son nom dans l'urne a provoqué du désespoir plus que la colère. Elle résumait parfaitement les effets dévastateurs d'une joute politico-financière. La hache de guerre fut finalement enterrée lorsque Mosley a su faire taire son goût immodéré pour la surenchère et l'entêtement.

Un mois plus tard, Toyota et BMW marchaient sur les traces de Honda et tournaient le dos à la F1... comme Mosley l'avait prédit depuis des mois. Et une fois la saison terminée, il est apparu évident que Renault cherchait à revendre son écurie. Mais la question reste entière : le comportement controversé de Max Mosley, en tant que professionnel et qu'individu aux mœurs dissolues, et ses effets collatéraux sur l'image de la F1, doivent-ils endosser la même part de responsabilité que la crise financière mondiale ? Étaient-ce plus les méthodes de Mosley que sa prescience qui donnaient de l'urticaire aux constructeurs et a failli causer la perte de la F1 ?

Envoyez vos réponses à Jean Todt, Place de la Concorde, Paris. **FO**

Notez la différence : Toyota était l'une des équipes qui avaient un double diffuseur...



RETOUR SUR
L'HISTOIRE
DU FAMEUX

DOUBLE

Pour certains, ce fut une géniale trouvaille. Pour d'autres, une tromperie. Mais 2009 restera dans les annales pour une petite pièce invisible qui fit couler autant d'encre et de salive que Max Mosley, Singapour et la menace d'un championnat parallèle...

TEXTE BRADLEY LORD PHOTOS CLIVE MASON/GETTY IMAGES



www.racingbook.com

... contrairement à Red Bull, qui a tout de même fini avec 112,5 points de plus !

DIFFUSEUR

Beaucoup n'ont vu dans la contestation du double diffuseur qu'une confrontation orchestrée à des fins politiques. Ils prétendent que Max Mosley entendait l'utiliser dans l'unique but de diviser les équipes en les faisant s'affronter en cour de justice. Diviser pour régner ! Quand bien même, la controverse n'avait pas ses origines en politique. Non, la F1, faute de résoudre seule ses problèmes, s'est embrouillée publiquement le 14 avril, à Paris au siège de la FIA, devant la Cour d'Appel Internationale.

Cela ne pouvait finir autrement : en F1, on ne peut contester la légalité d'une voiture tant qu'elle n'a pas couru. Les équipes hostiles au double diffuseur ne pouvaient pas poser de contestation avant le GP d'Australie. Indépendamment du résultat, les commissaires techniques ayant décidé qu'il était légal, les perdants devaient inévitablement faire appel. L'Article 2.4 du règlement technique statue pourtant que : « Si un concurrent introduit une nouvelle conception ou un nouveau système ou trouve qu'un aspect quelconque de ce règlement manque de clarté, il pourra demander une

clarification auprès du Service Technique de Formule Un de la FIA. »

Pour la FIA, le concept n'était pas nouveau mais était une adaptation d'un principe utilisé ailleurs sur les voitures. Ce détail crucial donna de l'élan aux suggestions d'une manipulation politique. Mais il y eut désaccord poli, quoi que véhément, sur un point.

Le procès fait au double diffuseur reposait sur des arguments persuasifs relatifs à l'intention et la préméditation plutôt que sur une lecture impartiale du règlement. Dès lors, avocats et ingénieurs se mirent à fouiller dans les règles de la F1... ►

La grogne était centrée sur l'Article 3.12.7 du règlement technique, réécrit à la suite de recherches menées par le Groupe de Travail sur les Dépassements (GTD). Le règlement n'est pas explicite, mais la règle qui s'applique au diffuseur changeait en 2009 de telle façon que celui-ci ne pouvait pas commencer à s'élever à partir du point le plus bas de la voiture, nommé plan de référence, jusqu'à l'axe arrière. Et sa hauteur était limitée à 175 mm.

Le but de ce changement, guidé par les conclusions du GTD, était double : d'abord réduire le niveau global d'appui aérodynamique, ensuite améliorer la stabilité d'une voiture engagée dans le sillage turbulent de celle qui la précède. Plus le niveau d'appui produit par le dessous de la voiture qui précède serait faible, concluait le GTD, plus la voiture suivante serait stable.

Brawn, Williams et Toyota contournèrent le règlement en créant un second diffuseur au-dessus du premier. Ce principe reçut plusieurs appellations : double diffuseur, diffuseur

secondaire, diffuseur à fente. McLaren et Force India parlèrent de diffuseur « de l'ombre ». Ceci parce que l'Article 3.12.7 ne traite que de la carrosserie « visible depuis le dessous de la voiture » ; ainsi, tout composant invisible du dessous, donc caché par le diffuseur principal, n'était pas soumis aux restrictions de dimensions spécifiées par le règlement. En d'autres termes, le diffuseur secondaire pouvait être plus grand et plus efficace que celui agréé par le législateur. Voilà un « vide juridique technique » des plus classiques.

La difficulté, pour faire travailler le diffuseur secondaire, était de l'alimenter en air. Et l'Article 3.12.5 du règlement stipule que « toutes les parties situées sur le plan de référence et le plan étagé » doivent présenter « des surfaces uniformes, solides, dures, continues, rigides [...] et impénétrables. » Cette formulation semble interdire tout trou, toute fente ou toute forme de rupture de continuité du dessous de la voiture. Mais c'est sans tenir compte de l'Article 3.12.3 qui traite de la

« transition verticale » entre le plan de référence et les niveaux du dessous de la voiture. La formulation dit qu'une transition n'est pas nécessaire si aucune surface du plan étagé n'est visible à la verticale au dessus de n'importe quel point autour du bord du plan de référence, ce qui autorise l'usage de ce que la cour a dénommé « de multiples transitions verticales ».

Historiquement, cette exception fut comprise comme applicable seulement à la zone avant de la voiture où les ailettes dérivant le flux d'air sont placées. Mais le règlement n'est pas spécifique, il évoque la face de la carrosserie tournée vers le sol. Les équipes au double diffuseur utilisèrent le procédé monté à l'avant et l'appliquèrent à la zone récemment restreinte du diffuseur. Ce qui veut dire qu'en profilant le plan étagé de façon à ce qu'aucune partie de ce dernier ne soit visible depuis le bord du plan de référence, elles pouvaient se passer de la transition verticale entre les deux. Et, dans la foulée, un trou, une fente ou un décalage dans la transition

La réglementation en question

La légalité du double diffuseur reposait sur l'article 3.12 de la réglementation technique, qui parlait d'une « carrosserie face au sol ». Le différend a porté sur les extraits suivants (à d).

L'objectif du règlement selon l'Article 3 ci-dessous est de veiller à minimiser les effets négatifs que peut avoir le sillage d'une voiture au détriment de celle qui suit.

3.12.3 La surface se trouvant sur le plan de référence doit être reliée autour de sa périphérie par une transition verticale aux surfaces se trouvant sur le plan étagé. S'il n'y a pas de surface visible sur le plan étagé verticalement au-dessus d'un point quelconque autour de la périphérie du plan de référence, cette transition n'est pas nécessaire.

3.12.5 Toutes les parties situées sur le plan de référence et le plan étagé, outre la transition entre les deux plans, doivent engendrer des surfaces uniformes, solides, dures, continues, rigides (aucun degré de liberté par rapport à l'unité carrosserie/châssis), et impénétrables en toutes circonstances.

3.12.6 Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, et non pour permettre

une conception qui enfreindrait une partie du présent règlement, des tolérances sont permises quant aux dimensions de la carrosserie située entre un point se trouvant à 335 mm derrière l'axe des roues avant et l'axe des roues arrière. Une tolérance verticale de +/- 5 mm est permise sur les surfaces se trouvant sur le plan de référence et le plan étagé, et une tolérance horizontale de 5 mm est permise au

moment de déterminer si une surface est visible quand la voiture est vue de dessous.

3.12.7 Aucune partie de la carrosserie située à plus de 150 mm de l'axe de la voiture, visible lorsque la voiture est vue de dessous et se trouvant entre l'axe des roues arrière et un point à 600 mm devant cet axe, ne peut être à plus de 100 mm au-dessus du plan de référence. Toute intersection des surfaces de cette zone avec un plan latéral ou longitudinal doit former une ligne continue visible lorsque la voiture est vue de dessous.

L'Article 3 fait référence à la carrosserie visible de dessous la voiture. Le diffuseur « de l'ombre » ne l'était pas, d'où la dispute...



Plan étagé

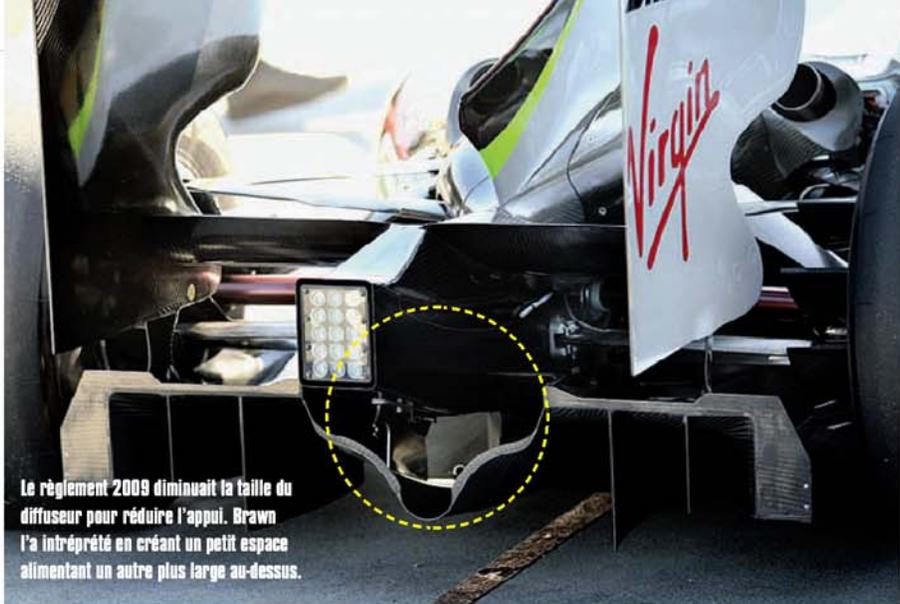
Plan de référence

verticale fut créé. Le diffuseur pouvait être alimenté en air et le concept était viable.

Les arguments opposés portaient sur les points suivants : d'abord, que le design violait l'esprit et l'intention du règlement, inclus dans le préambule de l'Article 3 ; ensuite, que les transitions verticales multiples n'étaient pas autorisées par le règlement qui ne parle que de « transition verticale » et qu'en conséquence, elles violaient la nécessité que les surfaces du dessous de la voiture soient « continues » et « étanches » ; enfin, que le diffuseur qui en résultait excédait les dimensions spécifiées par l'Article 3.12.7.

Nous nous sommes rendus à la Cour d'Appel, pensant assister à d'arides discussions techniques – après tout, des « transitions verticales multiples » et des « surfaces étanches » sont le genre de termes au cœur du classique débat d'experts judiciaires. La plus grande surprise, cependant, fut que les débats soient plus dominés par des personnalités que par un argumentaire technique : les personnages dominants chez les plaignants – Ferrari, Renault, Red Bull, McLaren – furent Rory Byrne (consultant technique Ferrari) et Nigel Tozzi (conseiller juridique de l'équipe italienne). En face, les ténors de la défense furent Ross Brawn et son chien de garde, le conseiller juridique Paul Harris. L'affrontement fut fascinant.

L'atmosphère était studieuse mais détendue et dans le fond, les plaignants avaient l'impression de nager à contre-courant. Interrogé pour savoir s'il était confiant, l'un d'entre eux répondit : « Bien sûr que non ! » Parce qu'ils sentaient soit qu'ils jouaient une partie de dés soit qu'ils affrontaient une



Le règlement 2009 diminuait la taille du diffuseur pour réduire l'appui. Brawn l'a interprété en créant un petit espace alimentant un autre plus large au-dessus.

comment ceci pourrait être appliqué. Le concept d'une « intention du règlement » était intellectuellement valable, mais juridiquement irrecevable.

Brawn s'en tint à une défense simple. À chaque fois que Tozzi tentait de lui tirer l'idée d'intention ou d'esprit, il s'accrocha au fait que « l'intention n'est pas mentionnée dans le règlement, M. Tozzi. » Ross avait fait l'essentiel en soumettant son préalable à la cour. Dans celui-ci, il avait agressivement poursuivi ses rivaux, faisant des déclarations incongrues – disant qu'Adrian Newey manquait d'éthique et semait la zizanie dans le sport en affirmant que le double diffuseur attentait à la sécurité, ou que Rory Byrne avait été « vindicatif ». Mais ces deux accusations eurent l'effet escompté, les représentants de Red Bull et de Ferrari perdant leur temps à tenter de s'excuser plutôt que de se

grâce à des manquements mineurs aux règlements. Adam Parr de Williams releva ce point, dénonçant l'absurdité d'une situation où l'on prétend qu'une même règle devrait être appliquée différemment à l'avant et à l'arrière de la voiture et exaspérant Ferrari en suggérant que la Scuderia avaient remporté ses titres avec une voiture qui était « techniquement illégale, mais pas illégale en termes d'intention » – pas illégale selon sa compréhension des règles, mais selon la leur. Tozzi se battit, gagna même sur des points durant un échange animé avec Charlie Whiting, mais ceci fit peu de différence. Le procès tourna autour du simple point soulevé par Parr : « Ne vous souciez pas de l'intention. Lisez ce que dit le règlement. »

Enfin, la décision pencha en faveur des doubles diffuseurs et, conformément à la funeste prophétie faite par Fernando Alonso au soir du GP d'Australie, cette décision, par bien des aspects, décida du titre. Pourtant, Williams et Toyota, les deux autres accusés, ne remportèrent aucune course, avec une conséquence catastrophique dans le cas de Toyota.

