

2010, C'EST PARTI...

**EXCLU**

Faites un tour de simulateur ou recevez des BD en vous abonnant à F1 Racing !

# F1 RACING

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE

**Hamilton - Hill - Button**

Rencontre au sommet entre 3 champions du monde dans notre...

**NUMÉRO SPÉCIAL**



# GUIDE DE LA SAISON

www.DayzEbook.com

**Aussi dans F1 Racing**

**SCHUMACHER**

Ses premiers tests avant un sensationnel retour

**RENAULT**

Nouvelles couleurs pour reprendre des couleurs

**MASSA**

Felipe est en forme et ne craint pas Alonso

**SENA**

Suivez Bruno au Brésil sur les traces d'Ayrton



NUMÉRO **133**  
MARS 2010  
5,50 €

DOM 6,80 € - BELG 6,20 € - LUXEMB 6,20 € - SUISSE 10,40CHF - CANADA 10,25CAD

L 19828 - 133 H - F: 5,50 € - RD



**LE MANS  
SERIES**

**8 HEURES  
CASTELLET**  
10/11 AVRIL 2010



Achetez votre entrée  
pour les 8 Heures du Castellet  
et accédez gratuitement  
le 7 mars aux essais officiels :  
[www.circuitpaulricard.com](http://www.circuitpaulricard.com)

Essais officiels : 7 mars

Course : 10-11 avril



[www.lemans-series.com](http://www.lemans-series.com)

W. Pichot - Communication

  
**LE CASTELLET**  
10-11 AVRIL

  
**SPA-FRANCORCHAMPS**  
7-8-10 MAI

  
**ALGARVE**  
16-17 JUILLET

  
**HUNGARORING**  
21-22 AOÛT

  
**SILVERSTONE**  
10-11-12 SEPTEMBRE





JEAN-PHILIPPE VENNING

**NOUS Y VOILÀ !**  
Enfin, presque...  
C'est dans trois semaines tout rond (à l'heure où ces lignes sont écrites) que les Formule 1 prendront la piste pour les premiers essais libres du GP de Bahreïn, la manche inaugurale de la saison 2010. Combien seront-elles ? On l'ignore encore, tant certaines des nouvelles écuries peinent à être prêtes à temps. Ce qui est sûr, c'est que le minimum envisageable de, disons, 22 voitures sera quoi qu'il en soit un progrès par rapport à ces dernières années ; cela, même si le chiffre promis de 26 n'est pas atteint (il ne l'a pas été depuis 1995). Ce qui reste d'ailleurs à prouver, vu l'incertitude...

Autre chiffre marquant, ce sont pas moins de quatre champions du monde qui seront présents cette année, dont un de retour – mais pas sur le retour : Michael Schumacher. Au lieu d'être sur le retour d'ailleurs, comprenez en poussive fin de carrière aux allures de pré-retraite, et tous sont bel et bien candidats au titre. Fernando Alonso, Lewis Hamilton, Jenson Button et donc Schumacher ne seront cependant pas les seuls à se lancer à la conquête du Graal car Sebastian Vettel et Felipe Massa ne s'en laisseront pas compter...

De tout cela, nous revenons en détail dans le traditionnel Guide de la Saison *F1 Racing* que vous avez entre les mains. Pas moins de 100 pages nous ont été utiles afin de publier tout ce qu'il faut savoir pour ne rien rater. Alors, bonne lecture, et surtout bonne saison.

Ah... attendez, on me dit dans la radio que Jacques Villeneuve pourrait aussi en être ! La F1 ne sait vraiment plus quoi faire pour nous surprendre, dites donc...

# Sommaire



MARS 2010 N° 133

## RUBRIQUES

- 004 **PARADE** Les plus belles photos des tests hivernaux en Espagne
- 010 **PADDOCK** Que valent les innovations aéro 2010 ? Éléments de réponse
- 022 **QUE SONT-ILS DEVENUS ?** Martin Donnelly est revenu de très loin
- 024 **TOP 10** Les pays qui ont accueilli le plus de Grands Prix
- 122 **CHRONIQUE** Lionel Froissart, un regard perçant sur l'actu de la F1
- 124 **CHRONIQUE** Renaud de Laborde ne rate rien... dans les coulisses
- 128 **LA F1 D'AVANT** C'était au temps... où il y avait des Français
- 130 **CONSEILS D'AMI** Sir Jackie Stewart. Respect

## LE GUIDE DE LA SAISON

- 028 **INTERVIEW BERNIE ECCLESTONE**  
Candidé, rugueux, transparent : Bernie donne ses prédictions pour la saison 2010
- 034 **DAMON HILL INTERVIEW JENSON ET LEWIS**  
Nous avons réuni trois champions du monde pour parler de la vie au sommet
- 042 **ÉQUIPE McLAREN** De retour aux premières loges après l'échec de l'an dernier ?
- 044 **LE RETOUR DES FLÈCHES D'ARGENT (ET D'UN CERTAIN MICHAEL...)**  
F1 Racing a scruté la première sortie des Mercedes F1 depuis... 55 ans
- 050 **ÉQUIPE MERCEDES** Brawn et Schumacher retrouveront-ils la même magie ?
- 052 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS : MARK WEBBER & CHRISTIAN HORNER**  
Vous aimerez l'anecdote avec Adrian Newey, l'Audi toute neuve et le verglas...
- 058 **ÉQUIPE RED BULL** Les seconds de 2009 peuvent-ils être les premiers de 2010 ?
- 060 **INTERVIEW FELIPE MASSA**  
Alonso ? C'est qui ? Felipe Massa pense que 2010 sera son année chez Ferrari
- 066 **ÉQUIPE FERRARI** La Scuderia ne peut se permettre de perdre... face à Schumi !
- 068 **EST-CE QUE WILLIAMS RECOMMENCERA À GAGNER UN JOUR ?**  
Cette écurie parmi les plus populaires peut-être retrouver sa gloire d'antan ?
- 072 **ÉQUIPE WILLIAMS** Espérons que le Cosworth ne sera pas son talon d'Achille...
- 074 **RENAULT : ÇA PASSE OU ÇA CASSE**  
Après les secousses de 2009, l'équipe veut revenir au calme... mais pas trop
- 080 **ÉQUIPE RENAULT** L'ex-championne peut-elle se sortir du pétrin ?
- 082 **INTERVIEW VITANTONIO LIUZZI**  
L'homme Tonio s'est assagi, le pilote Tonio doit maintenant casser la baraque
- 086 **ÉQUIPE FORCE INDIA** Pour faire mieux qu'en 2009, il faudrait une victoire...
- 088 **INTERVIEW SÉBASTIEN BUENI**  
Le Suisse ne veut aucun mal à Mark Webber, mais il prendrait bien sa place
- 092 **ÉQUIPE TORO ROSSO** S'en sortira-t-elle sans l'apport technique de Red Bull ?
- 094 **INTERVIEW HEIKKI KOVALAINEN**  
Oui, McLaren l'a viré... Mais Heikki a désormais un bon coup à jouer chez Lotus
- 097 **ÉQUIPE LOTUS** Retour d'un grand nom, et de Mike Gascoyne. Chaud devant !
- 098 **BRUNO SENNA SUR LES TRACES D'AYRTON**  
C'était le refuge d'Ayrtton. Quel meilleur guide que son neveu pour nous y emmener ?
- 103 **ÉQUIPE CAMPOS** La première équipe espagnole a souffert tout l'hiver pour y arriver...
- 104 **EN VISITE CHEZ USF1**  
On a eu un dessin de la voiture... En ont-ils commencé la fabrication ensuite ?
- 107 **ÉQUIPE USF1** Ils ont un rêve... Ont-ils encore une chance qu'il devienne réalité ?
- 108 **LE PARI DE VIRGIN SERA-T-IL PAYANT ?**  
Nick Wirth explique à F1 Racing pourquoi il a décidé de ne pas aller en soufflerie
- 111 **VIRGIN TEAM** Richard Branson peut-il obtenir le même succès qu'avec Brawn GP ?
- 112 **INTERVIEW PETER SAUBER**  
Le patron le plus discret de la F1 a montré les crocs pour sauver son équipe
- 115 **ÉQUIPE SAUBER** Peut-elle faire mieux en retrouvant ses valeurs d'origine ?
- 116 **LE GUIDE DES CIRCUITS** Tout ce qu'il faut savoir des 19 rendez-vous du calendrier
- 120 **RÈGLEMENT** Pas le temps de décortiquer ce qui change ? On l'a fait pour vous
- 126 **PRÉSENTATION BAHREÏN** Cette année, c'est Robert Kubica qui s'y colle



044



060



074



098



112

## FO RÉDACTION

43, 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@bonmedia.com  
Collaborateurs  
Catherine Libri, Richard Faiz,  
Frédéric Delagrè, Manuel  
Cadière, William Zink

**Chroniqueurs**  
Renaud de Laborde,  
Lionel Froissart  
**Maquettiste** Arnaud Peraton  
**Publicité** Capitale Régie  
35/37, rue Solferino  
92100 Boulogne-Billancourt  
Standard : 01 58 38 37 00  
Directeur de régie : Yanni Crabé  
Directrice de clientèle : Foushine Bouffinier  
Chef de publicité : Guillaume Bodas  
**Photographe**  
Publicoopa - 63000 Clermont-Fd

**Vente au numéro**  
MLP - 04 74 82 14 14  
**Services des ventes presse - Réassort**  
Lionel Froissart  
**Modifications de services :**  
BOOST MEDIA - Denis POZES  
tel : + 33 (0)6 43 73 16 37  
email : boostmedia@free.fr  
site : http://boostmedia.free.fr/  
(séparés aux marchés de journaux et grossistes de presse)  
**Imprimerie**  
Rivadeneyra - Espagne  
**Abonnements F1 Racing**  
ABO MARQUE - BAJ 314

116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE  
Tél : 05 34 56 35 61  
Fax : 05 62 48 12 63  
email : lbmedia@abomarque.fr  
**Reliures B&B Media**  
40, rue de Paradis - 75010 Paris  
vinyelle@bbmedia.com  
**Anciens numéros et version numérique** www.rtl.com  
**Garants**  
Christophe Bonicel - Olivier Berchthel  
Directeur de publication  
Christophe Bonicel

**Administration Finances**  
Olivier Berchthel  
**F1 Racing est édité par BON MEDIA**  
SARL au capital de 50 000€  
Président : Christophe Bonicel  
Olivier Berchthel  
Siège social : 8 rue de l'Arbre aux Bains - 75012 PARIS  
RCS - Paris 8455864675  
Commissaire juridique : 0509 N 29814  
BON Media - 8 parutions  
F1 Racing est une marque commerciale de "Berchthel" Magazines  
L'éditeur s'engage à respecter les lois de la République Française.