Contrairement à la croyance de certains, il est difficile de dire que cette décision dicta injustement l'attribution du titre. Comme le dit Ross Brawn, la Cour d'Appel n'est qu'une extension de la piste. Il faut s'y présenter avec une stratégie, l'exécuter parfaitement et se battre aux limites du règlement. On pense encore dans certains états-majors que la saison ne débuta pas sur un pied d'égalité, mais tous disposaient du même règlement. Certains firent un meilleur boulot que d'autres, même si ce fut au détriment de la course, en neutralisant l'essentiel du travail réalisé par le Groupe de Travail sur les Dépassements.

Paddy Lowe, directeur technique McLaren, a depuis lors admis que, quand Ross Brawn informa – en 2008 – le GTD des niveaux d'appui qu'il avait déjà atteints dans le cadre du nouveau règlement, ses membres estimèrent qu'il avait fait une erreur de calibrage en soufflerie. Il est également difficile de penser qu'ils referont cette même erreur. **FO**

“Ne vous souciez pas de l'intention, lisez la règle...” *Paul Harris, conseiller juridique de Brawn*

volonté politique, ils faisaient de l'humour noir. Leur suspicion se confirma quand, à l'issue de la séance, ils virent les juges quitter la salle d'audition, leur valise à la main, pour les délibérations. D'autant qu'un de ces juges s'était brièvement assoupi pendant les échanges de la matinée...

Le premier à retoucher terre fut Tozzi. Sa bouche était pleine de requêtes modestes et de platitudes dans le but de passer de la pommade aux juges, avant d'argumenter que le concept du diffuseur constituait une atteinte délibérée en vue de circonvenir l'esprit des annexes de l'Article 3. Pour lui, le règlement avait été écrit avec l'intention claire de limiter la hauteur du diffuseur, afin de réduire les appuis. Le hic est que nulle part le règlement ne mentionne « l'esprit » ou « l'intention ». Le préambule tentait de l'intégrer mais il n'y avait aucune indication de

concentrer sur les cartes qu'ils avaient en main. Plus important, Brawn établit que le diffuseur secondaire était l'application du principe qui avait été utilisé de façon permanente à l'avant de la voiture dans la zone des ailettes dérivant le flux. Harris renforça ce point quand il soumit Byrne à un contre-interrogatoire. Et le conseiller juridique de Toyota, Mark Phillips, le renvoya dans son coin. « Considérez l'Article 3.12, » expliqua-t-il à Byrne. « Pouvez-vous nous désigner les mots qui affirment que les ailettes en question sont traitées différemment? » Byrne, réticent, concéda qu'il « n'est pas fait mention d'ailettes dans l'Article 3.12. »

Une fois ce point admis, le procès était clos. Tozzi concéda effectivement que, selon les interprétations du règlement faites par Ferrari, toutes les voitures championnes du monde de la Scuderia avaient été illégales



« Aucune
réponse dans

la radio de la part de
Felipe. Je voyais sur les
images qu'il restait dans
la voiture, tête baissée...

**J'AI VRAIMENT CRU
QU'IL AVAIT EU UNE
CRISE CARDIAQUE. »**

Rod Smedley, ingénieur de Felipe Massa chez Ferrari, a cru voir son pilote et ami mourir en Hongrie. Puis il a dû gérer le "cas" Badoer. Comme il le dit à *F1 Racing*, ce fut pour lui une saison bien occupée...

TEXTE BRADLEY LORD
PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT



www.DayzEbook.com

PAUL GRIFFIN/GETTY IMAGES

U ne phrase convenue suffit parfois à capturer une vérité essentielle. « Nous vivons et mourons en équipe, » dit Rod Smedley, ingénieur chez Ferrari. On peut penser qu'aucun autre ingénieur de F1 n'a ressenti le poids de ces mots aussi ardemment en 2009.

Avec le recul, la Hongrie aurait dû être le week-end parfait : celui de la première victoire pour Ferrari et Felipe Massa en cette saison trouble. Avant ce GP, Felipe était 5e du championnat avec 22 points. Son équipier, Kimi Räikkönen, n'était que 10e avec 10 points. « La voiture était si difficile, si difficile, » insiste Smedley en évoquant le début de saison. « Il a baissé la tête, ne s'est jamais plaint, n'a jamais été ouvertement critique sur quoi que ce soit et a juste fait son boulot. »

Ce début de saison fut la confirmation que la déception de 2008 n'avait en rien brisé Felipe ; mieux, il en était sorti plus fort. « Au Brésil l'année dernière, les gens me demandaient s'il allait retrouver son meilleur niveau et je leur répondais : "Non, il sera encore plus fort, vous verrez," se souvient Rod. « Et c'était vrai. »

« La course que je citerais en exemple est Monaco, » enchaîne-t-il. « Il y a deux ou trois ans, il y allait avec cette excuse préalable : "Je suis nul à Monaco". En 2008, il a fait la pole. Cette année, il a fini 4e et son deuxième relais a été un sans-faute absolu. Notre référence, c'était Michael et en toute honnêteté, je ne pense pas que Michael aurait pu faire mieux. »

Massa prit une impressionnante 3e place en Allemagne, juste avant d'arriver au Hungaroring. « Il était très rapide le samedi matin, » rappelle Smedley. « Il a sauté hors de la voiture après les essais libres et nous a dit : "Elle est parfaite. Nettoyez-la et ne changez rien." Je pense qu'on aurait gagné car nul autre n'était en mesure de l'approcher. »

Lewis Hamilton pourrait prendre ombrage de ce constat, mais cela n'aurait été perçu, au pire, que comme une petite revanche sur le dénouement de la saison 2008. Puis il y eut les qualifs, et l'accident.



Du sublime au ridicule : les chronos ne mentent jamais... et Badoer était trop lent. Mais Smedley accuse aussi la voiture.

Smedley se doutait que nous aborderions le sujet, bien sûr, mais le ton se fait plus lointain tandis qu'il revit ces instants. « Horrible, » commence-t-il. « Je n'avais jamais rien connu de tel, me demander ainsi s'il était en vie ou s'il survivrait... Vous travaillez avec un tel souci du détail, tout est planifié à un point tel,

et quelque chose comme ça vous tombe dessus... Vous ne contrôlez plus rien et ne savez pas ce qui va se passer – c'est affreux, tout simplement. Vous passez d'une situation à 99 % sous contrôle à 0 % et c'est vraiment, vraiment effrayant. »

Il parlait donc dans la radio, essayant d'avoir une réponse de Felipe. « Oui, sans en avoir une d'aucune sorte, et c'était ça le pire. Je le voyais inconscient sur les images, la tête baissée, et il ne me répondait pas. Lentement, l'information s'est mise à nous parvenir et ma première réaction, après avoir perçu ce qu'il faisait avec les pédales, a été de penser qu'il avait eu une crise cardiaque. Je pensais vraiment que c'était ça ou quelque chose du même genre – ce qui, je pense, était bien le cas d'une certaine façon. »

Puis il y eut les suites immédiates de l'accident et son pilote blessé héliporté vers l'hôpital. Smedley resta en contact rapproché avec

Stefano Domenicali et les autres membres de l'équipe qui avaient accompagné Felipe mais les premières heures ne furent, dit-il, « vraiment pas faciles ». Il se rendit à l'hôpital le samedi en fin d'après-midi, puis passa le GP sur le muret des stands dans un état de détachement hagard. « La course est si longue quand on n'est pas impliqué, » tire-t-il de cette expérience. « C'est comme si tout allait trois fois moins vite. J'étais assis là à regarder, pour me montrer un peu solidaire, mais mes pensées étaient avec Felipe. »

Rod retourna à l'hôpital le dimanche en fin de journée. « Il était toujours plongé dans un coma artificiel mais je voulais simplement être là, avec sa femme, et apporter mon soutien à sa famille. » Rafaela, l'épouse de Felipe, était arrivée dans la nuit du Brésil, enceinte de leur premier enfant. « Nous sommes retournés à l'hôpital le lundi matin mais, cette fois, les choses paraissaient bien plus



Turquie 2006 : la première des 11 victoires communes de Massa et Smedley, et le début d'une belle amitié.

un, » dit-il. « De cette façon, on voit plein de choses différentes, puis on débarque dans ce monde et ça aide à s'adapter. On comprend les gens, et comment leur esprit fonctionne, plus facilement. C'est ce que j'ai fait avec Felipe – le comprendre en tant qu'homme, connaître ses forces et ses faiblesses. Je ne respecte aucun management de l'esprit à la con tiré d'un livre. »

Le rôle d'ingénieur de course a quelque chose de complexe, associant ceux de coach et de psychologue au côté technique. On parle ici d'équilibre entre la science à l'état pur, où les réponses sont définitives et les progrès tangibles, et une dimension humaine qui peut varier sans prévenir. Pour réussir, l'ingénieur doit comprendre comment le pilote fonctionne et celui-ci doit lui accorder en retour une confiance totale. Cela est apparu évident depuis que Smedley a été désigné pour ce rôle aux côtés de Massa, au milieu de la saison 2006 – lors du GP d'Europe précisément.

« Il s'est montré absolument ouvert dès le premier jour, » explique Smedley. « J'ignore si ça s'est fait naturellement, ou s'il s'est dit : "Je dois faire confiance à ce type, sinon, je ne piloterai sans doute plus une Ferrari à la fin de l'année" ; mais ça a grandement aidé. Il a pris tous nos conseils d'une façon positive et je pense que ça a contribué à le rendre plus fort. Et bien qu'il soit aujourd'hui un des pilotes vedettes de la F1, quand on se retrouve en petit comité, on en revient toujours aux fondamentaux, et personne ne joue à dire "moi je". »

On peut penser que cette relation a fait progresser Massa et l'a rendu plus fort, mais Smedley minimise quelque peu cette interprétation. « Très simplement, les mécaniciens et moi avons façonné ce qui existait déjà, » pondère-t-il. « Si nous avons joué un rôle, c'est de l'avoir aidé à mûrir, à se calmer un petit peu et à croire en lui. Je l'ai aussi soulagé un peu des responsabilités technique car la façon dont j'aime travailler est en prenant moi-même en charge le côté technique, d'une manière quasi "dictatoriale". Je le laisse faire ce pourquoi il est payé, à savoir piloter la voiture. »

positives, et j'ai pu me remettre au travail en étant un peu plus concentré. J'ai pris ma journée de mardi pour me vider un peu la tête, mais le mercredi, on s'est remis au boulot. Il n'y avait que ça à faire. »

Cela peut sembler cruel quand on le lit dans un magazine mais la réalité était en fait très différente. « Je ne me demandais pas s'il allait survivre en tant que pilote de course, mais bien en tant qu'homme avec une vie de famille, » dit Rod. « C'était ma grande inquiétude et une fois que j'ai su qu'il irait bien, ce sont 90 % de mes inquiétudes qui se sont évaporées et j'ai pu me consacrer à mon travail. J'ai alors repris un vol pour Budapest le vendredi, et, quand je suis arrivé, il était réveillé. Il avait la tête comme un melon et ne semblait pas du tout en forme. Il était très confus, mais au moins il était là, j'ai pu le voir et l'embrasser – c'était très important pour moi, vous savez. »

“La F60 n'était pas facile. Elle a montré que Kimi et Felipe sont sacrément bons”

L'arrivée de Rod Smedley parmi les gens qui comptent en F1 a été inextricablement liée à l'éclosion de Felipe Massa. Chaque duo pilote-ingénieur a besoin d'une alchimie mais ces deux-là ont eu un déclic, l'accent du nord de l'Angleterre de Smedley modérant l'énergie toute latine de Massa. Chaque communication radio diffusée – dont le fameux « Felipe, bébé » de la Malaisie cette année – souligne combien Rod comprend son pilote.

« Je ne veux pas passer pour un héros de la classe ouvrière, mais j'ai gravi les échelons un à

Cette notion de méthode “dictatoriale” apporte un éclairage sur leur relation de travail et nous amène au défi que Smedley a dû relever en 2009. En Hongrie, il a entamé les qualifications en pensant que Massa signerait la pole ; quatre semaines plus tard, à Valence, son seul espoir était que Luca Badoer ne serait pas dernier sur la grille. Cela fut-il difficile d'avoir à travailler encore plus pour aider un pilote à se mettre dans le rythme, et de n'en obtenir que de moindres performances ?

« Il faut savoir adapter ses objectifs, » dit-il dans un demi-sourire, « et être capable de ▶

changer de méthode parce qu'on a affaire à une personne différente, qu'elle soit dans le rythme ou pas. Mais Luca a beaucoup, beaucoup souffert aussitôt après être monté dans la voiture, et ce n'était pas de sa faute. Il a rendu de grands services à Ferrari durant de nombreuses années et c'est un très bon pilote. Le voir ainsi souffrir avait quelque chose de démoralisant. Mais il y a de petits triomphes tout au long du chemin et c'est grâce à eux qu'on garde sa motivation. »

Le plus surprenant n'est pas forcément que Smedley défende Badoer, mais qu'il souligne sans répit à quel point la F60 était un piège. « Elle n'a pas été facile à conduire de toute la saison, » assène-t-il, « et je pense que c'est rendre hommage à nos deux pilotes officiels, Kimi et Felipe, que de dire tout ce qu'ils en ont tiré et qu'ils sont sacrément bons. Regardez Giancarlo : il n'est pas idiot et il est passé de vainqueur potentiel en Belgique [sur la Force India] à bloqué en Q2 à Monza. »

Fisichella a montré davantage de progrès que Badoer et piloté à un niveau plus élevé – mais pas assez pour amener la seconde Ferrari dans les points. D'un point de vue matériel, cela n'a rien changé pour l'équipe dans sa quête de la 3e place au championnat des constructeurs. Mais Smedley pense-t-il que d'avoir travaillé avec trois pilotes différents peut avoir fait de lui un meilleur ingénieur ? « Ça a sans doute endurci ma personnalité, » concède-t-il. « C'est l'une des saisons les plus difficiles que j'aie eu à endurer, mais ça forge un caractère et vous donne un point de vue différent sur la façon d'aborder des situations

Smedley emploie tout le temps pour décrire Massa ; ça paraît d'abord étrange de l'entendre appliqué au petit brésilien, mais plus on apprend de lui, plus ça lui va bien. « Je n'ai pas le moindre doute concernant Felipe – aucun doute sur lui, vraiment, vu d'où il venait quand il a entamé un rétablissement franchement assez miraculeux, » reprend Smedley. « Et je pense qu'il sera probablement devenu plus fort en tant que personne. Quant à savoir s'il sera aussi plus fort en tant que pilote, je n'en ai aucune idée... »

En observant les précédents, on peut ima-

“Luca est un bon pilote. Le voir souffrir de cette façon était assez démoralisant”



Fisico avait fini 2e à Spa, et il a fait mieux que Badoer. Mais les visages en disent long : les temps n'étaient pas très bons non plus.

CV ROB SMEDLEY

Rob Smedley est né le 28 novembre 1973 à Manchester, en Grande-Bretagne. Il a étudié à l'Université d'Ingénierie de Loughborough dont il est sorti en 1996 avec en poche un Master en Ingénierie Mécanique et Mathématiques.

- 1996-97 : Peugeot BTCC – ingénieur design et de course
- 1998-99 : Williams/Renault BTCC – ingé design et course
- 2000 : Astramaga F3000 – ingé course de Fernando Alonso
- 2001-03 : Jordan F1 – ingénieur de course d'Heinz-Harold Frentzen et de Giancarlo Fisichella
- Depuis 2004 : Scuderia Ferrari – ingénieur, équipe d'essais
- Depuis avril 2006 : Scuderia Ferrari – ingénieur de course

Rob vit à Modène (Italie) et Oxford (GB). Marié à Lucy, il aime le football et les voyages, entre autres.

différentes, de comprendre les choses qui se présentent à vous. »

Pour Ferrari, l'avenir est incarné par Massa et le nouvel arrivant Fernando Alonso, qui a toujours le palmarès le plus étoffé parmi les pilotes en activité. Il se trouve que Smedley fut aussi l'ingénieur de course de l'Espagnol, il y a neuf ans en F3000 chez Astromega. « Oui, je l'ai connu quand il n'était qu'un gamin – quand nous n'étions tous les deux que des gamins en fait ! C'est un type bien : il a les pieds sur terre, il n'y a pas de coup vache avec lui et il fait ce qu'il a à faire. Et il est dur, vous savez... C'est un sacré client, aucun doute là-dessus. »

Et par rapport à l'homme qui se tient de son côté du garage ? Homme est le mot que

gner les choses de deux façons : à la Karl Wendlinger, qui ne retrouva jamais le même niveau après son gros accident de Monaco en 1994, ou à la Mika Häkkinen, qui, lui, sembla transcender après Adélaïde 1995.

« Je pense que ce sera probablement le cas de Felipe, tant il est affamé, résolu à gagner et très très fort mentalement, » affirme Smedley. « Les gens ne réalisent pas vraiment à quel point il est fort mentalement. »

Le doute est quelque chose qu'a toujours assailli Massa, mais la saison 2008 a beaucoup fait pour mettre à mal l'impression qu'il n'était pas un top-pilote ; certains de ses tours de qualif, comme à Singapour, avaient laissé les observateurs béats d'admiration. « Il y en a eu lors desquels même moi et les garçons qui travaillent sur sa voiture n'en croyaient pas leurs yeux, » dit Rod. « Là, il faut s'asseoir, tranquillement, ne pas penser à ce qu'on a fait sur les ressorts ou les barres anti-roulis. On a juste quelqu'un qui vient de faire un tour absolument magique et pour qui on a le maximum de respect. Il y a des circuits sur lesquels, au plus profond de moi, je pense qu'il est imbattable et que nul ne peut l'approcher. C'est comme à l'époque de Michael ; on aurait pu mettre les roues avant à l'arrière qu'il aurait gagné quand même ! Avec Felipe, c'est la même chose. »

Le cliché selon lequel “ce qui ne vous détruit pas vous rend plus fort” saute à l'esprit lorsque Massa arpente le paddock avec Smedley, rempli d'impatiente énergie en attendant sa chance de remonter dans le cockpit et de montrer à tous qu'il est encore là. Smedley et Massa auront beaucoup à faire en 2010 car la concurrence d'Alonso sera aussi féroce ou intense, et même plus encore, que ne le fut celle de Kimi Räikkönen.

La petite phrase pas si convenue dont nous parlions au début contient aussi le secret de leur réussite potentielle. Parce que Felipe, Rod et leur petit commando de mécaniciens ont prouvé qu'ils vivent, et qu'ils risquent leur vie, en équipe. C'est un lien spécial et rare qui les unit les uns aux autres. **FO**



ADAPTATION - JEAN-PIERRE VENNIN

« Pendant dix ans chez Ferrari, j'ai roulé en tests, j'ai fait mon boulot du mieux possible, j'ai été aussi rapide que les pilotes titulaires. Je suis déçu de ne pas avoir pu le montrer en course »

Il a été raillé, mis au pilori voire insulté durant ses deux courses chez Ferrari. Mais nul n'a permis à Luca Badoer de donner sa version, jusqu'à aujourd'hui...

TEXTE BRADLEY LORD PORTRAIT LORENZO BELLANCA/LAT

Il y a 12 mois à peine, tout semblait différent. Felipe Massa était passé à un kilomètre de remporter le titre mondial. Felipe Massa, le protégé de Michael Schumacher dont l'empire de domination avait été bâti sur le consciencieux pilote essayeur de Ferrari, Luca Badoer. Luca était alors le labrador de Ferrari, tournant en rond derrière le grillage à Fiorano. Puis quelqu'un a eu l'idée de lui ouvrir la porte... et le résultat ne fut pas beau à voir.

Quand nous rencontrons Badoer, le soleil du milieu de l'après-midi brille de mille feux dehors mais les rideaux sont tirés. Pas facile de savoir si cette pénombre est une requête médicale mais il paraît lui-même sombre avec sa chemise Ferrari, la casquette baissée sur les yeux, et méfiant envers quiconque peut brandir un dictaphone et un carnet rempli de questions.

Comment pourrait-il ne pas l'être ? Après tout, nous, les médias, avons été horribles avec lui plus tôt dans l'année. Pas facile d'être surnommé *Look How Bad You Are* et de garder la tête haute. On pourrait com-

prendre qu'il ne souhaite plus répondre à une seule interview de sa vie. Quand on lui a proposé de raconter sa version des faits, il lui a fallu du temps pour accepter. Mais il l'a fait, et nous y voilà...

« Ces deux courses ont été un plaisir pour moi, » commence-t-il. Excellent : le pilote le plus moqué de 2009 clame déjà qu'il a apprécié l'expérience. « Piloter une Ferrari en course est quelque chose de spécial, et encore plus pour moi car j'ai été chez Ferrari toute ma vie. Alors, avant tout, je suis heureux d'avoir eu cette opportunité avec la Scuderia. »

Avant tout, en effet. Avant tout, il ne faudrait pas oublier que la dignité de Ferrari est une chose importante à Maranello. Les hommes de Ferrari – Badoer inclus – sont d'un respect sans bornes pour l'équipe, pour son prestige, et la placent au-dessus de toute considération personnelle. Dans la décennie qui s'est écoulée entre son 48^e départ en F1, sur Minardi au GP du Japon 1999, et le 49^e, à Valence en août dernier, Badoer a accompli près de 80 000 km en tests officiels pour la

Scuderia Ferrari. Lors de chacun, il a appris davantage ce que Michael attendait de la voiture et sacrifié sa propre ambition pour le bien du petit cheval cabré.

Difficile, cependant, de ne pas se demander si, durant toutes ces années de loyaux services, Badoer n'a pas aussi perdu son aptitude à piloter à fond... pour lui-même. Être rapide en test est une chose ; l'être en course en est une autre. Mais Luca n'a que peu d'intérêt pour cette théorie et rejette la faute sur l'interdiction des essais privés durant la saison intervenue en 2009.

« La situation est telle que j'étais resté dix mois sans piloter, et c'est de ça dont j'ai le plus souffert, » explique-t-il. « Pas des dix ans sans courir, mais des dix mois sans piloter. Quand on a un bon feeling avec la voiture, on peut attaquer et signer une bonne performance. Si on n'a pas ce feeling, on doit attendre et le trouver étape par étape. On ne peut risquer de casser la voiture aux essais libres ou en qualifications car on a besoin de piloter pour acquérir de l'expérience. » ➤



Luca en route vers la 14e et dernière place à Spa. Il terminera à une minute et 42 secondes du vainqueur - Räikkönen - et à huit secondes de Nakajima, 13e.



"Ma grand-mère est plus rapide que Luca sur une Ferrari." En Belgique, les tifosi ont exprimé leur façon de penser en des termes (bien ?) choisis...



Vu comme ça, le sort réservé à Badoer prend l'apparence d'une cruelle double peine : il avait besoin de kilomètres pour se sentir à l'aise, ce qui rendait impératif de ne pas endommager la voiture ; mais il avait aussi besoin d'être rapide, ce qui rendait impératif de prendre des risques. Difficile de le blâmer pour avoir choisi l'approche "sécuritaire", mais la plus grande question que plein de gens se posaient était : comment a-t-on pu lui donner cette opportunité au départ ?

Même après que les tests eurent démontré que le cou de Schumacher risquait de ne pas tenir le choc, le choix de Badoer fut une surprise pour beaucoup. L'absence de réserviste chez Ferrari était cruellement mise en avant : les meilleures options étaient un ancien champion ayant quitté la scène depuis trois saisons déjà, et un essayeur n'ayant pas couru depuis dix ans. Cela entraîna également de condescendantes suggestions, par une partie du paddock, que l'équipe était « redevenue italienne ». Qu'en d'autres termes, elle reprenait des décisions basées sur l'émotion plus que la logique. Mais Luca n'en a cure.

« C'était une réponse très facile, » dit-il de la décision de le promouvoir. « J'étais le troisième pilote, Ferrari me connaît et sait que, quand je pilotais de façon régulière, j'étais aussi rapide que les pilotes titulaires. Voilà pourquoi on m'a donné ma chance. »

Mais espérait-il secrètement que le cou de Michael ne serait pas dans le... coup les semaines précédant Valence ? « La situation était très claire : la presse n'a compris que ce qu'elle voulait. Après l'accident de Felipe, Ferrari a dit : "On essaie avec Schumacher". On m'a dit directement que, si Michael n'était

“Je n'ai pas dit que tout était de la faute des médias, mais leur pression ne m'a pas aidé”

pas en mesure de courir, alors ce serait moi. Honnêtement, si c'était Michael, j'étais content pour lui. Mais il a eu ce problème de cou, et me désigner était un choix naturel. »

Il apparaît clairement en écoutant Badoer qu'il aurait apprécié de voir Schumacher revenir, qu'il n'est pas un de ces pilotes d'essais frustré de ne pas pouvoir courir. Mais cette opportunité s'est faite jour...

Dans ce même numéro de F1 Racing, l'ingénieur de course de Badoer, Rod Smedley, dit que, dès le début, Badoer a salement souffert au volant de la F60. Que même à Fiorano, où il pourrait tourner en dormant, il était hors du coup. Mais quand on lui soumet cette explication, il n'est pas d'accord.

« Le test à Fiorano a été facile pour moi, » assure-t-il. « Je connais très bien le circuit, qui, avec Monza et le Mugello, fait partie de ceux sur lesquels je peux être très rapide. Très très rapide. J'ai compris que la situation était

compliquée : lors du premier test après la pause hivernale, tous les pilotes ont besoin d'un jour ou deux pour retrouver leurs marques. Ma position était très claire : laissez-moi du temps, s'il vous plaît. Je sais que je peux être rapide, mais j'ai besoin de temps. »

Curieux d'entendre le plus expérimenté des pilotes d'essais dire qu'il avait besoin de temps. Mais, en réalité, Badoer était bien dans une situation délicate : il n'avait couvert pratiquement aucun kilomètre dans la Ferrari la plus rétive depuis des lustres, et cette saison était la plus serrée qu'il nous ait été donné de voir en termes de performances entre les deux extrémités de la grille.

Concernant la voiture, il se montre diplomate : « Ce n'est pas une des meilleures qu'on ait eu lors des dix dernières années, » dit-il en prenant soin d'être en dessous de la vérité. Pour ce qui est de la performance, ses propos ressemblent un peu à une bonne excuse. « Il y a trois ou quatre ans, quand un des deux pilotes Ferrari s'appelait Schumacher, Michael faisait la pole et on partait en deuxième ou troisième position avec un écart d'une demi-seconde. Si on était huit dixièmes derrière, on se trouvait quatrième, et les derniers étaient à quatre secondes. Désormais, ils sont à une seconde, et un pilote sans expérience a besoin de temps pour apprendre la piste, la voiture, les systèmes – assez bien pour être à la limite, parce que cette limite est très ténue. Et si un détail cloche, il y a un problème. »

Badoer a raison... jusqu'à un certain point. À Valence, les 19 premiers en qualification se tenaient en 1"3. Le problème, c'est que Luca était encore 1"5 derrière. Les choses se sont un peu améliorées à Spa – où il n'était qu'à 1"8 du



Badoer fit la première de ses deux apparitions en course à Valence, où il termina en 17^e position.

meilleur temps, et à six dixièmes du pilote classé 19^e, quand il se loupait au virage des Combes en tentant d'améliorer son chrono. Mais son meilleur tour en course resta à 2^e5 du garçon le plus rapide en piste. Et là surgit un autre problème pour Badoer : celui-ci n'était autre que son coéquipier, Kimi Räikkönen.