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, Au  
de Sud, Belgique du Sud, Australie, Brésil, Chine,  
Cote d'Ivoire, Espagne, USA, Finlande, France,  
Grèce, Hongrie, Italie, Mexique, Inde, Nélande,  
Nélande, Japon, Malaisie, Maldives, République  
Célebes, Philippines, République Tchèque, Slovaquie,  
Roumanie, Russie, Suède, Turquie, Thaïlande, Ukraine  
et Venezuela. Les abonnés de ces pays peuvent s'abonner  
à l'édition française de F1 Racing. Les abonnés de ces pays  
peuvent également s'abonner à l'édition française de F1 Racing.  
L'abonnement est en euros. Les abonnements sont en euros.  
Les abonnements sont en euros. Les abonnements sont en euros.  
Les abonnements sont en euros. Les abonnements sont en euros.

**Publicité**  
Tél : +44 208 514 8608  
Fax : +44 208 267 5177  
Remarque : F1 est un des médias  
de Formula One Licensing Plc société de Formula  
One Group Company et sert uniquement aux licenciés.  
La reproduction de tout ou partie des photos, textes  
ou illustrations sans autorisation écrite de l'éditeur  
est interdite. Le plus grand soin est apporté au  
contenu de ce magazine de F1 Racing. Toutefois, ni  
l'éditeur ni le journaliste ne peuvent être tenus responsables  
d'éventuels erreurs ou omissions.



vodafone

www.DayzEbook.com

JOHNNIE WALKER

JOHNNIE WALKER

one

# PARADE

## Profites-en, Jenson

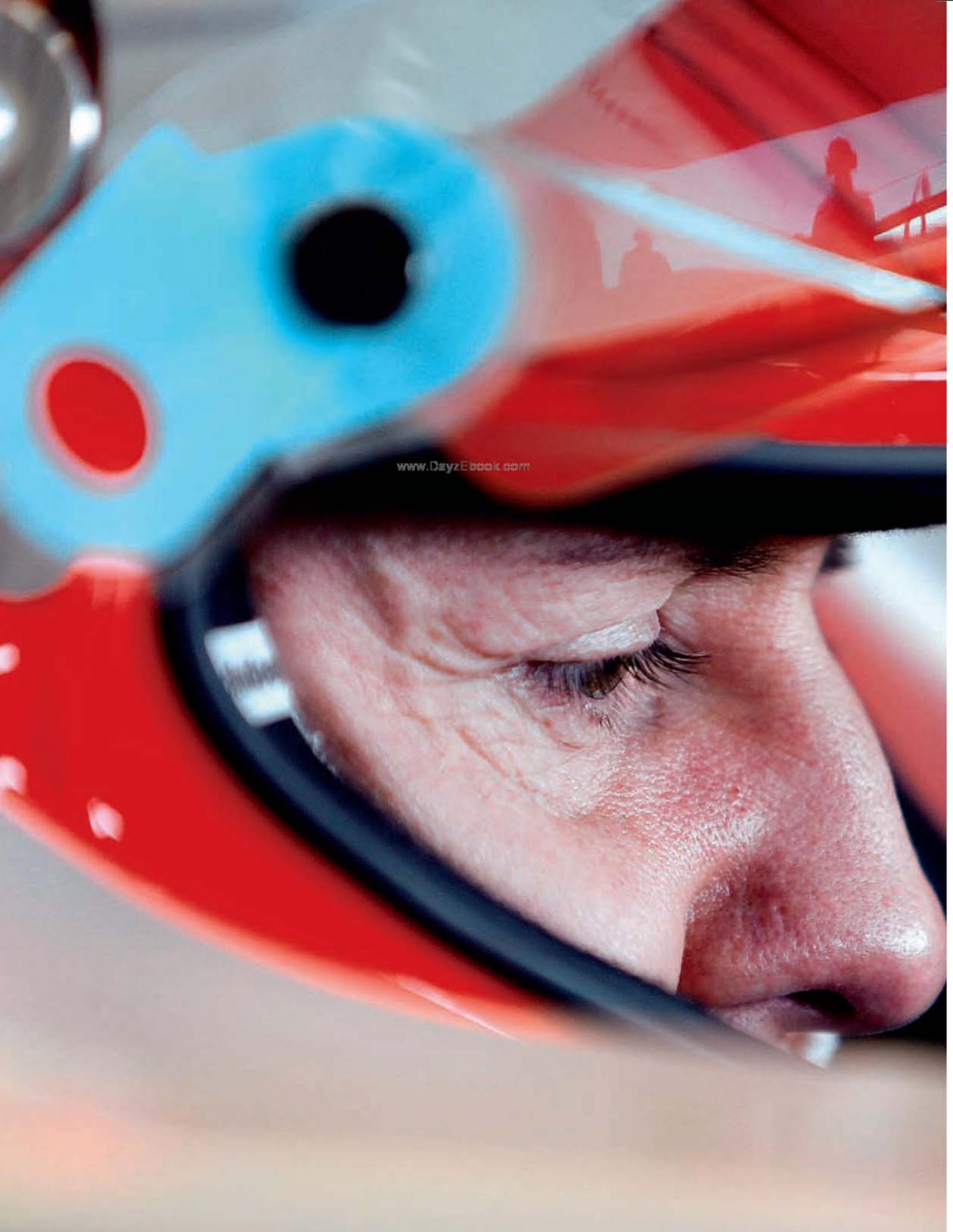
Le transfert de Button chez McLaren a surpris tout le monde. La MP4-25 a l'air assez compétitive, mais que donnera la cohabitation avec ce diable de Lewis qui ne rêve que de retrouver ce n°1 ?

**Où** Circuit Ricardo Tormo, Valence

**Quand** Mercredi 3 février

**Qui** Vladimir Rys/Getty Images





www.DayzEbook.com

# PARADE

## Un air de déjà vu...

Il n'a pas couru en F1 depuis trois ans mais après 91 victoires, 76 meilleurs tours, 68 poles et sept titres, Michael doit bien savoir ce qu'il fait. Et si la voiture est argentée, il a gardé son casque rouge...

**Où** Circuit Ricardo Tormo, Valence

**Quand** Mercredi 3 février

**Qui** Glenn Dunbar/LAT

# PARADE

## L'autre retour...

Depuis son terrible accident du mois de juillet en Hongrie, Felipe Massa n'a eu que peu d'occasions de prendre le volant du fait de la limitation des tests. Il a enfin retrouvé Ferrari pour de bon à Valence.

**Où** Circuit Ricardo Tormo, Valence

**Quand** Mercredi 3 février

**Qui** Mark Thompson/Getty

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





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

# Paddock

Tout ce qu'il faut savoir en F1

www.DzyzEbook.com

## LE DIFFUSEUR DE McLAREN

**Dernie :** « McLaren a passé beaucoup de temps à intégrer l'élément inférieur de l'aile-ron arrière dans le diffuseur. Ce dernier est particulièrement complexe et c'est l'une des zones critiques de la voiture. On peut s'attendre à ce que les équipes de pointe en alignent une douzaine de versions cette saison. »

**Cote** ★★★★★☆

## Que valent les récentes innovations ?



Qui a développé les astuces de design les plus efficaces pour 2010 ? Nous avons demandé son avis d'expert à l'ingénieur Frank Dernie...

**Qui est rapide**, qui ne l'est pas ? Alors que les équipes tournent sur les circuits d'essais de Jerez, de Valence et de Barcelone, chacun veut comparer les performances des monoplaces de 2010. Les équipes Ferrari et McLaren ont-elles retenu la leçon de l'an dernier et construit une voiture capable de gagner dès sa sortie de l'usine ? La Mercedes W01 pourra-t-elle conduire Michael Schumacher à son huitième titre mondial ? L'une des nouvelles équipes nous surprendra-t-elle en étant tout de suite dans le rythme ?

Les essais donnent certaines indications mais ce ne sera pas avant l'arrivée du premier GP de la saison, à Bahreïn le 14 mars, que l'on pourra faire le tri. Ne nous fions pas aux temps affichés lors des tests, faute de connaître les quantités de carburant embarquées ; d'autant qu'avec l'accroissement de la capacité des réservoirs, les temps au tour peuvent varier considérablement.

« On peut facilement lâcher 10 kg d'essence ou sortir à neuf heures du matin avec un train de pneus neufs et faire un bon chrono, » dit David Coulthard, pilote devenu fin observateur. « Je n'accorderais donc pas d'attention aux temps réalisés lors des tests. On devrait voir les équipes de pointe donner le ton car les modifications techniques pour cette année sont mineures, à l'inverse de 2008 et 2009. »

Cette saison, les pneus avant sont plus étroits et les réservoirs peuvent emporter 160 kg d'essence. Les équipes ont modifié la zone des pontons ainsi que des moteurs et affûté l'aérodyna-

mique de l'an dernier, particulièrement le diffuseur arrière et l'aile-ron avant.

F1 Racing a demandé à Frank Dernie, ex-Williams et ex-consultant technique de Toyota, de jeter un œil sur certaines innova-

tions techniques et les curieuses pièces apparues sur les voitures 2010 – et de donner son avis. Seront-elles les clés de la performance ? Nous ne le saurons qu'après les qualifications de Bahreïn...

## L'AILERON ARRIÈRE DE RENAULT

**Dernie :** « Si l'aile-ron avant est très simple, le diffuseur et l'aile-ron arrière sont plus complexes. L'aile-ron arrière est très plongeant et je n'en avais pas vu de ce type récemment car la plupart des équipes ont optimisé leur aile-ron arrière. Celui de Renault est spectaculaire et difficile à fabriquer, c'est pourquoi je doute qu'ils l'aient fait s'il n'y avait pas de gain à en tirer. Il semble qu'ils aient optimisé la cambrure à partir de l'axe médian et c'est très joli. »

**Cote** ★★★★★☆

## LES SUPPORTS DE RÉTRO DE FERRARI

**Dernie :** « Ils avaient quelque chose de similaire l'an dernier avec les rétros placés sur les déflecteurs. Le bénéfice aéro est raisonnable mais je ne pense pas que ce soit une bonne idée car les pilotes à qui j'ai parlé disent que les rétros sont inutiles du fait qu'on ne voit rien de ce qui se passe derrière. Ce n'est pas bon point de vue sécurité. »

**Cote** ★☆☆☆☆



#### L'AILERON DE REQUIN DE FORCE INDIA

**Dernie :** « Je n'ai jamais trouvé le moindre bénéfice d'un aileron de requin sur le capot moteur. Je me souviens des Red Bull faisant un tour rapide avec cet appendice il y a quelques années ; nous en avons mis un sur la Toyota, mais les résultats enregistrés en soufflerie étaient négligeables. Du moment que ce n'est pas un problème, je n'y vois rien de plus qu'une bonne façon pour augmenter la taille du logo d'un sponsor... »

**Cote** ★☆☆☆☆



#### L'AILERON AVANT DE RED BULL

**Dernie :** « Adrian Newey connaît bien l'importance de la conception de l'aileron avant et il semble que la Red Bull ait minimisé la perte de vitesse du flux d'air. De plus, les pneus avant plus étroits ne devraient pas jouer un grand rôle cette saison. C'est la seconde année seulement où la dérive externe de l'aileron est placée à l'extérieur du pneu et il y a beaucoup à gagner dans la compréhension du flux d'air autour de l'aile avant qui contrôle le flux pour le reste de la voiture. »

**Cote** ★★★★★



#### LES ENTRÉE D'AIR DE MERCEDES

**Dernie :** « Elles sont placées en dessous de la boîte à air sur toutes les voitures à moteur Mercedes, y compris les McLaren et Force India, et on note quelque chose de similaire chez Williams. Elles contribuent à refroidir la boîte de vitesses ou l'huile. Comme les réservoirs sont plus volumineux, l'environnement des moteurs a été revu avec des annexes remontées ainsi que des radiateurs plus longs et plus étroits préservant une aéro resserrée autour des pontons. »

**Cote** ★★★★★



#### LES BOSSES DE TORO ROSSO

**Dernie :** « Ces bosses sont une interprétation intelligente du règlement qu'un bon nombre d'équipes, dont Red Bull et Virgin Racing, ont aussi adoptées. L'exemple de Toro Rosso est le cas le plus extrême, dans lequel le point le plus abaissé de la monocoque s'entrecroise avec ces dômes sous lesquels la suspension s'ancre sur le châssis, ce qui permet au nez de piquer davantage et de générer plus d'appui. Mais cela peut gêner la visibilité pour le pilote. »

**Cote** ★★★★★



#### LE CHASSE-NEIGE DE WILLIAMS

**Dernie :** « Le museau relevé améliore le flux d'air sous la voiture et, selon moi, c'est la bonne voie. Le chasse-neige lisse l'écoulement de l'air turbulent, le point le plus important étant de contrôler le sillage issu des roues avant. Les McLaren en ont, comme les Williams, et ce dispositif était présent sur les Brawn l'an dernier. »

**Cote** ★★★★★





# Ross Brawn à Rosberg : « Il faut que tu battes Schumi »

Selon Ross, Nico va devoir faire ses preuves face à son éminent coéquipier s'il veut espérer remporter le titre

**Nico Rosberg**, coéquipier de Michael Schumacher, est confronté à l'une des tâches les plus difficiles qui soit en F1, tant et si bien que Ross Brawn l'a prévenu qu'il n'y aurait pas de place pour lui dans l'équipe s'il n'éprouve pas le désir de battre son illustre équipier.

En exclu pour *F1 Racing*, Brawn certifie que Nico sera inmanquablement jaugé par rapport à son compatriote, et ajoute qu'il n'aura qu'une seule chance à saisir pour tirer profit de ce partenariat.

« Arrivé à un certain seuil, tout pilote qui se respecte doit accepter d'être comparé au meilleur, » déclare Brawn. « C'est la même chose pour Button chez McLaren. Nico considère cela comme une opportunité de dévoiler son véritable potentiel. Son but est de battre Michael, et c'est aussi ce que je veux – il ne faut pas qu'il parte pendant. »

Les anciens équipiers de Schumacher ont, par le passé, été forcés de lui venir en aide ou ont été contraints de se retirer de la F1 – mais le mot d'ordre de Mercedes en 2010 est celui de l'égalité. Brawn reprend son expérience chez Ferrari et pense que Michael donnera un coup de main à Nico.

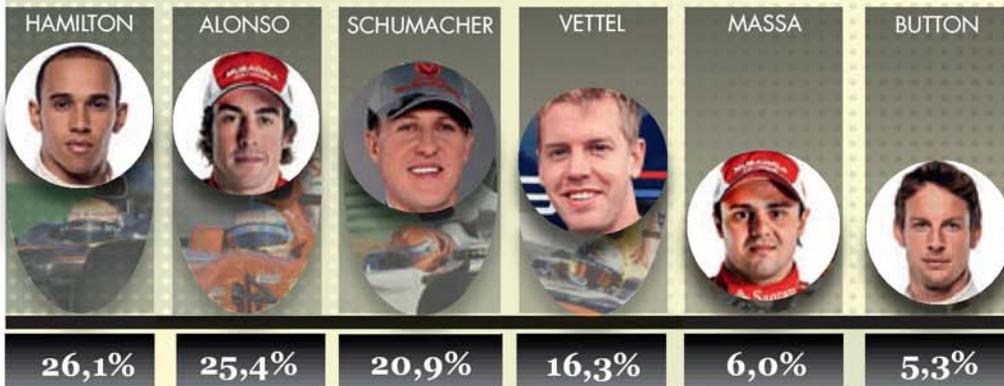
« Michael peut être très généreux envers ses coéquipiers, pour peu que leur collaboration soit cordiale, loyale et efficace, » assure Brawn. « J'ai vu le temps et le soutien qu'il a consacré à Massa chez Ferrari. Felipe n'était pas encore au niveau pour le battre, mais il a travaillé dans un état d'esprit honnête et respectueux. Si nous pouvons réserver un tel traitement à Nico, celui-ci en ressortira grand. Nous voulons que le team fonctionne de manière saine. »  
 -> **Page 44, les premiers tests de Michael**



## LES LECTEURS DONNENT LEUR AVIS

### Quel pilote gagnera le championnat cette année ?

Tous les mois, nous interrogeons les 3000 membres du panel de lecteurs de *F1 Racing*. Ce mois-ci, une seule question s'impose...



CINQ MINUTES AU  
TÉLÉPHONE AVEC...

## SERGE SAULNIER

PATRON DU CIRCUIT DE MAGNY-COURS



**Bonjour Serge. On vient d'apprendre votre arrivée à la tête du circuit de Nevers-Magny-Cours. Cela s'est fait comment ?**

« J'ai été nommé par le Conseil d'orientation et de surveillance du circuit, qui avait récemment pris la décision de faire entrer un actionnaire dans la SEM du circuit, à savoir Guy Ligier qui est entré à hauteur de 33%. Un nouveau directoire a alors été nommé, comprenant Gilles Alegoet et moi-même comme président de ce directoire.

**Pour vous, il s'agit d'un retour aux sources, non ?**

Une grande partie de ma vie professionnelle et personnelle s'est déroulée là, ou pas loin. Je suis arrivé à 18 ans comme assistant mécanicien de Jacques Laffite, j'y ai participé au Volant Shell dans le cadre de l'école de pilotage Winfield, j'ai couru pendant six ans en y étant basé, et j'y ai monté mon équipe, qui à l'époque s'appelait Promatecme. Bref, de 1972 à 2006, année où j'ai vendu l'équipe pour aller chez Peugeot [Ndlr : en tant que directeur sportif/team manager du programme Le Mans], je suis toujours resté à Magny-Cours avec une petite parenthèse entre 1996 et 2000 où j'avais en plus une structure en Angleterre. »

**Quels sont les objectifs ?**

« Le premier objectif, c'est de faire en sorte que le circuit soit de nouveau rentable. Le second, ce sera de ramener le GP de France à Magny-Cours. C'est le site idéal, qui été injustement dénigré et sur lequel de gros travaux ont été faits récemment. Je pense que la solution de construire un nouveau circuit près de Paris est politiquement et financièrement extrêmement peu envisageable. Il nous faut avant tout trouver un promoteur pour qu'un retour soit possible, disons, en 2012... ou avant, car nous, nous sommes prêts ! »

# Prestige RACING

[www.prestige-racing.com](http://www.prestige-racing.com)

*Les plus beaux circuits en "prêt-à-piloter"*

*Venez rouler avec votre auto sur les plus belles pistes d'Europe  
(roulage libre, pas de session)  
sans contrainte ni pression dans une ambiance décontractée*

## CALENDRIER 2010

|                 |   |
|-----------------|---|
| 8 Mars          | Circuit FI de Barcelone (complet)                 |
| 24 Mars         | Circuit FI de Barcelone                           |
| Avril (*)       | Circuit du Mas du Clos                            |
| 27 Avril        | Circuit FI de Magny-Cours                         |
| Mai (*)         | Circuit FI de Silverstone                         |
| 19 Mai          | Circuit du Vigeant (Val de Vienne)                |
| 1er Juin        | Circuit FI de Barcelone                           |
| 10 Juin         | Circuit de Dijon                                  |
| 22 Juin         | Circuit d'Adria (Italie à côté de Venise)         |
| 26 Juillet      | Circuit Bugatti Le Mans.                          |
| Septembre (*)   | Circuit FI de Monza                               |
| 7 Septembre     | Circuit de Dijon                                  |
| 24 Septembre    | Circuit FI de Magny-Cours                         |
| 27-28 septembre | Déplacement de 2 jours sur Circuit FI de Budapest |
| Septembre (*)   | Circuit FI d'Imola                                |
| 21 Octobre      | Circuit FI de Spa                                 |
| 10 Novembre     | Circuit FI de Barcelone                           |

(\*) date en attente.

**Limité à 20 voitures par sortie**

*Possibilité de transport de l'auto . Simulateur de conduite sur place*

***Possibilité de baptême de piste FI Bi-Place & Ferrari de course***

**B.R.M.**  
"Chronographes"



CLUB PRESTIGE RACING

TEL: (+33) 01 47 05 01 01

FAX: (+33) 01 47 05 90 20

CONTACT@PRESTIGE-RACING.COM

Prestige Racing est une SAS au capital de 5.569.060,00 euros, RCS Créteil B 504 763 319

## News en bref...



### **PRESENTI POUR REVENIR EN F1, TAKUMA SATO FILE EN INDYCAR**

Son nom avait été cité comme possible pour un retour en F1 cette année, chez Renault ou Lotus notamment. Cela ne s'étant pas concrétisé, Takuma Sato a signé un contrat avec l'écurie KV, dont l'ex-pilote Jimmy Vasser fait partie des propriétaires, pour courir en IndyCar. Nul doute que son style tout en attaque y trouvera le terrain idéal pour s'exprimer !



### **PAUL DI RESTA SE RAPPROCHE (IL ÉTAIT TEMPS) D'UN VOLANT EN F1**

L'écurie Force India fera rouler le jeune et rapide écossais lors des essais libres du vendredi cette année. Celui-ci avait remporté les F3 Euro Series en 2007 en battant Sebastian Vettel, son coéquipier chez ASM, et a couru depuis en DTM pour Mercedes. Aucune autre écurie n'a semble-t-il prévu d'aligner un pilote de réserve dans les mêmes conditions.