Kimi avait semblé quelque peu endormi durant la première moitié de la saison, et avait été globalement devancé par Massa avant l'accident du Brésilien. Puis ce fut le réveil : une 2^e place en Hongrie et une 3^e obtenue de haute lutte à Valence ont été suivies d'une victoire en Belgique. Pendant ce temps, Luca naviguait en queue de peloton et c'est ce contraste, autant que le niveau objectif de performance, qui lui faisait du tort. D'autant plus qu'un autre Italien, qui convoitait son baquet, s'était lui aussi réveillé à Spa pour menacer Kimi jusqu'au drapeau à damier.

Comment a-t-il vécu de perdre ce volant

qu'il avait attendu toute sa carrière ? « Ferrari m'a dit : "On te connaît, on sait tout, mais on doit redresser la situation rapidement." Ils n'avaient pas le temps de m'attendre. Il leur fallait marquer des points tout de suite, et ils ont tranché. Mais la suite a montré à quel point cela avait été difficile pour moi, et même pour Fisichella qui avait pourtant disputé toutes les courses... »

Cette petite pique est la plus grosse critique que se permettra Badoer envers le management de Ferrari. Plus que tout, c'est la décision de le remplacer qui lui a fait mal. Après la descente en flèche et publique de ses performances, et la résurgence simultanée de Fisichella en Belgique, la direction de l'équipe céda à la pression, au prix de cette sacro-sainte dignité de la Scuderia, et dégagea Badoer. Arriva Fisico. Qui, en termes de points marqués, ne fit absolument aucune différence. Il termina l'ultime course à la dernière place, et ne fit peur à personne durant ses cinq apparitions en rouge.

Luca a-t-il le sentiment que les difficultés de Giancarlo l'ont lui-même réhabilité ? « Je pense que tout le monde a compris que ce n'était pas une mission facile, » s'accorde-t-il à considérer. « Mais c'est trop tard. Je suis triste seulement parce que je suis sûr qu'avec plus de courses, j'aurais pu être plus rapide. Car j'ai toujours été aussi rapide que les autres pilotes. » Cette vitesse en tests est comme son radeau de sauvetage, la preuve qu'il aurait pu y arriver si les circonstances avaient été autres.

Il est difficile de prétendre que marquer des points aurait été réaliste. Après tout, Räikkönen n'en a inscrit que 14 sur cette période – un classement moyen de 6^e, pas mieux. « Ça, je ne sais pas, » réagit Badoer. « Mais j'étais capable de faire mieux que lors de mes deux courses car mon approche était de simplement piloter, faire à ma façon, m'habituer à la course et à la voiture. Mon plan était d'avoir quelques courses en plus pour améliorer la situation. »

Pour dire les choses clairement, il avait mis le travail d'équipe au premier plan, comptant sur le soutien de toute la Scuderia. Mais le tollé général est entré en ligne de compte. On peut comprendre, alors, qu'il ait eu une mauvaise réaction quand on l'a remplacé, prétendant que « les médias ont joué un rôle fondamental dans la décision ».

Est-il amer ? « J'ai été mal compris, » dit-il d'un ton qui se veut apaisant. « Je n'ai pas dit que c'était seulement à cause d'eux et pas des performances. J'ai juste dit que, c'est sûr, ils ne m'ont pas aidé. Et il est clair qu'après l'épisode Fisichella, ils ont compris la situation telle qu'elle était. À ce stade, je n'avais pas le temps et, c'est sûr, la presse a mis la pression sur moi et sur l'équipe. »

Est-il allé jusqu'à lire ce qu'on écrivait sur lui ? « Je n'ai lu aucun article, » dit-il. « De toute façon, il y a toujours des amis ou l'équipe pour vous le dire... Je ne comprends pas toutes ces choses négatives qui ont été dites sur moi, mais la situation a changé. Les gens viennent me voir pour s'excuser. »

La façon dont Badoer considère que la presse aurait pu se comporter témoigne de son esprit d'équipe, de sa vision idéaliste d'un monde dans lequel tout le monde va dans le même sens pour atteindre un objectif commun. Le monde protecteur de Maranello, dont il a si longtemps fait partie intégrante, davantage que celui, plus âpre, de la compétition. Le recul, et la comparaison avec Fisichella, rendent certainement les difficultés de Badoer moins alarmantes qu'elles ne l'ont été sur le coup. Et l'on n'a pas de mal à ressentir de la compassion pour un type sympa qui avait une épée de Damoclès au-dessus de lui, à fait son devoir envers Ferrari et a été sauvagement attaqué pour cela.

« Maintenant que tout ça est terminé, je suis désolé, » dit-il en guise de conclusion. « Seulement triste de ne pas avoir eu une chance de montrer ce que j'ai montré en dix ans chez Ferrari. J'étais sur les tests, je faisais mon boulot parfaitement, et j'étais aussi rapide que les titulaires. D'accord, je suis en fin de carrière, mais je suis désolé de n'avoir pu montrer tout ça en course. »

Durant l'interview, Luca Badoer a semblé honnête et digne. Et plus que tout, résolu à démontrer qu'il aurait pu « le faire » si les choses avaient été différentes. Avec des « si », des « mais » et des « peut-être », on mettrait Paris en bouteille. Mais la postérité devrait lui réserver un meilleur sort que d'être celui dont on se souvient comme du pilote qui s'est le moins distingué dans la longue et riche histoire de la Scuderia Ferrari. **FO**

GIANCARLO MINARDI : « NUL NE PEUT NIER QU'IL SOIT UN BON »

Luca Badoer a peut-être été critiqué par beaucoup en 2009 mais son ancien patron, Giancarlo Minardi, ne pense pas que son manque de résultats doive le discréditer :

« Luca a couru dans mon équipe en 1995, après sa première expérience en F1 avec la Scuderia Italia, puis il est revenu chez nous en 1999, alors qu'il était déjà pilote d'essais de Ferrari. Je ne pense pas que quiconque puisse mettre en doute ses qualités : il avait déjà mon-

tré de quoi il était capable quand il avait tout gagné dans les formules de promotion. C'est ce qui lui avait ouvert les portes de la F1, où il s'est bien comporté tant chez Minardi qu'avec la Scuderia Italia, bien qu'il ne soit pas aisé de montrer ses capacités dans une petite équipe. Il avait fait la démonstration de sa vitesse et de ses talents techniques qui l'ont amené à passer dix ans chez Ferrari, contribuant à huit titres mondiaux des constructeurs et six chez les pilotes.

Ferrari lui a donné une juste récompense cette année et il ne peut être critiqué pour ses résultats. Dommage qu'il n'ait pas pu avoir cette opportunité en 1999, au meilleur moment de sa carrière, après l'accident de Michael Schumacher à Silverstone.

Je n'aime pas faire de comparaisons entre les pilotes, mais quand il courait chez Minardi, il a eu deux coéquipiers très compétitifs – et la comparaison avait tourné en sa faveur. »



Badoer sur la Minardi en 1995, lors de son premier passage dans l'écurie italienne.

EDDIE JORDAN & DAVID COULTARD REFONT 2009

Maintenant que le voile est tombé sur une saison riche en surprises, Eddie Jordan et David Coulthard disent à *F1 Racing* ce qu'ils en ont retenu. Et ça ne manque pas de sel...

Eddie Jordan attend depuis quelques minutes quand son téléphone mobile sonne et le voilà qui quitte la table. C'est à ce moment précis – sur qu'on n'y serait pas arrivés en le faisant exprès –, entre un David Coulthard au pas de course, un peu gêné de son léger retard.

« Qui est assis là ? » demande-t-il en se glissant dans le fauteuil d'Eddie. On le lui dit. « Bon, je suis le premier. Pourquoi l'attendre ? » lance-t-il en prenant un air impatient. C'est alors qu'Eddie revient, et après s'être assis – en fusillant du regard celui qui lui a pris sa place –, fait lui aussi l'impatient. « Eddie, pourquoi doit-on toujours t'attendre ? » lance David avec malice. « Pas le temps de rigoler, » répond celui-ci. Puis, s'adressant... au dictaphone : « On est prêts... »

Brawn a dominé le début de saison, mais Red Bull est toujours resté sur ses talons - voire mieux...





La plus grande rivalité de l'année a sans doute été celle entre ces deux-là, devenus consultants pour la BBC...

BRAWN & RED BULL

EJ : Il y en a eu des surprises, hein ? J'avais pronostiqué en début d'année qu'Hamilton garderait son titre, mais on ne savait encore que peu de choses du diffuseur double à ce moment-là. Je trouvais que la voiture la plus belle, et celle qui causerait probablement la plus belle surprise, serait la Red Bull. Je n'imaginai aucunement que la Brawn émergerait de cette façon et ce fut un choc total quand ils ont réali-sé le doublé à Melbourne.

DC : Après l'annonce du retrait de Honda, per-sonne ne s'attendait à les voir non seulement revenir, mais en plus dominer la première moi-tié de la saison et tenir durant la seconde pour obtenir deux titres franchement mérités. Les autres n'ont aucune excuse du genre « On n'a pas développé assez vite » ou « on a dû se bat-tre jusqu'au bout l'an dernier » ; il n'y a pas d'excuses en F1. Simplement, la meilleure com-binaison cette année, sur l'ensemble des cours-es, fut la combinaison Button-Brawn.

Eddie, vous avez eu des moments difficiles comme patron d'écurie. Les événements ont-ils pu affecter le leadership de Ross Brawn ?

EJ : Bon, il ne faut pas oublier qu'il y a eu une enveloppe de plus de 100 millions d'euros de

Honda. Quand une équipe a un tel soutien financier, et que Ross Brawn peut se permettre de dire non à divers sponsors, ça lui donne de l'air. Et rien ne peut se faire sans cet avantage. Mais il a guidé et conduit l'équipe d'une façon très impressionnante, surtout quand on pense qu'il n'avait jamais eu pour objectif d'avoir sa propre écurie. Il l'a toujours dit : il veut juste faire courir des voitures.

DC : J'ai aimé la façon dont ils ont pris le temps de remercier tous ces gens qui ont perdu leur boulot en début d'année. Car c'est la dure réalité des choses, aussi. Les traumatismes, les hauts et les bas – ça fait partie de la F1 et nous le savons tous. Mais après Abou Dhabi, ce cha-pitre est clos et il faut tout recommencer. En sont-ils capables ? Ils l'ont fait cette année, mais ont été nettement dépassés en développement durant la suite de la saison. Ils ont débuté avec la combinaison la plus rapide, mais ne l'avaient plus à la fin. Ça doit être un problème pour Ross et ses ingénieurs.

Les deux équipes qui se sont battues pour le titre ne comptaient qu'une victoire à elles deux avant le début de la saison. La façon dont Brawn s'est mis à gagner vous a-t-elle surpris ?

EJ : Souvent, on se retrouve souvent dans une situation où l'on n'a rien à perdre, on se jette à

l'eau et on en est récompensé. L'année précé-dente, ils étaient en phase de décomposition. Ce qu'il sera intéressant de voir, c'est ce que Ross et ses gars conçoivent pour 2010, car ils devront plus ou moins repartir d'une feuille blanche. Ce qui a été fait en début d'année était, pourrait-on dire, dû aussi à leur énergie du désespoir. Il faut voir ce qu'il va se passer maintenant.

Comment Red Bull a perdu le titre ?

DC : Par leur interprétation de la règle du dif-fuseur double en début de saison, et les problè-mes de fiabilité qu'a eu le moteur Renault sur le châssis Red Bull.

Ont-ils gâché leur unique chance de remporter le championnat ?

EJ : Bon, ils ont un remarquable duo de pilotes et ils ont la continuité. C'est toujours un atout, pourvu que la complaisance ne s'installe pas. Je doute que cela leur arrive, cependant, car l'équi-pe a un bon leadership : Mateschitz n'est pas trop impliqué et Helmut Marko se tient pile au centre de ce leadership, tout comme Christian Horner. C'est un très bon dosage. Je trouve Sebastian Vettel vraiment exceptionnel – sa course victorieuse à Suzuka est probablement une des meilleures que j'ai vues en F1. C'est une immense star en devenir. Quant à Mark Web-ber, il doit continuer et gagner d'autres courses. ▶

McLAREN & FERRARI

EJ : Toutes deux avait poussé très fort l'année d'avant, c'est la première chose. Dans le cas de Ferrari, la voiture était trop compliqué, comme l'ont prouvé Badoer et Fisichella. Ça montre à quel point Kimi a du talent, car il a fait du très bon boulot avec ce qui était clairement une voiture très difficile. Et puis il y a eu cet accident de Massa, du genre qui fait des dégâts dans une équipe. Il faut bien une course ou deux pour retrouver sa respiration.

Pensez-vous que Felipe reviendra aussi fort qu'avant ?

EJ : Je l'espère, bien sûr. Je ne pense pas que les gens de Ferrari auraient pu s'engager avec Massa pour 2010 à moins d'en être certains. Donc, on peut supposer qu'ils le sont. Ils ont un pilote du talent de Kimi, et s'ils le payent

pour le libérer de son contrat, que feraient-ils s'ils avaient le moindre doute ?

David, vous disiez qu'il n'y a « pas d'excuses » en F1. Mais on en a entendu plein venant de ces deux équipes. Leur retour vous a-t-il impressionné ?

DC : Je n'avais jamais vu un tel redressement que celui de McLaren pour gagner de nouveau.

Avez-vous été surpris qu'ils soient en mesure de le faire ?

DC : Non. En 2004, on avait carrément refait une voiture, et, après un début de saison horrible, Kimi et moi étions allés à Magny-Cours et je m'étais retrouvé 3e sur la grille : la saison reprenait vie pour nous. Ils ont les ressources et la capacité pour inverser la tendance. Mais c'est aussi dû à la caractéristique de cette saison, qui a été très serrée – il fallait gagner une

seconde pour passer du fond de grille au premier rang, quand il en fallait deux ou trois il y a quelques années. On pourrait dire qu'ils étaient déjà près des meilleurs. Pour Ferrari, ce fut une mauvaise saison mais ils ont quand même gagné une course, ce qui n'est pas si mal par rapport aux années d'avant Michael. Kimi n'a rien fait dans la première moitié de la saison, mais a nettement élevé son niveau de jeu dans la seconde.

EJ : J'ai trouvé Lewis très impressionnant. Parfois, des choses étranges se produisent : il était si abattu par l'affaire du mensonge en Australie... Ça a eu un effet sur lui, et je pense même que ça l'a aidé à se construire. C'est étrange à dire mais je pense que ça a fait de lui un homme – ça l'a fait réaliser qu'il doit prendre ses décisions lui-même et parler en son nom. Durant toute sa carrière, depuis la pré-adolescence, on lui a dit quoi faire, quoi dire, bla bla bla, et il a tout simplement été enfermé dans une situation où il a adopté le discours McLaren. Mais pour la première fois, il a dû se dire à lui-même : « Mon Dieu, mais qu'est-ce qu'il se passe, tout repose sur mes épaules, je n'aurais pas dû faire ce qu'ils m'ont dit, j'aurais dû réfléchir par moi-même, je savais que c'était une erreur, que ce n'était pas bien, je



“Je n'avais jamais vu de retour comme celui de McLaren...”

Kimi s'est imposé à Spa et Lewis a marqué plus que quiconque dans les sept dernières courses. Mais ni Ferrari ni McLaren n'ont pu compenser leur mauvais début de saison.



réagirai différemment la prochaine fois. » Il s'en est très bien sorti. Il s'est montré très précis et humble dans ses excuses, a baissé la tête et réalisé probablement l'un des meilleurs retournements que j'aie vu durant une saison de sport auto. Et souvenez-vous qu'ils l'ont réalisé sans pouvoir faire de tests.

Sont-ils favoris pour l'an prochain ?

EJ : Ouai, je pense qu'on peut dire ça.

TOYOTA & BMW

DC : Toyota a été la grande déception pour moi. Je pense qu'il y avait chez eux beaucoup de bonnes individualités, mais collectivement, ils semblent n'avoir rien donné. Ils étaient en F1 depuis un long moment et ont dépensé beaucoup d'argent. Certes, le succès ne s'achète pas, mais regardez ce qui a été fait à Abou Dhabi avec de l'argent : tout est sorti de terre en deux ans parce qu'ils ont mis assez d'argent pour ça. Toyota aurait dû s'interroger sur les nominations qui ont été faites car Red Bull est arrivé avec moins d'argent, a nommé les bonnes personnes et a obtenu des résultats.

EJ : Le plus gros problème avec Toyota, c'est le manque de constance. Une course, un de

leurs pilotes était sur le podium ; la suivante, il était loin derrière. Quelqu'un aurait dû avoir prise sur la voiture, les pilotes et l'équipe. Être en première ligne à Bahreïn et nulle part la course d'après, ça ne pouvait pas durer. Il n'y avait aucune logique là-dedans.

Ils auraient dû gagner à Bahreïn, sans un mauvais choix de pneus pour le second relais...

EJ : Ça fait partie de la course. Le plus gros problème était d'être en première ligne, avec pas mal d'essence, et de ne pas gagner. Et ils auraient dû en gagner d'autres par la suite.

Cet échec est-il la conséquence d'une mentalité trop "corporate" ?

DC : Ce n'est pas une excuse. On est puissant ou on ne l'est pas.

Que dire de BMW ? N'ont-ils pas jeté le bébé avec l'eau du bain après une seule saison difficile ?

EJ : Un avis répandu dans le paddock est que Mario Theissen est un ingénieur très compétent mais pas un patron d'écurie. Et nous parlons de deux types de gens différents. À mon sens, on ne peut avoir un technicien à la tête

d'une écurie de F1. On a d'ailleurs entendu Ross Brawn dire qu'il ne se sentait pas à l'aise dans le rôle de directeur, et Mario était dans une situation où il avait d'autres choses à faire, il était censé diriger le côté technique de l'équipe. Ne pas permettre à Peter Sauber de continuer fut une erreur. S'il n'avait pas été écarté, cela aurait permis à Mario de se consacrer à ce qu'il avait à faire du point de vue technique. Mais je suis sûr que l'équipe sur la grille en 2010 ; Peter est un des plus proches amis de Jean Todt, et je suis sûr que Todt interviendra personnellement [propos tenus avant la confirmation de la FIA]...

WILLIAMS & RENAULT

DC : Je pense que Williams reste une remarquable écurie indépendante. Ils ont toujours un très bon esprit et une voiture franchement très compétitive.

Du fait qu'ils ont débuté l'année avec un diffuseur double, pourquoi n'ont-ils pas fait mieux lors des premières courses ?

DC : Oui, la voiture aurait probablement dû mieux se comporter au début, vous avez ➤



Ce fut une saison mitigée pour BMW et Toyota, qui ont fini par annoncer leur retrait immédiat de la F1.



Renault a été frappée par le "Crashgate" alors que Williams a fait bon usage de son diffuseur double mais n'a pas gagné de course.

raison. Il leur faut donc se demander si c'est assez bien de montrer des éclairs de brillance mais de ne pas gagner. Ils ont su être performants sur l'ensemble de la saison. Et nous savons de quoi cette équipe est capable car le leadership est le même que quand elle remportait des championnats. J'ai demandé à Patrick Head : « Si vous n'avez pas fait plus de développement, est-ce pour une question d'argent ou de matière grise ? » Et il m'a répondu : « De matière grise ». C'est typique de Patrick – brutalement honnête. Je pense que toute l'équipe de design s'est dit ça en l'entendant !

Peuvent-ils gagner à nouveau ?

EJ : Grande question. Je pense qu'il y a un point d'interrogation sur cette association avec Cosworth dès l'année de son retour. Honnêtement, je me suis dit que Frank et Patrick auraient pu se passer de prendre ce risque en laissant les nouvelles équipes essayer les plâtres, et que cela aurait pu être une option pour

pas vraiment compris celui du deuxième pilote, et pourquoi ils ont mis Romain Grosjean dans la voiture.

Pensez-vous qu'il leur faille un nouveau patron ?

EJ : Je ne pense pas que Bob Bell soit la personne idéale. C'est un grand technicien, mais il ne se sent pas à l'aise en tant que directeur. Ils ont besoin d'un patron. En fait, David Coulthard serait très bon à ce poste...

Doit-on y croire ?

DC : Je n'ai aucun don technique ni rien, je suis pilote...

EJ : Tu n'as besoin d'aucun don technique. Tu dois juste savoir voler et piller. Être capable de dire beaucoup d'âneries, d'avoir l'air convaincant, de mentir avec aplomb... plein de choses que tu as en abondance, David. Et je pourrais t'apprendre ce qui te manque, car j'avais tout ça aussi [rires] !

FORCE INDIA & TORO ROSSO

Eddie, que pensez-vous de ce qu'a fait Force India, votre ancien gang ?

EJ : Ce fut une grande surprise. Je pense qu'ils ont fait du super boulot à mi-saison et je suis un grand fan de leur équipe technique.

DC : En fait, j'avais prédit qu'ils seraient la surprise de la saison. Mais ce qui m'a halluciné, c'est à quel point ils étaient mauvais au début et à quel point ils sont devenus bons en milieu de saison. Ils ont eu des résultats très crédibles sur les circuits à faible niveau d'appui. Je me disais ça du fait de l'influence que McLaren pourrait avoir sur eux. Ils ont en Mark Smith [chef designer] un bon gars, très solide. Eddie, tu l'as bien viré un certain nombre de fois dans ta carrière, non ?

EJ : Il a grandement aidé l'équipe. Ils ont une très bonne et très solide poignée de gars et leur voiture a magnifiquement progressé. Il leur faut davantage d'appui et ils doivent régler ça, mais ils s'en sont très bien sortis.

Simon Roberts de McLaren a-t-il fait du bon travail durant sa saison là-bas ?

EJ : Il ne reste pas, hélas, et je pense que c'est une grosse erreur de ne pas l'avoir retenu.

DC : S'ils veulent vraiment plus que quelques éclairs de performance, quelque chose doit



“Renault fut aussi mauvaise que Brawn GP a été bonne”

www.DayzEbook.com

l'année suivante, dans le cas où ce moteur aurait réalisé certaines performances – et je pense que Cosworth l'aurait probablement compris et accepté.

Parlons de Renault : cette année aurait-elle pu être pire ?

EJ : Elle fut aussi mauvaise que celle de Brawn a été bonne.

DC : Ils ont traversé une zone de turbulences. Ce fut un gros choc mais Renault a obtenu beaucoup de succès avec cette écurie. Chaque grande équipe traverse des moments difficiles, mais cela aurait pu être encore pire pour eux s'ils n'avaient pas eu Fernando Alonso dans leurs rangs.

EJ : Ce fut un vrai choc : on n'aurait pu imaginer pire saison. Je pense que le fait de choisir Grosjean a été une erreur, et, avec le recul, tout ce tapage aurait pu être évité si Flavio avait gardé Nelson Piquet jusqu'au terme de la saison. Après, tout ça se serait évaporé.

Souffriront-ils d'avoir perdu Flavio Briatore ? C'était une sacrée figure...

EJ : Quoi que l'on puisse dire de Flavio, c'est un bossueur et il a fait des choses. Quand nul ne donnait à Benetton ou Renault la moindre chance de gagner, il leur a apporté des titres mondiaux. Quoi qu'il ait pu faire, que ce soit à son initiative ou pas, il menait la barque et a rendu ça possible, point. Il y avait une réelle amitié entre lui et Bernie, il a des relations et comprend la mentalité qu'on peut trouver en Italie, en France ou en Angleterre.

DC : Je suis d'accord, “Flav” est un bossueur et il a fait des choses remarquables en F1. Mais il y a des choix clés qui n'ont aucun sens. Je n'ai



changer. S'ils attaquent 2010 en espérant capitaliser sur 2009, sans changer quoi que ce soit, pourquoi cela irait-il mieux ? Il ne suffit pas de dire : « On a eu une bonne année, refaisons pareil », car les choses changent très vite – regardez McLaren et Ferrari en 2009 par rapport à 2008. En F1, il faut savoir se réinventer chaque quinzaine.

EJ : Ça va être très difficile pour eux car ça reste une toute petite équipe. J'ignore si le partenariat avec McLaren va se poursuivre, mais je crois qu'on ne réalise pas à quel point il a été important pour eux.

Pour finir, un mot de la lanterne rouge de la saison, Toro Rosso ?

EJ : Il n'y a pas grand-chose à dire. Ils ont été à la ramasse par rapport à 2008.

Il y a un an, Gerhard Berger nous avait dit que Red Bull se concentrerait sur son équipe n°1 en 2009...

EJ : Je pense qu'il était dans le vrai. Ils considéraient Toro Rosso comme un jardin d'enfants, et c'est une grande déception qu'elle soit dernière. Ce sera très intéressant de voir comment ils s'en sortent en tant que constructeur. Mais est-ce que Red Bull a besoin d'une seconde équipe ? Je pense que c'est une distraction dont la première n'a nul besoin. **FO**

Force India a surpris (pole et la 2e place à Spa), alors que les perfs de Toro Rosso sont restées médiocres.

www.DayzEbook.com



ANDREW FERRARO/LAT. • LORENZO BELLANCA/LAT. • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

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



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

© 2010 Restos du Cœur



ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE VENNIN

Nelson Piquet Jr s'extirpe de sa Renault mal en point après son crash dans le Turn 17 de Singapour en 2008.

Retour sur un scandale

www.DailyBook.com



L'affaire du "Crashgate" qui allait secouer la F1 fut révélée par un journaliste anglais d'*Autosport.com*, Jonathan Noble. Pour la première fois, il raconte comment cette histoire a éclaté...

“**U**ne fuite peut couler un navire ; et un péché peut détruire un pêcheur. » Ces mots de l'allégoriste anglais John Bunyan au XVII^e siècle résument parfaitement comment un document qui m'est parvenu entre les mains par un matin de septembre a déclenché une série d'événements qui ont fini par forcer deux des plus grands noms de la Formule 1 à quitter la discipline. Crashgate. Piquetgate. Flaviogate. Appelez-le comme vous voudrez. Que Flavio Briatore, Pat Symonds et Nelson Piquet Jr aient conspiré pour causer délibérément un accident au GP de Singapour 2008 est devenu l'un des plus grands sujets de discussion 12 mois plus tard. Et la plus étonnantes des histoires que la F1 ait connue s'est jouée sur le mode le plus étonnant.

Sur le coup, en 2008, nous avions tous pondéré la théorie d'une conspiration quant au crash de Singapour, théorie dont les défenseurs étaient eux-mêmes passés pour des conspirateurs. Piquet avait nié. Renault avait balayé l'argument d'un revers de man-

che, et l'on était passé à autre chose.

Tout a changé en ce dimanche du GP de Belgique 2009, quand l'expérimenté journaliste brésilien Renaldo Leme a révélé en direct sur l'antenne de TV Globo qu'il avait été demandé à Piquet de taper le mur délibérément – et que l'événement faisait désormais l'objet d'une enquête de la FIA.

Tandis que l'affaire prenait de l'ampleur, il restait difficile d'établir les faits. L'équipe Renault publia un communiqué pour dire qu'elle ne... communiquerait pas davantage sur le sujet – pratique courante de nos jours quand de telles affaires entrent dans le domaine public. Et même quand la FIA annonça, quelques jours plus tard, la convocation de Renault devant le Conseil Mondial du Sport Automobile pour répondre à l'accusation d'avoir provoqué une sortie de piste délibérée à Singapour afin de favoriser la victoire de Fernando Alonso, beaucoup de gens ne parvenaient encore à y croire.

Cette affaire n'était-elle pas la simple revanche d'un employé récemment remercié

qui voulait se venger de son patron ? Comment quelqu'un pouvait-il causer un crash délibéré sans que toute l'équipe soit au courant – puis faire en sorte que tout le paddock l'ignore ? Une personne aussi respectée que Pat Symonds pouvait-elle être soupçonnée de corruption active ? À toutes ces questions, une réponse devrait être donnée le mercredi précédant le GP d'Italie.