# Premier coup d'œil au futur circuit indien

Le paddock débarquera en Inde en 2011 – lieu du tout dernier projet signé Hermann Tilke

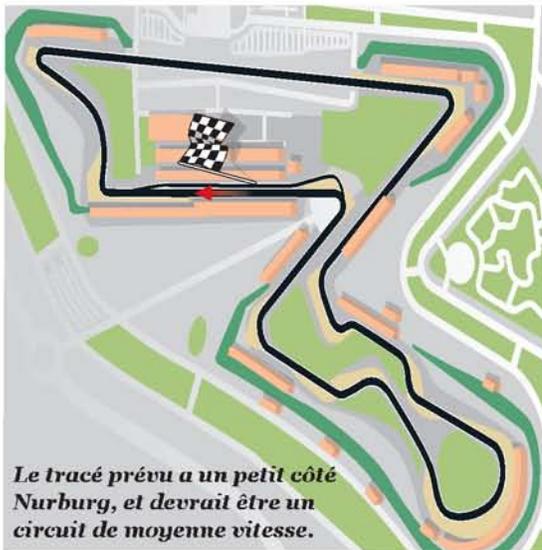
Les travaux du nouveau circuit indien situé à New Delhi viennent de débuter, et F1 Racing a eu droit à un avant-goût du tracé qui doit accueillir son premier GP en 2011.

Le site fait partie d'un immense complexe sportif qui est actuellement en chantier sur une surface de 1000 Ha, à une cinquantaine de kilomètres de la capitale indienne, et à 45 mn de l'aéroport le plus proche. Le lieu comportera des stades destinés au cricket et au hockey, des terrains de golf, des allées marchandes et des hôtels.

La première pierre de ce projet pharaonique a été posée fin août, alors que les travaux concernant la tribune principale avaient déjà commencé. Le relief du site devrait donner un circuit vallonné.

Une demi-douzaine d'ingénieurs rattachés à l'entreprise d'architecture d'Hermann Tilke est sur le terrain et travaille avec le Jaypee Group, maison mère de JSPK qui est à la fois en train de construire le complexe et la voie express qui reliera New Delhi à Agra, le palais du Taj Mahal.

Le premier GP d'Inde était à l'origine prévu pour 2010, mais il a été repoussé sur demande des organisateurs afin d'éviter une rencontre frontale avec les Jeux du Commonwealth, que New Delhi supervise cette année.



Le tracé prévu a un petit côté Nurburg, et devrait être un circuit de moyenne vitesse.

Les organisateurs réclament un créneau plus tardif en 2011, aux alentours des GP de Singapour et du Japon. « Nous envisageons d'organiser le GP en fin de saison, car la température durant l'été avoisine ici les 45°C, » justifie Sunder Mulchandani, consultant pour le projet.

Avec l'arrivée en F1 de Vijay Mallya et de Force India, ce sport suscite de plus en plus d'intérêt au sein d'une population de 1,3 milliard d'âmes, dont 65% est âgée de moins de 25 ans.

## 130000 LA DISTANCE EN KM PARCOURUE PAR UN PILOTE HORS DE SA BASE

De quoi faire le tour du monde à trois reprises. Voici le long périple que doivent accomplir Jensen & co...

### COURSES AUX ANTIPODES (PARTIE 2)

- Londres – Singapour 10 847 km
- Singapour – Tokyo 5316 km
- Tokyo – Londres 9585 km
- Londres – Sao Paulo 18 948 km\*
- Londres – Abou Dhabi 10 934 km\*

5 5 6 3 0

### COURSES AUX ANTIPODES (PARTIE 1)

- Londres – Melbourne 16 892 km
- Melbourne – Kuala Lumpur 6360 km
- Kuala Lumpur – Londres 10 552 km
- Londres – Shanghai 9217 km
- Shanghai – Bahreïn 7242 km
- Bahreïn – Londres 5094 km

5 5 3 5 7

### SAISON EUROPÉENNE

- Londres – Barcelone 2276 km\*
- Londres – Nice 2063 km \*
- Londres – Istanbul 2011 km\*
- Londres – Cologne 991 km\*

1 5 9 5 8

- Londres – Budapest 2903 km\*
- Londres – Valence 2591 km\*
- Londres – Liège 818 km\*
- Londres – Milan 2305 km\*

\* Vols retour

**TOTAL 130 000 KM**

# Avec le nouveau barème de points de 2010, Alain Prost aurait été sept fois champion...

... et si ces 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, et 1 points avaient été attribués aux 10 premiers de chaque GP depuis 1950, Piquet et Hunt n'auraient pas été titrés, Irvine l'aurait été, et Schumi compterait une couronne de moins...



**1964 – GRAHAM HILL CHAMPION, À LA PLACE DE JOHN SURTEES**

John Surtees prit la 2e place au dernier GP de la saison 1964, suffisante pour qu'il s'arroge le titre d'un petit point. Mais avec le nouveau barème, c'est Graham Hill qui aurait été champion avec sept points d'avance sur son compatriote.

**1965 – GRAHAM HILL CHAMPION, CAR PLUS RÉGULIER QUE JIM CLARK**

Hill ne remporta que deux courses en 1965, contre six pour Jim Clark – mais il aurait été champion avec la nouvelle grille de points, du fait de sa remarquable régularité. Hill se serait adjugé le titre pour un petit sésame cette année-là avec le nouveau barème...



**1976 – NIKI LAUDA CHAMPION, PAS DE SACRE POUR JAMES HUNT**

Lauda entreprit un retour courageux après son accident du Nürburgring... pour abandonner dans l'ultime manche de la saison 1976, laissant le titre à James Hunt. Mais avec le nouveau système, il aurait gagné le titre de deux points, et privé la perfide Albion de l'un de ses champions.



**1981 – CARLOS REUTEMANN CHAMPION, EN LIEU ET PLACE DE NELSON PIQUET**

Pour la dernière manche de la saison 1981, à Las Vegas, Reutemann signa la pole mais termina à une décevante 8e place et Piquet en profita pour remporter son premier titre. Cependant, si la nouvelle répartition des points avait été en vigueur, Reutemann aurait décroché un sacre bien mérité en dépit de cette contre-performance.



**1983 – ALAIN PROST CHAMPION, NELSON PIQUET ENCORE BATTU**

Le palmares de Nelson Piquet aurait été largement rogné avec le nouveau barème, Alain Prost lui subtilisant aussi sa couronne de 1983. Curieusement, les deux belligérants auraient inscrit 183 points, mais Prost aurait été le mieux placé au nombre de victoires...

**1984 – ALAIN PROST CHAMPION, PAS DE TROISIÈME TITRE POUR LAUDA**

Après la finale d'Estoril, Niki Lauda devança son équipier chez McLaren d'un demi-point mais avec le nouveau système, Prost aurait glané un énième titre au nez et à la barbe du pilote Autrichien, pour 4,5 points.

**1988 – ALAIN PROST CHAMPION, AU GRAND DAM D'AYRTON SENNA**

En conservant les 11 meilleurs résultats, Prost aurait battu Senna comme en 1989, le mettant sur la voie de sept titres imaginaires.



**1994 – DAMON HILL CHAMPION, AU LIEU DE MICHAEL SCHUMACHER**

La controverse qui imbiba l'ultime manche à Adelaïde permit à Schumacher de décrocher son premier titre. Si on récrivait l'histoire, les résultats seraient inversés : il serait privé de sa couronne – n'en conservant "que" six.



**1999 – EDDIE IRVINE CHAMPION AU DÉTRIMENT DE MIKA HÄKKINEN**

Pour deux points, il fut le dauphin d'Häkkinen, mais l'Irlandais aurait aujourd'hui arraché le premier titre d'un pilote Ferrari 20 ans après Jody Scheckter.





**UN "MONSTRE" QUI EN IMPOSE**  
**Propulsion** Deux moteurs de 125 cc  
**Puissance** 70 cv  
**Poids** 96 kg  
**Accélération** De 0 à 145 km/h en 4 sec  
**Vitesse maxi** 160 km/h  
**Package aro** Un aileron GP2 à l'arrière

# Un "pur kart" pour bien se préparer avant les GP

Lucas di Grassi a mis un aileron GP2 à son kart afin d'optimiser sa condition physique pour la F1

**Le néophyte Lucas di Grassi** a construit un kart pouvant atteindre 160 km/h, armé de deux moteurs et d'un gros aileron tiré d'une GP2, dans l'optique d'améliorer son physique à l'orée de ses débuts en F1. Di Grassi a surnommé l'engin "le Monstre", et l'utilise lorsqu'il revient sur sa terre natale du Brésil pour continuer à courir. Il a même convié des amis compatriotes tels que Felipe Massa à l'essayer.

Grâce à l'utilisation de deux moteurs de 125cc qui développent quelques 70cv, la machine peut donc atteindre jusqu'à 160 km/h – mais vu le poids du kart qui frôle

les 100 kg, le plus impressionnant reste son accélération : le bolide tape les 145 km/h en seulement quatre secondes !

L'aileron GP2 a été installé à l'arrière afin d'optimiser l'appui aéro lors des virages. Di Grassi, qui a déjà étreigné la bête sur la piste de kart d'Interlagos, veut encore réduire le poids de sa machine de 5 kg en installant un volant et un plancher en fibre de carbone.

« Je voulais avoir quelque chose qui ressemble à une monoplace, avec plus de puissance, de sorte que je puisse entretenir mon physique une fois rentré au Brésil, » a-t-il déclaré à F1 Racing. « Ça aide à se



*muscler les cervicales, mais surtout les bras car la direction est très rigide. Ça me permet de rester en forme tout le temps. »*

Di Grassi fait ses débuts en F1 cette saison avec Virgin Racing, et songe à emmener sa création sur un GP plus tard dans l'année. « Il reste encore beaucoup de boulot à faire dessus, » dit-il, « mais qui sait ? On en assemblera d'autres, et on en fera peut-être même une édition limitée. En réalité, ce kart est peut-être trop rapide, voire même dangereux, si on n'a pas l'habitude. Felipe Massa m'a d'ailleurs promis de venir l'essayer, et j'attends toujours... »

CIEBER BERNUCI • STEVE ETHERINGTON/LAT • STEVEN TEE/LAT • ARCHIVES LAT



## LA FORMULE 1 VUE PAR INTERNET

<http://tiny.cc/OAsr8>  
Schumacher tente de conduire au plafond d'un tunnel en se jouant des forces G, avec une Mercedes-Benz SLS AMG...



<http://tiny.cc/Lmizs>  
Buemi emmène sa Red Bull sur un circuit Gilles-Villeneuve enneigé, avant d'effectuer une petite excursion sur un lac gelé...



<http://tiny.cc/SY1MW>  
Pour la 1ère journée d'essais à Valence, plus de 1000 messages Twitter ont été partagés par les équipes, dont Williams...