Des compte-rendus de cette matinée italienne indiquèrent qu'il y avait plus d'éléments qu'on ne le pensait qui laissaient entendre qu'il pourrait y avoir eu conspiration entre Piquet, Briatore et Symonds.

De mon point de vue, ayant reçu une note d'une source fiable la veille au soir me disant qu'elle avait une information qui ferait éclater les dessous de l'affaire au grand jour, il était clair que cette audition allait être celle où cette histoire connaîtrait un véritable tournant.

Le déplacement vers Monza entraîna un retard dans la recherche d'informations complémentaires, mais en début d'après-midi, ➤

Flavio Briatore et le directeur de l'ingénierie, Pat Symonds, suivent sur les écrans le GP qui va causer leur perte...



“Max Mosley déclara qu’arranger une course était, pour lui, pire que tricher”

J'en avais entendu suffisamment et, plus important, faisais suffisamment confiance à ma source pour publier un article. Cette source me confirma que les certitudes de la FIA contre Renault tournaient autour d'une réunion qui s'était tenue dans le bureau de Flavio Briatore, dans l'après-midi précédant la course à Singapour. C'est là qu'il avait été demandé à Piquet, par Briatore et Symonds, de se crasher volontairement pour aider Alonso à gagner.

Pire, Symonds avait pris Piquet à part pour lui dire non seulement dans quel tour il devrait taper le mur, mais aussi dans quel virage. Le n°17 avait été désigné car il n'y avait là aucun dégagement, d'où une... sortie en piste assurée de la Voiture de Sécurité.

Le premier article fut mis en ligne sur *Autosport.com* à 17h20, heure italienne. Il fut vite relayé dans le monde entier et

laissa de nombreuses personnes incrédules, tandis que les journalistes se mettaient à appeler leur direction. Mais l'essentiel était à venir, dès le lendemain.

Ce jeudi matin à Monza, j'eus accès à l'intégralité d'un dossier regroupant 15 documents en PDF. S'y trouvaient toutes les informations que la FIA avaient pu réunir durant son enquête menée le week-end du GP de Belgique.

C'était de la dynamite. S'y trouvaient les relevés télémétriques de Piquet au moment du crash, tous les éléments amenant les commissaires à être convaincus de la culpabilité de Renault (y compris la retranscription de conversations radio entre Symonds et Briatore), des lettres adressées aux membres du Conseil Mondial, deux témoignages sous serment de Piquet, les retranscriptions des communications radio de l'équipe à Singapour, le détail des endroits où les véhicules d'intervention étaient placés à Singapour, des

lettres des commissaires techniques de la FIA et une carte détaillée des virages 14 à 17.

C'était l'équivalent en F1 du scandale des notes de frais des députés qui avait secoué la Grande-Bretagne durant l'été. Dans les deux cas, on disposait de suffisamment d'informations pour écrire un livre entier mais il était impossible de tout publier d'un coup. Mieux valait, alors, les disséminer une par une. Se retrouver dans cette situation est le nirvana de tout journaliste reporter – et donne une idée de ce qu'ont dû ressentir Bob Woodward et Carl Bernstein quand ils ont réuni leurs informations sur le Watergate. Dans de telles situations, cependant, il est impossible que les choses soient rendues publiques sans déclencher de réactions en chaîne – surtout dans le monde très puissant de la F1.

La FIA se mit vite en quête de savoir d'où provenait la fuite. Il y eut quelques suspicions selon lesquelles la source était en fait une personne à l'intérieur même de l'équipe Renault, qui souhaitait délivrer ses informations au grand jour pour montrer que le procès de la FIA ne respectait pas la présomption d'innocence applicable à toute affaire judiciaire “normale”.

Tout ce que je pus dire était que je ne révélerais pas ma source. À ce jour, je ne sais toujours pas avec certitude quelle était la



source originelle du document, ni combien de gens y ont eu accès avant qu'elle arrive entre les mains de celui qui me l'a transmise. En réalité, divers documents se mettant à arriver dans la boîte à e-mails d'autres journalistes au fil du week-end de Monza, il était difficile de savoir s'il n'y avait qu'une seule source ou bien plusieurs.

Mon avis, si tant est qu'il ait une importance, est que la "source n°1" était un membre du Conseil Mondial de la FIA dont la motivation était de créer de la transparence et d'en faire ressortir la vérité – plutôt que de discréditer Renault ou d'exposer la FIA comme une organisation à laquelle on ne pouvait faire confiance sur des questions comme celle-là.

Je ne pense pas, en revanche, que la FIA ait fait "fuir" l'affaire de façon délibérée pour qu'elle devienne publique et que Renault se retrouve devant le fait accompli. Le corps dirigeant a usé de telles méthodes dans le passé – essentiellement avec des lettres – mais pas cette fois.

Le vendredi de Monza, Autosport.com mit en ligne d'autres parts du contenu de ce fameux dossier – en choisissant cette fois une lettre que Flavio Briatore avait adressée à Nelson Piquet Sr, le menaçant de poursuites pour ce qu'il appelait des « mensonges scandaleux ».

À ce stade, la fuite des documents devenait une affaire à elle seule, la FIA recherchant la personne qui en était à l'origine. Plus tard, l'association des constructeurs de F1 (FOTA) allait elle aussi critiquer cette fuite. Ayant publié ces éléments en premier, il m'était difficile de ne pas me sentir un peu assiégé.

La fuite devenant aussi publique, la FIA et Renault n'avaient plus d'autre option que de s'exprimer. Durant la première séance d'essais libres du vendredi, Mosley convoqua quelques-uns d'entre nous pour en discuter. Il exprima ses inquiétudes concernant les fuites – mais dit que la FIA aurait tort de juger Renault avant que l'équipe n'ait pu se défendre. Cependant, il laissa clairement entendre que pour lui, arranger ainsi une course était pire qu'une tricherie.

Peu après la fin de cette réunion, et au moment (coïncidence ?) où Briatore annonçait son action, Renault publia un communiqué confirmant que l'Italien poursuivait les Piquet en justice.

Plus tard, à son tour, Briatore convoqua quelques médias dans son motor-home pour une brève mise au point. Tandis qu'une foule de cameramen et de photographes se pressaient à l'extérieur, il nous dit de façon confidentielle que « toute la vérité sortirait ». Au final, pourtant, il se garda bien de dire ce que cette vérité serait d'après lui. Nous ne le savions pas encore, mais c'était la dernière fois que nous entendions www.dailymotion.com Briatore avant un moment...

Ses patrons chez Renault, face à l'évidence selon laquelle l'équipe était mise en cause publiquement, reconnurent la faute et, dans la semaine suivant le GP d'Italie, tant Briatore que Symonds quittèrent l'entreprise.

Malgré les enquêtes détaillées de Renault et de la FIA, nous ne savons toujours pas tout ce que cache le scandale du crash – ni surtout qui a eu cette idée en premier. Seuls les trois hommes qui se trouvaient dans le bureau de Briatore, en ce dimanche après-midi à Singapour, connaissent la vérité et leurs propres affirmations divergent.

Tout ce que l'on peut dire avec certitude, comme John Bunyan il y a bien longtemps, c'est qu'une fuite les a fait couler. Et que leur péché, par une nuit de folie à Singapour, les a détruits. **FO**



Piquet Jr a fait en juillet une déposition sous serment pour dire qu'on lui avait demandé de se loucher sciemment...

Le film de "l'affaire"

27/09/08 Fernando Alonso se qualifie seulement 15e pour le GP de Singapour après une casse de pompe à essence. Son équipier Nelson Piquet Jr se qualifie 16e.

28/09/08 Fernando Alonso remporte le GP de Singapour. Nelson Piquet Jr a tapé le mur au 14e tour, entraînant une sortie de la Voiture de Sécurité. À ce stade, seul Alonso avait fait son pit-stop, au 12e tour, prenant ainsi un important avantage stratégique.

26/07/09 Nelson Piquet Jr dispute sa dernière course pour Renault lors du GP de Hongrie, qu'il termine à la 12e place.

28/07/09 Flavio Briatore écrit à Nelson Piquet Sr, l'accusant de chantage et d'extorsion pour avoir dit qu'il avait été demandé à son fils de sortir délibérément.

30/07/09 Nelson Piquet Jr fait une déposition sous serment à la FIA, affirmant qu'il lui avait été demandé de se crasher de façon délibérée durant le GP de Singapour 2008 par Flavio Briatore et Pat Symonds.

03/08/09 Nelson Piquet Jr confirme qu'il vient d'être licencié par Renault. Il fait référence à des "incidents que je ne peux passer sous silence" et décrit son patron, Flavio Briatore, comme son "bourreau".

18/08/09 Renault confirme que Nelson Piquet Jr est remplacé par Romain Grosjean.

25/08/09 Piquet Jr fait une nouvelle déposition sous serment auprès de la FIA.

27/08/09 Le samedi veille du GP de Belgique, Pat Symonds, Flavio Briatore et d'autres membres du personnel de Renault F1 sont interrogés par la FIA. D'autres interrogatoires auront lieu le lendemain.

30/08/09 La FIA confirme que : "Une enquête est en cours concernant des événements qui se seraient déroulés au cours du précédent championnat."

04/09/09 Renault est convoqué devant le Conseil Mondial du Sport Automobile et doit répondre à l'accusation d'avoir enfreint l'article 151c du Code Sportif International.

09/09/09 Autosport.com met en ligne son premier dossier faisant état d'une fuite.

11/09/09 Flavio Briatore accuse Piquet Jr of "mensonges scandaleux" tandis que Max Mosley qualifie le fait d'arranger une course de "pire qu'une tricherie".

16/09/09 Après une enquête interne, l'entreprise Renault informe la FIA qu'elle ne contestera pas les charges qui pèsent contre elle au Conseil Mondial. Flavio Briatore et Pat Symonds quittent l'équipe.

21/09/09 L'équipe Renault se trouve exclue définitivement avec une période probatoire de deux ans. Briatore est banni à vie et Symonds pour cinq ans de toute compétition sportive estampillée FIA.

LES STATS DE 2009

La pole de Lewis Hamilton à Abu Dhabi était **0"667 plus rapide** que le chrono de Sebastian Vettel, 2e - le plus grand écart entre les deux premiers sur une grille de départ depuis le GP de Hongrie 2005 quand **0"897** séparait Michael Schumacher et Juan Pablo Montoya.

Il y a eu en tout **605 pit-stops** sur les 17 GP de l'année



Renault a terminé à la huitième place du championnat constructeurs - son plus mauvais classement depuis 1978 (12e).

Le seul pilote qui a pris le départ de toutes les courses mais n'a pas marqué un seul point est le Japonais de Williams, Kazuki Nakajima.



Avant Abu Dhabi, Hamilton avait couru **51 GP consécutifs** sans aucune casse mécanique - sept de moins que le record de Michael Schumacher.

Saviez-vous que Jenson Button a signé un podium de moins en 2009 qu'il ne l'avait fait en 2004 ? Vous le saviez. Bon. Alors saviez-vous que... Oui. Bon.

En Malaisie, la moitié des points a été attribuée pour la première fois depuis le GP d'Australie 1991. Cette course de 55'30"622 est la troisième plus courte de l'histoire derrière Australie 1991 encore (24'34"899) et Espagne 1975 (42'53'7).

L'âge moyen des 25 pilotes qui ont pris un départ était de **27 ans.**



Le Safety Car a fait son entrée en piste **neuf fois**, pour un total de 43 tours



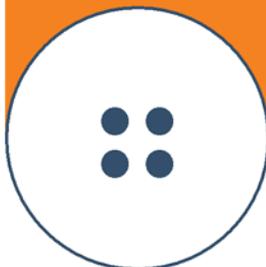
Du GP de Turquie jusqu'à celui de Belgique, les six courses disputées ont eu six vainqueurs différents : Jenson Button, Sebastian Vettel, Mark Webber, Lewis Hamilton, Rubens Barrichello et Kimi Räikkönen. C'est moins bien que sept vainqueurs différents en sept courses en 1982.



Le vainqueur du premier GP a gagné le titre à **16 reprises** au cours des 20 dernières années.

Luca Badoer a passé **40 tours** à la 17e place en deux GP et a payé **5335€** d'amendes pour excès de vitesse.

Button est le deuxième pilote britannique de suite à gagner le titre au Brésil en portant le n°22. Et c'est la cinquième année de suite que le champion est désigné à Interlagos.



Le 23 a gagné un GP pour la troisième fois dans l'histoire de la F1 quand Rubens Barrichello s'est imposé à Valence. Les autres ? Jim Clark au GP de Belgique 1964 et Heikki Kovalainen au GP de Hongrie 2008.

Jenson Button a obtenu neuf podiums en 2009, soit un de moins qu'en 2004.



L'abandon de Nick Heidfeld à Singapour a mis fin à sa série de 41 courses terminées de suite, depuis le GP de France 2007

Sur les 17 podiums, 153 litres de champagne ont été vidés de leur bouteille par les trois premiers - même s'il n'était pas alcoolisé lors des courses de Bahrein et d'Abou Dhabi



Aucun Finlandais n'a gagné le GP d'Italie même si Keke Rosberg, Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen et Heikki Kovalainen l'ont mené dix fois à eux quatre.

Au total, **140 628€** d'amendes ont été payés à la FIA.

À Bahrein, Jarno Trulli a fait son premier meilleur tour en course à sa **203e tentative.**



Button a gagné le titre pour sa dixième saison. Un seul pilote avant lui avait mis plus de temps : Nigel Mansell en 1992 - pour sa 12e saison complète

Lewis Hamilton n'a jamais mené un tour au GP du Brésil

Il y a eu en tout **272 COURSES**

disputées depuis le retour des ravitaillements (1994)

La saison **1993** était la dernière où Ferrari n'avait fait aucune pole avant 2009.

Il y a eu **52** changements de leader en course durant la saison

Si vous partez de Melbourne et suivez la destination de tous les GP jusqu'à Abou Dhabi, vous couvrirez 77 819 kilomètres

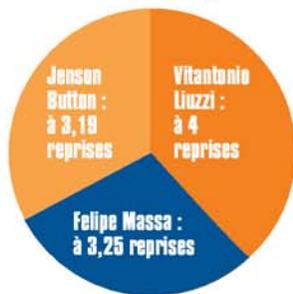


€€€€€ Environ 90 millions d'euros ont été consacrés au salaire des pilotes €€€€€

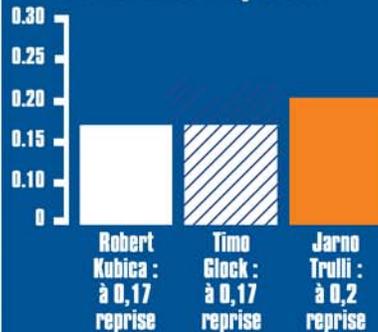
Le championnat du "c'est sûr"

Jenson Button, qui confesse dans ce numéro qu'il le dit trop souvent, n'est toutefois pas le seul. En 2009, les gars de RealBrawnGP.com se sont mis à compter le nombre de fois où les pilotes les prononçaient en conférence de presse FIA. Voici le résultat de l'autre championnat du monde...

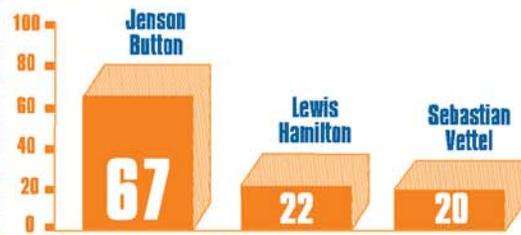
Le plus de "c'est sûr" en moyenne en conférence de presse



Le moins de "c'est sûr" en conférence de presse



Le plus de "c'est sûr" en 2009 :



!!! Au total, les pilotes de F1 ont prononcé les mots "c'est sûr" à 198 reprises lors de conférences de presse en 2009. C'est un record, c'est sûr !



BORDS DE PISTES

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

C'était il y a trente ans, à la fin de l'année 1979. Alain Prost était convié à piloter pour la toute première fois une monoplace de Formule 1. À l'époque, les mises à l'essai des jeunes pilotes n'étaient pas légion. Et lorsqu'une telle opportunité se présentait, il s'agissait de ne pas la rater. Le jeune français, imbattable jusque-là dans les formules de promotion et tout juste sacré champion d'Europe de F3, ne fit qu'une bouchée de celui avec

son manager et de quelques avocats – avait, dans le secret d'un bureau genevois, apposé son hésitante signature au bas d'un contrat frappé du cheval cabré faisant de lui un "Pilote Ferrari".

"Bianchi profite de la volonté des teams de ficeler les talents dès leur plus jeune âge"

lequel il avait été mis en "concurrence". La démonstration eut lieu sur le circuit Paul Ricard, qu'il n'avait pas besoin de connaître comme sa poche pour ridiculiser le pauvre américain Kevin Cogan. On connaît la suite de la carrière de celui qui allait devenir le premier, et toujours le seul à ce jour, pilote français champion du monde de F1.

À l'époque, Jules Bianchi n'était pas né bien sûr. Et voilà que le jeune sudiste s'est retrouvé à son tour dans la situation de son illustre aîné au début de ce mois de décembre 2009. À un détail près toutefois : il était invité par Ferrari pour une simple évaluation. Bianchi, lui aussi fraîchement sacré champion d'Europe de F3, ne jouait pas sa carrière en F1 sur ce coup-là. Il lui fallait simplement démontrer ses capacités. Ce qu'il a fait avec brio, calme et maturité. Le plus étonnant, c'est qu'il ne lui a même pas été nécessaire de faire ses preuves et d'exploser les chronos pour se voir considérer par les responsables de la mythique écurie italienne.

En effet, avant même d'avoir bouclé le moindre tour de circuit à bord de la rétive monoplace rouge de la saison 2009, Bianchi – assisté de

Est-ce qu'on peut rêver d'un plus beau cadeau à l'approche de Noël lorsqu'on vient à peine de fêter ses vingt ans ?

Outre son talent évident, Jules Bianchi a également profité de la désormais prudence de sioux des écuries et des managers qui préfèrent ficeler un jeune talent dès son plus jeune âge, et surtout à bon prix, plutôt que de l'arracher – plus tard – à la concurrence au prix fort, une fois devenu une des vedettes incontournables du paddock.

www.bordsdepistes.com



Alain Prost avait débuté en F1 en 1980 sitôt après le titre F3 et ses premiers tests sur McLaren. Autres temps, autres mœurs.

ELLE EST OÙ LA FRANCE DU SPORT AUTOMOBILE ?

VOUS ÊTES UN HABITANT de l'hexagone, amateur de sport automobile qui, alléché par les multiples nouveautés techniques, les nombreux transferts en F1, l'arrivée de Räikkönen en WRC et de nouvelles équipes dans le paddock de F1, êtes en train de préparer votre programme des réjouissances pour la saison 2010.

Attendez-vous toutefois à quelques déceptions. Encore une fois, le Grand Prix de France de F1 n'apparaît pas sur le calendrier diffusé par la FIA à la mi-décembre. Autant réserver tout de suite votre place de tribune à Monaco, à Spa-Francorchamps ou pour quoi pas Monza ou au Nürburgring pour espérer voir en action ces merveilleux bolides.

Nostalgique de Kimi Räikkönen, vous auriez aimé aller l'encourager sur les routes du Monte-Carlo. Oui, mais voilà, ce rallye n'accueille plus les voitures du WRC et n'est plus prétexte à une épreuve du championnat du monde. Vous décidez alors de vous tourner vers une autre épreuve mythique, le Tour de Corse. Il n'existe plus ? Ah Bon. Ouf, vous pourrez vous déplacer vers les terres d'Alsace pour aller applaudir l'acrobate finlandais sur l'asphalte du Rallye de France.

N'empêche que votre passion première, c'est le circuit... Ça y est ! Vous avez trouvé. Comme vous ne souffrez pas d'agoraphobie, vous irez vivre, en "direct live" la grande fête populaire qu'est la semaine des 24 Heures du Mans. Ça sera bien l'unique occasion d'y applaudir à la fois des voitures françaises (1), pilotées par des pilotes français, sur un circuit français.

(1) Renault F1 Team est un cas d'école sur lequel j'aurai sans aucun doute l'occasion de revenir dès le mois prochain.

JENSON VS HAMILTON (ÉPISODE II)

LE MOIS DERNIER, l'un des thèmes de ma chronique concernait Jenson Button – dont certains comparaient le titre mondial à celui de Damon Hill, laissant entendre qu'il s'agissait là d'un sacre au rabais. Eh bien, en faisant le choix assez baroque de rejoindre l'écurie McLaren plutôt que de ne pas être augmenté

chez Brawn (pardon, Mercedes) GP, Button impose un peu plus le respect. Et la confrontation directe à armes égales – espérons – avec son compatriote Lewis Hamilton dira ce que vaut vraiment ce play-boy sympathique au coup de volant élégant.

Aujourd'hui, les deux jeunes hommes sont bons copains, sans parler d'une amitié qui n'existe pas à ce niveau de compétition. Mais

combien de temps vont-ils le rester ? Jenson Button a-t-il commis un péché d'orgueil en s'imaginant pouvoir battre Lewis Hamilton, l'actuel maître de la maison McLaren ? Les 19 Grands Prix de la saison à venir le diront. S'il y parvient, le nouveau champion méritera toute la considération (ainsi que les excuses) des sceptiques. Et il ne sera sûrement pas loin de décrocher un deuxième titre mondial.

COMPÉTITION I-WAY : RIEN N'EST ENCORE JOUÉ

Nicolas Patala est toujours en tête du classement F1 de la grande compétition automobile sur simulateurs de pilotage organisée par I-WAY. Depuis plus de 3 mois, il occupe la première place du podium et cherche sans cesse à se perfectionner. Mais rien n'est encore joué ! Être leader en Formule 1 ne suffira pas ! Le meilleur pilote sera désigné par le cumul des distances dans chacune des catégories. Il devra donc faire ses preuves en F1 mais également en Rallye et en Endurance, disciplines où Mathias Drevet et Jérémy Fabra s'illustrent. Tous deux passionnés de sport auto, ils n'ont pas dit leur dernier mot et comptent bien faire face à ce concurrent de taille. La grande finale aura lieu les 3 et 4 juillet prochain et départagera les 432 pilotes sélectionnés entre le 1er juillet 2009 et le 20 juin 2010. Un seul compétiteur sera nommé vainqueur. Il repartira au volant d'une **PORSCHE CAYMAN** d'une valeur de 53 000€.



Tous à vos volants !

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



Simulateurs de pilotage professionnels unique au monde et ouvert à tous

iway

Mettez à jour vos sensations

www.i-way-world.fr . 04 37 50 28 70 . 4 rue Jean Marcuit 69009 Lyon



DANS LA COULISSE

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

En annonçant son retrait de la F1 pour fin 2010, Bridgestone a implicitement confirmé que le système du manufacturier de pneus unique générerait un accablant déficit de communication pour le "bénéficiaire" de ce monopole, parmi lesquels des coûts injustifiables pour le nouveau président auprès de son Conseil d'Administration.

"Verra-t-on Hankook ou Kumho ou Hankook et Kumho en F1 en début de saison 2011 ?"

En revanche, relation de cause à effet ou pas, la programmation du GP de Corée en octobre 2010 crée un appel d'air sur les deux manufacturiers coréens Hankook et Kumho – une des filiales du puissant groupe Kumho Asiana, conglomérat industriel sud-coréen dont les diverses activités sont notamment l'aviation,

la finance, l'assurance-vie, la construction, le transport, la chimie et la fabrique de pneumatiques. Tous deux sont déjà présents en sports mécaniques (Tourisme, Endurance, Rallyes-Raids, F3), et de redoutables adversaires.

Kumho et Hankook ont attaqué (commerciallement) l'Europe assez récemment, notamment par les nations de l'Est, et sont tentés de se battre pour accéder à la F1. Leurs communicants, essentiellement allemands, ont approché le pouvoir sportif. Pour apprendre qu'en supprimant les essais privés et les ravitaillements en course, la réglementation 2010 de la F1 réduisait considérablement les coûts d'un championnat du monde de dix-huit courses.

Selon des prévisions (encore) confidentielles, tout manufacturier pourrait fournir le championnat de F1 sur la base de 40 000 pneus au maximum. Avec, surtout, un corollaire avantageux : l'absence pratique de toute recherche chimique ou autre. Autrement dit, en matière de pneumatiques, le championnat du monde

de F1 va se limiter à un rôle d'exposition sur quatre continents avec une totale liberté d'exploitation publicitaire et commerciale. Somme toute, un programme attractif.

Ce rôle d'exposition universelle trouble d'ailleurs (un peu) les fabricants coréens. Leurs premières études les incitent à penser qu'une fourniture de la F1 suppose et exige des réseaux commerciaux développés et présents dans tous les pays. Cette face cachée d'une entrée en F1 en relais de Bridgestone interpelle aussi bien Kumho que Hankook sur la spécificité et le volume de cette irruption sur la scène des GP.

Autrement dit, verra-t-on Kumho ou Hankook ou Kumho et Hankook dans le championnat 2011 ? De cette réponse dépend par extension l'attitude, à terme, de Michelin. Pour le moment, Clermont observe, étudie et réfléchit. Affaire à suivre, de près...

RENAULT : LA MISSION REFUSÉE A ALAIN PROST

DANS LE MAELSTRÖM post-Briatore qui a déferlé sur l'écurie Renault, ces dernières semaines, le nom d'Alain Prost a dépassé le cap de la simple évocation pour se transformer en approche confidentielle.

Dans un premier temps, le quadruple champion du monde a été contacté pour une fonction de responsabilité aux contours mal définis.

Alain Prost a réagi d'abord en précisant ses ambitions, puis surtout en définissant sa mission et ses objectifs. Avec, en exergue, une proposition très ciblée. L'ex-pilote Renault en F1 souhaitait simplement le poste spécifique de "conseiller spécial" auprès du président. Son ambition était légitime.

Selon ce schéma, Alain Prost ne dépendait que de Carlos Ghosn et ne rapportait qu'à lui. Évidemment, en coupant les lignes hiérarchiques, Prost privilégiait (sans doute) l'efficacité mais, simultanément, il ne se créait pas beaucoup d'amis au sein de l'écurie et de l'entreprise.

Cette opération Prost a trouvé son terme... avant sa conclusion. Il n'en subsiste évidemment rien dans l'opinion publique, pas du tout avertie de la volonté de Prost. En définitive, aujourd'hui, ils sont plusieurs, chez Renault, à se sentir soulagés. Pour le moment...

COURSE DES CHAMPIONS : RETOUR EN FRANCE ?

PEU IMPORTE que Michèle Mouton et Fredrik Johnson, les organisateurs de la célèbre Course des Champions, se soient exprimés à une demi-heure d'intervalle au Motor Sport Business Forum de Monaco ; tous deux aboutissaient, l'une avant l'autre, à une conclusion satisfaisante, à savoir que l'édition 2009 de cette Course des Champions (3-5 novembre) avait sonné l'éveil de l'intérêt de la Chine pour la F1 avec 94 000 spectateurs en trois jours venus admirer, entre autres, Jenson Button, Sébastien Vettel et Michael Schumacher – tous trois médaillés dans le Stade Olympique de Pékin.

En une seule fois, Pékin a attiré plus de spectateurs que le GP de Chine en cinq éditions pas très rentables à Shanghai.

Ce phénomène démontre, au moins, que la célébrité des pilotes de F1 est une denrée qui s'exploite et se consomme en dehors des rendez-vous traditionnels sur des circuits non-moins traditionnels.