<http://tiny.cc/Ybnn8>  
L'USF1 au crash-test ; là, c'est le musée. Deux jours pour l'assembler, deux millièmes de seconde pour le détruire...





# Les stats du mois

Les chiffres et les événements qui ont marqué février 2010

## Plus de dépassements sans pit-stops ?

Le microcosme de la F1 espère que l'interdiction des ravitaillements favorisera le spectacle, mais...



**Martin Whitmarsh**  
Patron de McLaren

« Je pense que ça simplifiera la compréhension des fans. Beaucoup d'entre nous apprécient de jouer avec les stratégies et les quantités d'essence, mais je ne suis pas sûr que c'était abordable pour le public. Une telle interdiction devrait inciter les pilotes à tout tenter sur la piste. Ils devront en outre gérer la consommation de carburant et l'usure des pneus lors d'un relais, facteurs devant avoir un impact décisif sur le déroulement du GP. »



**Gary Anderson**  
Ex-directeur technique de Jordan et Jaguar

« Je croyais que la F1 avait réintroduit les ravitaillements pour enflammer les GP, alors pourquoi faire marche arrière ? La voiture la plus rapide fera la pole, mais comme toutes les autres auront la même charge de carburant, il n'y aura pas de bagarre. Les règles techniques n'encouragent pas le spectacle, les perturbations aéro empêchant tout dépassement. Mieux vaut assurer sa place dès le samedi après-midi... »



La taille moyenne des pilotes cette saison



**36 400**

Le nombre d'Ibériques à s'être déplacés pour voir les débuts d'Alonso chez Ferrari

**2 650**

Le nombre de km effectués par José María López, la recrue d'USF1, lors de ses essais chez Renault. La dernière fois qu'il a grimpé dans un baquet de F1 remonte au 14 septembre 2006.

**1947**

Nombre de tours bouclés lors de la première journée d'essais à Valence

**7795**

Le nombre total de km parcourus lors des essais de Valence



**59 000** Le nombre cumulé de curieux qui ont assisté aux trois jours de tests à Valence



La seule fois que Bahreïn a accueilli l'ouverture de la saison (2008), Alonso finit 1er, avec Schumi dans ses échappements...

**27,7** La moyenne d'âge de la grille cette année est de 27,7ans.

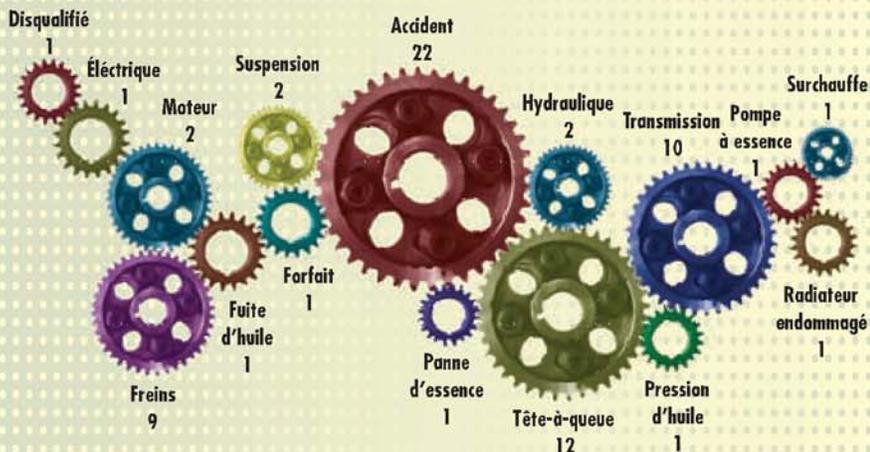
Durant la dernière décennie, huit des dix vainqueurs de la manche inaugurale ont remporté le titre final.



**Michael Schumacher** a accompli 122 tours pour ses deux premiers jours chez Mercedes.

## LES RAISONS D'ABANDON EN 2009

Beaucoup d'accidents, de ruptures de transmission et... un bris de radiateur anecdotique : 68 fois, un pilote a dû renoncer l'an passé



## F1 À SUIVRE...

Ceux qui peupleront bientôt les pages de ce magazine...



DANIEL RICCIARDO

### Qui c'est ?

Daniel Ricciardo, 22 ans, a quitté son Australie natale pour participer au championnat britannique de F3. Il a des racines italiennes, ressemble à Groucho Marx et vient d'être désigné pilote de réserve Red Bull pour la nouvelle saison.

### Il est bon ?

En 20 courses de F3, il a terminé 14 fois sur le podium, dont sept sur la plus haute marche, n'a abandonné qu'une fois et a gagné le titre avec l'équipe Carlin. Il sera en World Series by Renault cette année.

### Autre chose à savoir ?

C'est un incondicional de Valentino Rossi, et de Punk – il a aussi participé aux tests de Red Bull en décembre dernier.

### Verdict

Helmut Marko, à la tête du programme des jeunes pilotes Red Bull, l'assène : « Quand on l'a mis à l'essai il y a deux ans, il a été de suite dans le coup. Il a un style spectaculaire mais sous contrôle. Je pense qu'il est promis à un bel avenir... »

Cote F1 Racing ★★★★★☆



## La dernière campagne de pub de McLaren fait appel aux fans

Une enquête a déterminé les cinq plus assidus, qui ont eu l'honneur de poser pour l'équipe

Les cinq supporters les plus invétérés de McLaren ont été récompensés en participant à une manifestation commerciale organisée à Woking, aux côtés des deux derniers champions du monde, Lewis Hamilton et Jenson Button.

L'équipe a invité ses fans à expliquer pourquoi ils se considéraient comme ses aficionados les plus indéfectibles, et les candidatures ont afflué par centaines à travers le monde.

Cinq heureux élus provenant du Royaume-Uni, d'Italie et de Belgique ont été choisis pour être emmenés au McLaren Technology Centre. Une fois arrivés, ils ont pris part à un clip ainsi qu'à une séance photo, et ont pu rencontrer la nouvelle recrue de l'équipe, Jenson Button.

Button et Hamilton, accompagnés de hauts responsables parmi lesquels Jonathan Neale, Paddy Lowe et Patt Fry, ont aussi pris la pose vêtus aux couleurs McLaren 2010. Ces derniers et les cinq vainqueurs de l'enquête apparaîtront sur les posters et les vidéos de l'écurie, en vente dans nombre de boutiques, ainsi que sur le site mclarenshop.com et les stands présents sur les GP tout au long de la saison.

« Je ne suis pas à l'aise pour ce genre de truc, mais il y a des fans et d'autres membres de l'équipe qui sont là, alors, ça ne me dérange pas tant que ça ! » a expliqué Button avant la séance photo. « C'est bien que des fans du monde entier soient impliqués. C'est quelque chose de spécial pour eux, et je suis certain qu'ils se souviendront de ce jour toute leur vie. »

## QUIZ CONNAIT ?

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



- 01 Quel est le nom du pilote portugais qui a piloté pour l'écurie Coloni en 1991 ?
- 02 Au sein de combien d'équipes de F1 Martin Brundle a-t-il officié ?
- 03 Quel ancien pilote de F1 a remporté à six reprises la course australienne de voiture de tourisme de Bathurst ?
- 04 Qui remplaça Martin Donnelly chez Lotus après son accident en 1990 ?

- 05 Qui gagna la dernière course de la saison 1995 et la première de 96 ?
- 06 Giuseppe Farina remporta le titre en 1950, mais qui était son dauphin ?
- 07 Combien de pilotes nommés Taylor ont pris part à une manche du championnat du monde de F1 ?
- 08 Quel circuit accueillit son premier GP en 1970 et fut retouché en 2002 ?

- 09 Quel tracé comprend les virages nommés Varzi, Farina et Monza ?
- 10 Une fois Schumacher déclassé du championnat 1997, qui fut promu au rang de vice-champion du monde ?

### Réponses

01 Pedro Chaves 02 Juan Manuel Fangio 03 Quatre 04 Johnny Herbert  
05 Damon Hill 06 Juan Manuel Fangio 07 Quatre 08 Heckenheimer  
09 Jarama 10 Heinz-Harald Frentzen



**LA PLUS PRESTIGIEUSE  
ECOLE DE PILOTAGE AU MONDE**

**UNE EXPERIENCE UNIQUE DANS UN CADRE EXCEPTIONNEL**



**INDIVIDUELS - ENTREPRISES - AGENCES EVENEMENTIELLES  
STAGES DE PILOTAGE F3 ET F1 - BAPTEMES DE PISTE F1  
SEMINAIRES - INCENTIVES - TEAM BUILDING**

**[www.stages-f1.com](http://www.stages-f1.com)  
mail@agsformule1.com - Tél : +33 (0) 494 609 700**





# Kimi méritait-il ses 35 000 € par tour en 2009 ?

Voici ce que gagnaient par tour les pilotes – Jenson et Rubens n'ont accumulé que 4500 € à eux deux... Kimi quant à lui récoltait l'équivalent de cette Nissan 370Z ! 

|  |   |  |
|--|---|--|
|    | 1 <b>K. RÄIKKÖNEN</b> 34 091,94 € PAR TOUR  | 31 MILLIONS € POUR 910 TOURS DE COURSE   |
|    | 2 <b>L. HAMILTON</b> 13 982,17 € PAR TOUR   | 12,6 MILLIONS € POUR 904 TOURS DE COURSE |
|   | 3 <b>F. ALONSO</b> 12 268,88 € PAR TOUR     | 10,3 MILLIONS € POUR 843 TOURS DE COURSE |
|  | 4 <b>N. ROSBERG</b> 6 105,63 € PAR TOUR     | 5,7 MILLIONS € POUR 941 TOURS DE COURSE  |
|  | 5 <b>J. TRULLI</b> 5 687,20 € PAR TOUR      | 4,5 MILLIONS € POUR 788 TOURS DE COURSE  |
|  | 6 <b>S. VETTEL</b> 4 884,03 € PAR TOUR      | 4,1 MILLIONS € POUR 847 TOURS DE COURSE  |
|  | 7 <b>S. BOURDAIS</b> 4 397,47 € PAR TOUR    | 1,7 MILLION € POUR 392 TOURS DE COURSE   |
|  | 8 <b>M. WEBBER</b> 4 139,96 € PAR TOUR      | 3,8 MILLIONS € POUR 916 TOURS DE COURSE  |
|  | 9 <b>J. BUTTON</b> 3 651,97 € PAR TOUR      | 3,4 MILLIONS € POUR 944 TOURS DE COURSE  |
|  | 10 <b>R. KUBICA</b> 3 590,85 € PAR TOUR     | 3,1 MILLIONS € POUR 864 TOURS DE COURSE  |
|  | 11 <b>H. KOVALAINEN</b> 2 917,37 € PAR TOUR | 2,3 MILLIONS € POUR 788 TOURS DE COURSE  |
|  | 12 <b>N. PIQUET</b> 2 360,33 € PAR TOUR     | 1,1 MILLION € POUR 487 TOURS DE COURSE   |
|  | 13 <b>N. HEIDFELD</b> 2 059,53 € PAR TOUR   | 1,8 MILLION € POUR 893 TOURS DE COURSE   |
|  | 14 <b>T. GLOCK</b> 1 709,36 € PAR TOUR      | 1,4 MILLION € POUR 807 TOURS DE COURSE   |
|  | 15 <b>S. BUEMI</b> 1 333,23 € PAR TOUR      | 1 MILLION € POUR 776 TOURS DE COURSE     |
|  | 16 <b>G. FISICHELLA</b> 1 116 € PAR TOUR    | 1 MILLION € POUR 927 TOURS DE COURSE     |
|  | 17 <b>J. ALGUERSUARI</b> 1 071 € PAR TOUR   | 345 000 € POUR 322 TOURS DE COURSE       |
|  | 18 <b>R. BARRICHELLO</b> 706 € PAR TOUR     | 690 000 € POUR 977 TOURS DE COURSE       |

**À noter :** Luca Badoer, Adrian Sutil, Kamui Kobayashi, Vitantonio Liuzzi, Kazuki Nakajima et Romain Grosjean ne sont pas rémunérés. Felipe Massa est exclu du fait de ses blessures. Les datas sont tirés d'estimations de salaires, rapportés au nombre de tours effectués en GP.

## INCERTITUDE PARMIS LES NOUVELLES ÉQUIPES...

À la mi-février, Stefan visait la place d'USF1 ou de Campos

**Drôle de situation** que celle-ci, qui plus est à un mois de l'ouverture de la saison. Face aux difficultés financières de deux des nouvelles écuries choisies par la FIA pour intégrer la F1 en 2010, Campos Meta et USF1, l'entrepreneur serbe Zoran Stefanovic, à la tête de Stefan GP, faisait le forcing pour aligner deux voitures sur la grille de départ de Barheïn. Quelles voitures ? Des Toyota millésime 2010, moteur compris, acquises auprès du constructeur japonais. Problème : il ne disposait pas du précieux sésame car la FIA n'acceptait que 13 équipes.

Alors que *F1 Racing* partait sous presse, la situation de Campos Meta avait l'air évoluer dans le bon sens, le patron de Meta, José Ramon Carabante, semblant sur le point de reprendre la totalité des parts de l'écurie. Tout semblait perdu, en revanche, pour USF1 qui paraissait devoir, au mieux, manquer les premières courses de la saison et se raccrocher à l'espoir de la prendre en cours.

Dans une interview accordée au site du magazine *Autosport* le 19 février, Stefanovic confirmait ses ambitions en précisant que si son écurie était autorisée à courir, Kazuki Nakajima et probablement Jacques Villeneuve en seraient les pilotes...



Jacques Villeneuve : à lui aussi, la F1 manque trop.

# PADDOBJECTIF

De la chance ? Peut-être. Mais voici les meilleurs débutants en F1 de l'histoire...



**Jean Behra, 1952** Le Français finit 3e pour l'ouverture de la saison en Suisse.



**Jackie Stewart, 1965** Il mena sa BRM à une belle 6e place pour ses débuts au GP d'Afrique du Sud.



**Carlos Reutemann, 1972** Le jeune argentin signa une pole à domicile qui surprit tout le monde.



**Alain Prost, 1980** Marque un point pour sa toute 1ère tentative en Argentine.



**Johnny Herbert, 1989** Commence fort avec une 4e place au GP du Brésil à Rio.



**Jacques Villeneuve, 1996** Fait la pole mais échoue derrière son équipier Hill en Australie.



**Kimi Räikkönen, 2001** Finit 6e en dépit d'un déficit d'expérience en monoplace.



**Mark Webber, 2002** Lors du GP d'Australie, le régional de l'étape termine 5e.



**Nico Rosberg, 2006** Se classe 7e et signe le meilleur tour en course – excusez du peu – malgré une collision au 1er tour.



**Lewis Hamilton, 2007** Première course, premier podium sur l'Albert Park.

GLENN DUNBAR/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT • ARCHIVES LAT • NISSAN



# Que sont-ils devenus ?

# MARTIN DONNELLY



**Avant...** Une saison blanche chez Lotus, ponctuée par un crash rédhibitoire à Jerez.



## Un terrible accident a brisé le rêve de l'Irlandais d'être le n°1 de Lotus...

**D**urant ses cinq premières courses de F3000 au sein de l'équipe d'Eddie Jordan, en 1988, Martin Donnelly décrocha deux victoires et deux 2e places. Il était évident qu'il allait bientôt éclore en F1. Le pilote de l'Ulster marqua les esprits dès 89, lors d'un test à Silverstone où il signa le 8e temps au volant d'une Lotus. Une semaine plus tard, il fit ses débuts en F1 lors du GP de France, sur Arrous, après que Derek Warwick se soit plaint de son dos suite à une course de kart.

Donnelly s'assura ensuite une place de titulaire chez Lotus pour la saison 90, ainsi qu'un salaire appréciable de \$1,2 million, et impressionna en dépit des défauts du châssis Lotus 102. Mais sa carrière en F1 connut une fin brutale suite à un violent accident aux essais libres du GP d'Espagne à Jerez en septembre.

« Le matin du crash, j'avais signé un contrat de pilote n°1 pour 1991 – Mika Häkkinen devant être le n°2. J'ai toujours le chèque de \$40 000 placardé au mur de la maison ! Je n'ai aucun souvenir du warm-up, auquel j'avais participé le matin. En fait, je n'ai aucun souvenir de la semaine précédant l'accident, à part une vague image d'une partie de bowling. Sinon, c'est le trou noir jusqu'à Noël...

Lors des dernières secondes de la qualif, l'amortisseur avant droit a cédé et j'ai percuté le mur à 270 km/h – encaissant 42G. La voiture était détruite et j'ai été éjecté hors du cockpit, ce qui par ailleurs m'a sauvé ; mais j'avais les jambes fracturées, comme bon nombre de mes os dont le crâne. On m'a transporté jusqu'à l'hôpital de Whitechapel, et quelques jours après l'accident, j'ai eu un problème de circulation : tous mes organes internes – mes poumons et mes reins – ont cessé de fonctionner. Je me suis retrouvé sous respiration et coma artificiels, et sous dialyse pour les six mois suivants.

Mon rétablissement prit du temps. J'étais sous surveillance médicale H24, ma maison était pleine de médicaments, mais j'ai tout donné durant ces mois difficiles. Tout cela ne s'est réellement arrêté qu'après mon opération du genou en mars dernier...

En février 93, j'ai repris le volant d'une F1 – une Jordan, à Silverstone. Pour commencer, j'ai calé dans l'allée des stands alors que tous les regards étaient braqués sur moi, mais là n'était pas le problème. Alors que je déboulais dans Hangar Straight, j'ai eu la sensation que ma sortie ne remontait pas à deux ans et demi, mais plutôt à deux semaines et demie !

Après cela, j'ai monté une équipe junior en Formule Vauxhall et dirigé des teams de F3



**Après...** À peine remis, il reste impliqué dans de nombreux projets automobiles.

et Formule Ford. Plus récemment, j'ai œuvré pour Comtec en World Series, et j'ai un certain nombre de projets sur le feu. Je chapeonne ma propre entreprise de management de pilotes, et possède une affaire de "journées circuit". De plus, j'ai participé au Trophée Lotus Elise et j'envisage de m'aligner en GT britannique. »

ARCHIVES LAT • JEFF BLOXHAM/LAT

# Libération

CAHIER SPÉCIAL FORMULE 1

## Sur la piste des Grand Prix



*Historique et évolution de la F1*

*Fangio, Schumacher, Prost, Senna... secrets  
des champions du monde depuis 1950*

*Tous les circuits du championnat et celui dont on rêve*

*Nouvelle saison : questions et enjeux*

*Géographie de la Formule 1*

*A l'occasion des 60 ans du championnat de la F1,  
Lionel Froissart et Libé présentent un cahier spécial,  
vendu avec le journal Libération pour 1,30€ seulement*

**Vendredi 12 Mars, dans**  
*Chez votre marchand de journaux*

Libération

Retrouvez les infos exclusives de Lionel Froissart sur son blog de F1  
<http://bordsdepistes.liberation.fr>



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





# LE GUIDE DE LA SAISON



Cela devient une question de fierté nationale : une équipe **McLaren** au duo de pilotes 100 % britannique face à la nouvelle écurie **Mercedes** et ses deux Allemands, avec une touche latine apportée par la **Scuderia Ferrari**. Et ce n'est pas tout. Avec **Schumacher, Alonso, Hamilton et Button**, ce ne sont pas moins de quatre champions du monde qui s'affronteront sur les 19 courses. Mais d'autres dont **Red Bull et Sebastian Vettel** ont sûrement leur mot à dire, n'est-ce pas ? Revue de détail dans les prochaines 99 pages... ➤



# LA F1 DE 2010 (ET AU DELÀ) VUE PAR BERNIE

www.DayzEbook.com

Dans une interview tous azimuts, l'homme qui dirige la Formule 1 parle de ses craintes pour Michael Schumacher, de ses favoris pour le titre... et de ce qu'il adviendra après son départ. « *J'espère qu'ils trouveront un autre bon vendeur de voitures pour gérer tout ça,* » dit-il à Ed Gorman

PORTRAIT JOSIE JAMMET

**M**ister E, comme l'appelle sa flotte de secrétaires, est occupé. Rien de nouveau à cela. À 79 ans, l'homme qui détient les droits commerciaux de la Formule 1 – autrement dit, le premier spectacle sur terre avec plus d'un milliard de dollars de revenus annuels – fait attendre *F1 Racing*. Une interview exclusive d'avant saison a été fixée pour 11 heures dans ses impressionnants locaux de Knightsbridge, à Londres, mais il semble

bien qu'il soit en retard.

C'est à noter. Pourquoi ? Parce qu'Ecclestone mène sa vie professionnelle – sa vie tout court, en fait – comme si elle était réglée par une horloge atomique. C'est parfaitement compréhensible, vu que l'impresario millionnaire est en pleins préparatifs pour une des saisons de F1 les plus attendues de l'histoire. Il a tant de choses à penser, comme la santé fragile d'une ou deux parmi les nouvelles écuries. Il jongle entre coups de

téléphone et signatures de contrats, qui seront bientôt enlevés – direction l'aéroport. « *Pouvez-vous signer là Mr E, s'il vous plaît, et là,* » lui dit-on tandis que retentissent les notes du *Bon, La Brute et le Truand* qui lui servent de sonnerie de portable. Horrible. « *Je suis submergé, à fond, tout simplement,* » dit-il en s'enfonçant enfin dans son fauteuil.