Une ombre (chinoise) à ce tableau : un cer-

tain manque d'exposition et de couverture de l'événement dans les médias chinois malgré malgré dix heures de direct sur TV5 en deux jours. Conséquences : les organisateurs-proprétaires de la Course des Champions examinent avec intérêt les candidatures venues en priorité de l'Afrique du Sud (Kyalami), des USA (Long Beach et Indianapolis), d'Allemagne (Berlin), etc... La dualité Coupe des Nations/Coupe des Champions, précédée par une journée d'initiation à l'intention des jeunes fanatiques de sport auto, pourrait aussi intéresser à nouveau l'Hexagone. Comme voici quelques années, dans le cadre prestigieux du Stade de France.



Michael Schumacher et d'autres pilotes de F1 ont fait le spectacle dans le Stade Olympique de Pékin en novembre.

OFFREZ UN ÉCRIN A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE
PEUT CONTENIR
JUSQU'À DOUZE
NUMÉROS



POUR VOUS
19⁹⁰ €
LA RELIURE
F1 RACING

COMMANDEZ

VOTRE RELIURE*

F1
RACING

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

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

Je désire commander

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

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal [][][][][][] Tél E-mail

Je suis abonné oui non

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vnoyelle@bandbmedia.com
* 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.

LA

F1

D'AVANT...

Nos trésors cachés : le plein de souvenirs

CHAOS SOUS LA PLUIE AU BRÉSIL

Quelle que soit l'époque de l'année où le Brésil accueille la F1, la pluie n'est jamais bien loin. Si la seule course sud-américaine restante est aujourd'hui un rendez-vous incontournable de la fin de saison, c'était, en 1981, la deuxième manche et elle était disputée à Jacarepagua. La pluie était bien présente en cette fin du mois de mars, et allait créer une belle panique dès le départ.

Nelson Piquet avait signé la pole sur sa Brabham BT49C équipée d'une suspension hydraulique lui permettant d'avoir une garde au sol plus basse en piste que celle autorisée et mesurée au stand. De façon inexplicable, la piste étant déjà détrempée, le Brésilien opta pour des pneus slicks tandis que le reste de la grille (à l'exception de Didier Pironi et Siegfried Stohr, mais eux partaient de loin) choisissait les pluies. Un nouveau déluge le renvoya en 12^e position.

L'humidité de la piste contribua donc à un envol très lent d'Alain Prost qui força Gilles Villeneuve à lever le pied, celui-ci étant alors heurté par Mario Andretti.

Piquet hors du coup, la course tourna en faveur de Williams dont le pilote n°2, Carlos Reutemann, prit la tête d'entrée devant son chef de file, Alan Jones. Dix tours avant la fin, ordre lui fut donné par panneau interposé de laisser passer son équipier, mais il ne répondit pas et tous s'attendaient à ce qu'il mette un point d'honneur à s'exécutant dans le dernier tour.

Eh bien non. Carlos resta pied au plancher et s'imposa devant un Jones furibard, qui ne se présenta pas sur le podium, et Riccardo Patrese au volant d'une Arrows.

1 RENÉ ARNOUX

Le Grenoblois s'était élançé 8e sur la voiture de réserve de son coéquipier chez Renault, Alain Prost, après avoir détruit la sienne en qualifications. Il heurta Chico Serra en voulant éviter le chaos devant lui au départ et dut abandonner dès les premiers mètres.

2 MARIO ANDRETTI

Le champion du monde 1978 était passé de Lotus à Alfa Romeo pour la saison 1981 et avait bien débuté la saison avec la 3^e place à Long Beach. Il se qualifia 9e mais un choc contre une roue arrière de Gilles Villeneuve au départ allait le forcer à l'abandon.



6 SIEGFRIED STOHR

Ayant manqué sa qualification à Long Beach, l'Italien faisait ses débuts en F1 en s'élançant 21e, loin derrière son équipier Patrese (4e). Il survécut à ce tête-à-queue mais dut se retirer 20 tours après, à la suite d'un choc avec la Theodore de Patrick Tambay.

3 HECTOR REBAQUE

Seulement 11e sur la grille au volant de la seconde Brabham-Ford BT49C, le Mexicain n'échappa pas au fracas du départ. Une partie de son aileron avant fut tordue et il finit par stopper après 11 boucles, puis il abandonna à cause de sa suspension arrière.

4 JEAN-PIERRE JARIER

Bien qu'ayant tourné sur le "mulet" Ligier le mercredi, Jarier avait dû attendre le samedi pour savoir si Jean-Pierre Jabouille serait en état de courir (blessé fin 1980). Parti 23e, "Godasse de plomb" fit une course superbe jusqu'à la 7e place.

5 CHICO SERRA

Un Brésilien pilotant une monoplace brésilienne au Brésil. Que demander de plus ? Une Fittipaldi compétitive, pardi, plutôt qu'une voiture de la saison précédente à peine évoluée. En travers sur la photo, Chico fut le troisième pilote éliminé au départ.



7 RICARDO ZUNINO

L'Argentin était un des pilotes dits payants à se relayer sur la seconde Tyrrell en ce début de saison. Hors du coup et non qualifié le vendredi, il accrocha la dernière position sur la grille le samedi, pour finir à quatre tours du vainqueur le dimanche.

8 JOHN WATSON

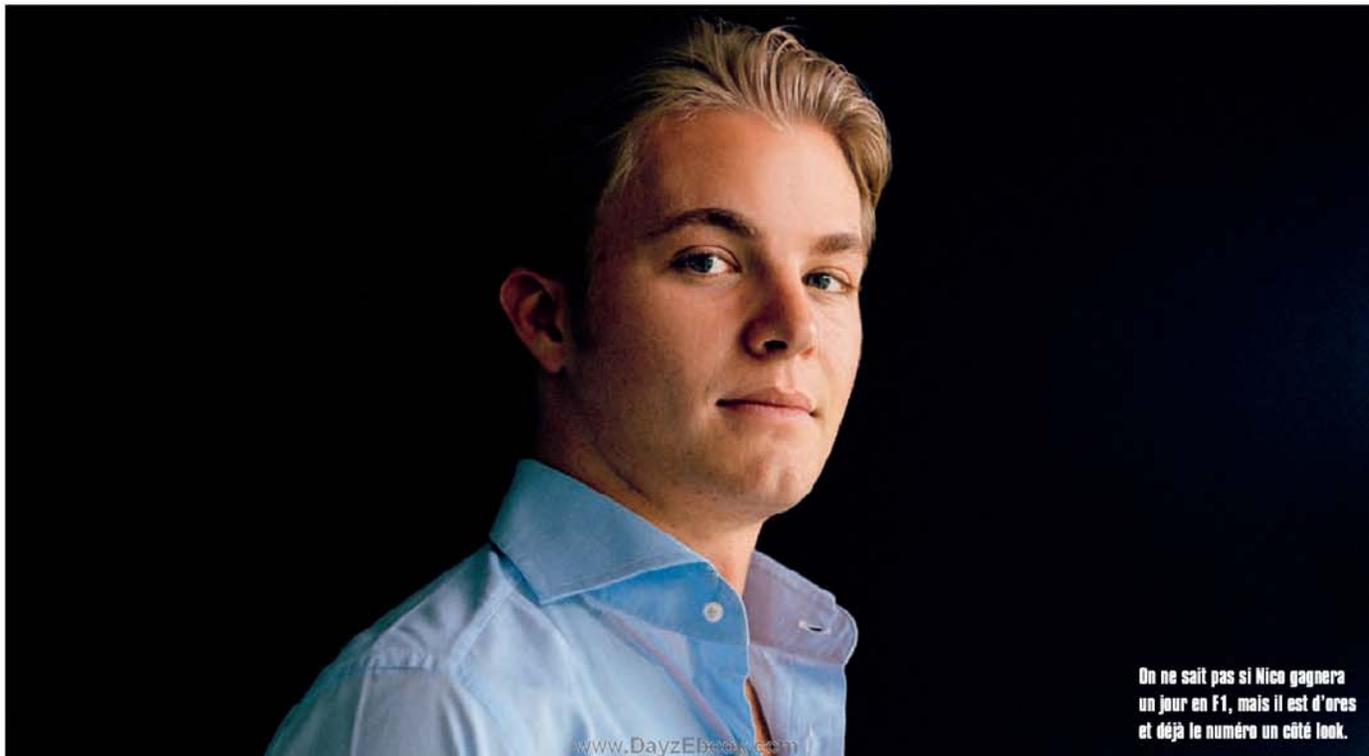
Après avoir brièvement testé à Long Beach le nouveau châssis MP4 en fibre de carbone de McLaren, Watson et Cesaris devaient encore se contenter de la peu rapide M29F. L'Irlandais put continuer après cette excursion dans l'herbe pour finir 8e.

9 ANDREA DE CESARIS

Bien que partant deux lignes derrière Watson après plusieurs tête-à-queue en qualif, de Cesaris était devant au moment où les deux McLaren étaient dans l'herbe ! Cela n'allait pas durer car un problème de pompe à essence força l'Italien à renoncer au 9e tour.

CONSEILS D'AMI...

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



On ne sait pas si Nico gagnera un jour en F1, mais il est d'ores et déjà le numéro un côté look.

NICO ROSBERG

PILOTE MERCEDES GP ET SPÉCIALISTE DES ŒUFS SUR LE PLAT, 24 ANS

1 CHOISISSEZ VOS LUNETTES DE SOLEIL

En matière de mode, les hommes peuvent faire une différence avec les montres et les lunettes de soleil. Les filles le peuvent avec les chaussures, les sacs à main, les bracelets, les boucles d'oreilles, le maquillage – tout. Un homme doit bien choisir sa montre et ses lunettes de soleil. C'est important pour lui.

2 NE PARLEZ PAS DANS LE DOS DES GENS

En quatre ans chez Williams, j'ai appris que le secret d'une bonne relation avec Patrick Head est de ne pas parler des gens dans leur dos. Il faut écouter, respecter et prendre ce dont on a besoin. Ce n'est pas si difficile.

3 NE SOYEZ PAS TIMIDE

Quand on apprend une langue, il faut juste se lancer et parler. Rencontrer des gens qui la parlent couramment. Même s'ils ne pigent pas tout ce qu'on dit et qu'ils trouvent ça drôle !

4 AYEZ TOUJOURS CONFIANCE EN VOUS

Avoir confiance en soi est le signe qu'on s'aime, et je pense que c'est important dans

la vie. Si on est heureux de ce qu'on est, on peut réussir de grandes choses. Ça aide en F1.

5 N'ARRIVEZ PAS TROP TÔT

Tout jeune pilote est impatient d'arriver en F1. Il ne faut pas vouloir y arriver trop vite. C'est un monde très différent de tout ce qu'on peut expérimenter d'autre et il faut y être préparé. Mon conseil est celui-ci : prenez votre temps, préparez-vous bien et, une fois que vous y êtes, ayez toujours confiance en vous-même.

6 MÉFIEZ-VOUS DES REQUINS

Les médias sont comme des requins. Tous ces journalistes veulent surpasser les autres et il y en a toujours un pour s'en prendre à vous. Il faut être prudent. Un pilote ne doit pas se laisser déstabiliser par des choses négatives.

7 FAÏTES DES NUITS BLANCHES

Je m'autorise à rester debout toute la nuit avant de prendre un vol long courrier. Si je me rends en Extrême-Orient par exemple, je m'assure d'être bien vanné avant de monter dans l'avion. Comme ça je peux dormir neuf

heures pendant le vol et je suis d'attaque en arrivant, sans les effets du décalage horaire.

8 MONTREZ-VOUS AGRESSIF

Le secret pour faire un tour rapide en qualif, c'est l'agressivité. On peut repousser plus loin les limites de la voiture, lorsqu'elle est moins chargée en essence, qu'aux essais libres, mais il faut contrôler cette agressivité pour tirer le plus possible du package dont on dispose.

9 ÉVITEZ LA BAVE

Je ne suis pas bon cuisinier, sauf pour un truc : les œufs au plat sur des toasts. C'est un mets difficile à bien réussir car le blanc de l'œuf doit être travaillé avec soin, et le jaune doit rester bien rond et sans bave autour.

10 AFFRONTÉZ VOS PEURS

La peur est quelque chose de très difficile à surmonter. J'ai très peur du vide et je lutte contre ça en repoussant mes limites. J'essaie de regarder en bas de toujours plus haut, dans l'espoir que je finirai par m'y habituer, mais ça demande du temps...

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

ZP XP S SPO ECO

SERIE ZP

Modèle Hexagonal 25m² Only the experience

EN QUOI
NOS TENTES
SONT-ELLES
DIFFERENTES ?

MONTAGE EN 60 SECONDES !



La gamme ZP correspond à une utilisation journalière.



1 Cable de tension spécial ZP



2 Pièce de connexion injectée fibre de verre garantie 5 ans.



3 Bâche PVC ignifugée M2 380 gr/m²



4 Gachette de coin auto-bloquante breveté.



5 Profilé aluminium renforcé à gorge 50 mm



6 Mur coulissant en partie haute



7 Montage des murs par jonc coulissant



8 Sac de transport renforcé ZP

LPTENT
ZA les CHAPITEAUX
38540 GRENAY
Tél : 04.74.94.08.50
Fax : 04.74.94.07.07
Mail : info@lptent.com
www.lptent.com



THE MOST PRESTIGIOUS* DRIVING SCHOOL IN THE WORLD*



16 FORMULE 1 motorisées par des moteurs V8 et V10, 2 F1 biplaces spécialement conçues pour les baptêmes de piste, et la 905 PEUGEOT, Championne du Monde et victorieuse des 24 heures du Mans, sont à votre disposition sur différents circuits, dont le circuit du troisième millénaire : Le Paul Ricard High Tech Test Track.



Informations

Tel : +33 494 609 700

mail@agsformule1.com

www.stages-f1.com

Membre



* LA PLUS PRESTIGIEUSE ÉCOLE DE PILOTAGE AU MONDE