S'asseoir pour attendre Ecclestone dans le centre nerveux de son univers offre une chance de connaître un ►



peu mieux. Il est absolument intraitable avec la propreté et l'ordre mais son bureau, qui fait face à une immense machine à détruire des documents, n'est pas franchement immaculé – plutôt recouvert de papiers et de dossiers. Dans un coin trône une immense télé partageant l'espace avec un ours miniature en bronze qu'une de ses filles lui a offert et qui n'est qu'un des nombreux objets d'art dans cette pièce – parmi lesquelles l'immense sculpture d'une femme mexicaine nue et une grande toile bariolée, également venue du Mexique, au côté art de rue.

Bureau mis à part, la pièce est dominée par deux grands canapés en peau de daim marron pâle. Sur les étagères derrière eux, des photos du maître des lieux en compagnie de dignitaires comme la Reine d'Angleterre et Nelson Mandela. Il y a aussi un petit portrait de Winston Churchill, des photos d'autos de courses des années 50, et une sélection de casques miniatures parmi lesquels ceux d'Ayrton Senna et de Mika Häkkinen. Une place de choix est laissée à une photo d'Enzo Ferrari, et, juste à côté, une d'Ecclestone avec Pelé. Nous nous asseyons pour parler autour d'une grande table à café sur laquelle un ballon de foot dédicacé par l'immense joueur brésilien repose dans une assiette en verre. Ecclestone possède aussi plusieurs objets d'art représentant des mains ; dans la salle d'attente, la sculpture d'une poignée de main ; dans le bureau, une autre représentant des mains de pilote accrochées à un volant ; et, sur la table, une grenade avec une main en porcelaine tendue vers elle et la représentation d'une main désincarnée empoignant une matraque.

Vêtu d'un costume gris foncé et d'une immaculée chemise blanche et grise en laine, le patron de la F1 indique qu'il veut en venir aux choses sérieuses, et qu'une discussion sur la signification de sa collection d'œuvres d'art devra attendre une autre occasion. Il laisse

**« Lewis est un vrai coureur, et bon pour ce sport »**

glisser sa grande anxiété. Le "petit homme", comme certains le désignent dans le monde de la F1, craint que la nouvelle saison n'ait été trop bien vendue et ne se révèle une déception. Dans son esprit, le sort de la F1 version 2010 est inextricablement lié à celui d'un certain Michael Schumacher...

**« Ce qui m'inquiète le plus est de savoir si l'événement en tant que tel, le championnat du monde, sera à la hauteur de ce que les gens attendent, »** dit Bernie dans un murmure familier. **« Et cela parce que nous ne pourrions pas avoir plus de battage que nous n'en avons actuellement, car, sur le papier, ce championnat est incroyable. Je m'inquiète à l'idée que la voiture de Michael, et de son copilote (sic !) monsieur Rosberg, ne soit pas si bonne que ça. C'est le risque, évidemment. Les gens, moi compris, espèrent de grandes choses de Michael, et je pense qu'il n'y a aucune raison pour qu'il ne gagne pas le titre si la voiture est assez bonne. »**

Il est intéressant qu'Ecclestone lie si fortement le succès de la nouvelle saison à Schumacher car on ne peut douter qu'il ait autant de considération pour ses plus grands rivaux – essentiellement Lewis Hamilton, Fernando Alonso, Felipe Massa et Sebastian Vettel. Mais Schumacher est le maître au box office de la Formule 1 et le grand argentier de celle-ci a bien compris qu'un triomphe de Michael signifierait probablement de gros bénéfices pour le sport...

Parlons donc du pilote de Formule 1 le plus victorieux de l'histoire. Ecclestone l'apprécie et le perçoit comme un « vrai coureur » – le plus beau des compliments, venant de lui. Il ne brandit pas contre l'Allemand les mauvais



**« Les gens, moi y compris, attendent de, belles choses de Michael »**



gestes que celui-ci a pu commettre en piste ; de son point de vue, l'ancien pilote Ferrari est un gagnant et les gagnants prennent des raccourcis à la première occasion ; une qualité (ou un défaut) qu'il accorde aussi à Alonso. « Je pense que tous les gagnants, et les gens super-compétitifs, feront toujours tout pour s'imposer – c'est aussi simple que ça et le public le comprend. Ils couperont des virages et feront tout ce qu'ils peuvent d'autre. C'est la course, et Michael est un coureur. »

Ecclestone ne doute pas que Schumacher soit en mesure de gagner d'autres titres ; il le voit plus motivé que jamais et s'attend à ce qu'il ait l'équipe Mercedes GP derrière lui, comme c'était déjà le cas chez Ferrari et Benetton. « N'oubliez pas que chez Ferrari, il était de fait le team manager, » dit-il. Voilà de quoi faire déprimer celui qu'il appelle monsieur Rosberg. Mais apparemment, il n'y a nul espoir pour ce dernier. « Si Michael n'est pas aussi bon qu'on le pense, et si Nico est aussi bon que je le pense, il aura autant de chances que tous les autres. » Voilà qui doit le rassurer le jeune pilote...

Passons ensuite aux autres prétendants. Ecclestone n'a jamais accordé aucune chance à Jenson Button de battre Hamilton, et, en privé, se montrait dubitatif quand le transfert du champion en titre fut évoqué pour la première fois. Sa vision des choses n'a pas changé, bien qu'Ecclestone laisse le bénéfice du doute à Button : la théorie qui veut qu'une voiture lourde sans ravitaillement en essence, combiné à son style de pilotage dit coulé, pourrait bien le mettre à l'aise. Il avance l'argument sans grande conviction, cependant. « Si l'aurait Lewis ? » se demande-t-il dans un murmure. « Euh... J'en doute. Mais très peu le peuvent, donc il n'y a aucune critique. C'est juste que Lewis est bon. »

Dans l'esprit d'Ecclestone, Hamilton appartient à la classe des Senna ou Schumacher. Il pense aussi que le champion 2008 mûrit, apprend de ses erreurs et devient plus efficace en conséquence. Comme Schumacher, Hamilton est un vrai "plus" pour son business. « Lewis est un coureur, » dit-il. « Il a les pieds sur terre, il sait où il en est, quels sont ses problèmes et ce qu'il doit faire pour les surmonter ; il est aussi bon pour la discipline – absolument merveilleux. »

Concernant Ferrari, équipe avec laquelle Ecclestone a passé un peu de temps récemment à Madonna di Campiglio pour le traditionnel séminaire en ski d'avant saison de la Scuderia, le grand manitou de la Formule 1 peut voir aussi clairement que qui-conque à quel point Massa aura fort à faire avec Alonso. Il assure que si le double champion du monde espagnol prend un bon envol et gagne une paire de courses, nul ne pourra plus l'arrêter... pas même son équipier.

Ecclestone a toujours admiré les qualités de battant du Brésilien, et pense que sa blessure à la tête de l'an dernier n'est plus qu'un mauvais souvenir. Pour lui, le principal souci de Massa sera Alonso – pas une baisse de ses capacités. Alors pourquoi Massa a-t-il sem-

blé, dans de récentes interviews, avoir perdu un peu de sa confiance en lui par rapport à il y a un an ? « Avant tout, je ne pense pas que ça ait un rapport avec l'accident. Je ne pense pas qu'il en soit affecté d'aucune façon, » dit-il. « Il est seulement réaliste et comprend que la compétition sera très féroce. Il aura quelques difficultés, évidemment, et va devoir élever son niveau de jeu afin d'être compétitif face à Alonso. »

Il y en a dans le paddock qui, ayant été témoins de l'approche du travail d'équipe très centrée sur lui-même qui est celle d'Alonso, pensent que ça finira mal avec Massa – comme avec Hamilton chez McLaren en 2007. Ecclestone ne partage pas cet avis, pensant (à tort ou à raison) qu'Alonso est un homme nouveau dans l'écurie latine qu'est Ferrari. « On l'a bien vu à Madonna, » témoigne-t-il. « Il est complètement différent. Plus détendu, plus disponible, plus tout – ce n'est plus la même personne. Il est à l'aise là où il est aujourd'hui, c'est clair, et l'est tout autant avec Massa. Il y aura de la rivalité, c'est sûr, dès qu'ils courront l'un contre l'autre, » ajoute-t-il en insistant sur les mots "c'est sûr" (cliché répandu en F1), « mais pas une rivalité malsaine – plutôt une rivalité compétitive. »

Bien sûr, Alonso va aussi reprendre ses luttes avec Schumacher cette année, mais Ecclestone pense qu'il aura trop à faire pour être en mesure de se concentrer sur le pilote de la Mercedes numéro trois. « La bagarre va se poursuivre, mais tous deux savent qu'il leur faudra s'inquiéter d'autres pilotes, aussi. Ils devront faire attention à Lewis, ils devront faire attention à Sebastian – il ne pourront juste s'inquiéter l'un l'autre. »

Le « Sebastian » en question demeure le chouchou d'Ecclestone sur la grille actuelle. L'arrivée précoce et la réussite rapide de Vettel en Formule 1 l'ont beaucoup impressionné et il le considère, depuis pas mal de temps déjà, comme un futur champion. Il prête à Red Bull Racing les moyens de s'attaquer aux Ferrari, McLaren et autre Mercedes sur une saison entière et ne voit pas Vettel plier sous les assauts d'un Schumacher, un Hamilton, ou un Alonso. « Il est doué, super-doué même, » dit Ecclestone. « Il a de grandes dispositions. C'est un garçon facile, agréable avec tous ceux qu'il croise, et il a soif de victoire. Il mûrit et apprend vite, car il n'est pas là depuis très longtemps. »

À quoi assisterons-nous donc ? Un sensationnel retour triomphal de Schumacher ? Le début d'une ère nouvelle chez Ferrari avec Alonso ? Un second titre pour Hamilton, l'homme providentiel de McLaren ? Une gloire chargée d'émotion pour Massa ? Ou une irruption fracassante de Vettel à la tête d'une équipe Red Bull devenue majeure ? Ecclestone envisage que plusieurs d'entre eux s'imposent mais pense que l'influence insurpassable de la voiture, après des changements de règlement, ne peut être ignorée. « Ce sera la saison d'une voiture et d'une équipe, autant que d'un pilote, » dit-il. Et qui, à son

## L'HOMME AUX MILLE VISAGES

LE PILOTE EFFACÉ DES ANNÉES 50 EST DEVENU L'HOMME LE PLUS PUISSANT DE LA F1... RÉSUMÉ D'UNE CARRIÈRE



1958 : pilote, il rate sa qualification à deux reprises.



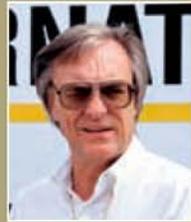
1972 : rachète Brabham, dont il devient le patron.



1978 : signe le double champion Niki Lauda.



1984 : naissance de son premier enfant, Tamara.



1990 : devient directeur exécutif de la FOCA.



1995 : la F1 grandit grâce à d'énormes audiences TV.



1999 : bien remis d'un triple pontage coronarien.



2004 : revait à la baisse le prix des droits télé.



2009 : évite la création d'un championnat concurrent.

avis, aura la bonne combinaison ? « *Le tout, vous voulez dire ?* », répond-il avant de faire une pause. « *Je ne sais pas, et je pense que personne ne le sait.* »

**Inévitablement**, la discussion dévie sur la politique dans le plus politique des sports. Certains pensent qu'Ecclestone a perdu de son pouvoir et de son influence quand son vieux compère Max Mosley a quitté la présidence de la FIA à l'automne dernier. Des années durant, les deux Anglais, l'un aristo au père tristement célèbre, l'autre magouilleur parti de rien, ont régné sur la Formule 1 dans un jeu de rôles extraordinairement puissant. Ecclestone était le cerveau commercial sans pitié, Mosley le juriste dur à cuire, et ils dirigeaient ce sport, essentiellement dans des conversations privées au téléphone, en une sorte de dictature bienveillante.

Il paraît inévitable que l'arrivée à la présidence de la FIA de Jean Todt – qui, contrairement à Max, n'est pas un ami de 40 ans

– entraîne une baisse des pouvoirs d'Ecclestone. Si cela arrive, le premier concerné n'a pas l'air au courant et semble parfaitement détendu quant à ses relations avec la FIA et le nouveau chef de la Place de la Concorde. Il craint essentiellement que Todt se montre trop raisonnable ou consensuel, espérant qu'il comprendra que le style agressif et conflictuel de Mosley est le seul qui puisse fonctionner – quoi que puissent en penser certains directeurs d'écurie.

« *Je ne pense pas avoir perdu d'influence du tout car, au bout du compte, j'espère que le bon sens prévaudra,* » dit Ecclestone dans sa réponse la plus curieuse de l'entretien. « *J'ai une bonne relation de travail avec Jean. Pour lui, tout commence. Sa position est difficile car je pense qu'il aimerait sentir qu'il peut opérer de la façon dont Max agissait. Mais au fond de lui, il ne veut pas que les gens pensent qu'il fait ce que Max faisait.* » Ecclestone tape dans ses mains et reprend. « *Il ne veut pas copier Max. Mais, au bout du compte, il devra admettre que la F1 ne peut être dirigée comme une démocratie – c'est aussi simple que ça.* »

**« Vettel est doué. Super doué. C'est un garçon facile mais qui a soif de victoire »**



**« Il y aura de la rivalité entre les pilotes Ferrari mais ce ne sera pas une rivalité malsaine – ce sera de la vraie compétition »**



La bataille entre la FIA et Flavio Briatore, l'ancien patron de Renault F1 suspendu à vie après le fameux scandale du GP de Singapour 2008, a vu Mosley intervenir publiquement longtemps après avoir quitté ses fonctions. Quand Briatore a gagné en appel à Paris, où la justice française a conclu que la sanction n'était pas valide, c'est bien Mosley, et non Todt, qui est monté au front et a clairement affirmé que la FIA ne lâcherait pas le morceau avant que la sanction ne soit fermement et définitivement appliquée. Était-ce un signe que Mosley essaie de diriger la fédération et que Todt n'est qu'un écran, comme des esprits critiques l'ont suggéré ? Ecclestone ne croit pas à cette version. Pour lui, la FIA passe par une phase transitoire et Mosley n'est intervenu dans ce cas précis que parce que les décisions le concernant ont été prises pas le Sénat de la FIA, au sein duquel il siège.

« *Max est membre du Sénat et c'est le Sénat qui a pris la décision de faire appel après le verdict de Paris,* » souligne Ecclestone. « *Ce n'est pas Max qui a le pouvoir – il est membre du Sénat. Il est assez fort pour amener les gens à suivre son avis sur ce qui est la bonne chose à faire. Alors, s'il a persuadé le Sénat que c'était le bon choix, il*



## « Jean doit copier Max : la F1 ne peut être une démocratie »

www.DayZ Ebook.com

devait avoir de bons arguments pour que cela se passe ainsi. » Et la suspicion qui veut que Max essaie de diriger le corps... dirigeant dans le dos de Todt ? « Non. Je pense juste que ses arguments dans ce cas ont été perçus comme sensibles, c'est tout. » Ecclestone réitère l'affirmation de son sentiment que Briatore a été justement sanctionné – « Il est normal que ça tombe sur le directeur quand une équipe agit mal » – mais sanctionné trop lourdement. Il aurait préféré une exclusion plus courte après d'autres audiences.

Parlons maintenant des circuits. La Corée du Sud arrive et ne sera pas retirée du calendrier comme la rumeur en a couru. Les soucis de la Turquie avec son Istanbul Park désert ne sont « pas pires que ce qu'ils ont toujours été » ; une course dans les rues de Rome « se tiendra en 2014 », soit deux ans plus tard que prévu initialement ; le chantier New York avance et la perspective d'une manche en Russie continue d'occuper Ecclestone. Si cela se concrétise, elle pourrait avoir pour cadre Moscou ou Saint-Petersbourg.

Parlons aussi des nouvelles écuries de cette saison, un problème sur lequel il a travaillé ce matin, et au sujet duquel il affirme on ne peut plus clairement qu'il préférerait avoir sur la grille huit équipes pleinement financés, fiables commercialement, et pouvant disputer une saison complète, que risquer de donner sa chance à une structure plus faible qui souffrirait pendant quelques courses puis renoncerait. Cela, dit-il, dévaloriserait et endommagerait l'image de la F1. « Ce qui m'inquiète, c'est que ces gars fassent tant d'efforts pour être

sur les deux premières courses et s'arrêtent, » dit-il. « C'est comme quelqu'un qui ouvrirait un magasin d'antiquités après avoir passé cinq ans à acheter des antiquités, et, une fois qu'elles les auraient toutes vendues, serait dans la mouise car ne pouvant en trouver d'autres pour les remplacer. C'est le problème que nous pourrions avoir avec certaines de ces nouvelles équipes. »

Ecclestone pense peut-être qu'il n'a pas perdu de son pouvoir mais il sait aussi qu'il n'est pas éternel. À 79 ans, il déborde d'énergie et de vitalité, ne montre aucun signe de fatigue ou de lassitude. Savoir pour combien de temps encore, en revanche, est une interrogation pour l'ensemble de la F1 et certains s'inquiètent de ce que sera l'après-Bernie. Il a lui-même un avis tranché là-dessus. Il voit la corporatisation rampante de la F1 et de ses équipes comme une mauvaise chose et espère que son successeur sera un individu dans son genre avec un solide passé d'entrepreneur – et pas forcément en course automobile. Le pire, assène-t-il, serait que la F1 tombe entre les mains d'une sorte de comité après son départ.

« Probablement mieux, » ironise-t-il quand on lui demande comment la F1 se portera sans lui. « J'espère qu'ils trouveront un autre bon vendeur de voitures d'occasion – il nous faut un entrepreneur pour faire ce boulot. Si je mourais aujourd'hui, ça ne ferait pas de différence pendant un petit moment et peut-être



## « Max est assez bon pour amener les gens à suivre les idées qui lui semblent être les meilleures »

que ça n'en ferait jamais, car nous avons des gens compétents, capables de continuer et de conseiller quelqu'un qui prendrait la suite. » Ecclestone loue le conseil d'administration du principal actionnaire de la F1, CVC Capital Partners, qui, dit-il, lui laisse totalement les mains libres, et souhaite la même liberté pour celui qui lui succédera. « Il n'y a nul besoin de quelqu'un qui travaille en F1 ou qui connaisse la F1, mais juste d'un entrepreneur qui cerne-rait les choses assez rapidement. »

Bon ben voilà. Interview terminée. Le téléphone sonne, ses secrétaires essaient de le joindre, et, à quelques semaines du lancement de la saison, le détenteur des droits commerciaux de la F1 se remet au travail. Rien n'arrête Bernie Ecclestone. Ou alors pas trop longtemps, comme un entretien avec F1 Racing. **FO**



www.DazyEbook.com

ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE VENNIN

# Lewis et Jenson, par Damon Hill

Trois champions du monde, un dictaphone, aucune limite : voici l'entretien ultime que vous propose *F1 Racing* dans son guide de la saison. Mister Hill, c'est à vous...

INTERVIEW  
DAMON HILL  
PORTRAITS  
ADRIAN MYERS  
PHOTOS  
ANDREW FERRARO/LAT

**B**ien que j'aie fait quelques choses étranges dans ma vie, être champion du monde de F1 et faire une interview de deux autres champions du monde de F1, qui plus est anglais aux aussi, est une première pour moi. Comment demander : « Ça fait quoi d'être champion du monde ? », quand on connaît déjà la réponse ? C'est stupide, non ? Bon, je leur ai quand même demandé. Pour le plaisir.

Leurs réponses se sont avérées à la fois surprenantes et révélatrices et ce qui m'a le plus frappé, c'est que ces deux jeunes hommes sont à la fois très mûrs et très professionnels. Ils ont développé de façon considérable des talents impersonnels sophistiqués : diplomatie, capacité à communiquer, à éluder une question, respect et patience pour l'interviewer – qui aurait pu raisonnablement s'attendre à en "prendre une", pour quelques-unes de ses questions les plus directes, face à des individus moins magnanimes.

La vérité est que j'en suis sorti avec une montagne de respect pour l'un et l'autre en tant que personne – que personne vraiment bien. Mais aucun des deux n'a encore montré les crocs à l'autre, qui sera son plus gros rival cette saison. À moins qu'ils n'aient glissé quelque message subliminal dans une de leurs réponses ? À vous de voir...

**Damon** Nous avons tous les trois connu cette expérience unique d'être champion du monde et voilà bien longtemps que deux pilotes titrés ne se sont pas trouvés dans la même équipe : depuis mon père et Jim Clark en 1967, qui était tous deux anglais eux aussi ! Les gens attendront beaucoup de vous et je me demande comment vous abordez cette situation. Y a-t-il une stratégie d'équipe ou allez-vous en passer par une rivalité inévitable ?

**Jenson** Même si on en avait une, on ne la dirait pas !

**DH** En avez-vous au moins discuté ?

**Lewis** Tu sais, on travaille en équipe et on a de bonnes personnes ►

Trois champions du monde se mettent à table. Ils doivent avoir plein de choses à se dire...



autour de nous qui nous aident pour ce genre de chose. Mais tout dépend aussi de la relation que Jenson et moi construisons. On sait d'entrée, je pense, à quoi on est opposés.

**DH** Le plus gros rival d'un pilote est toujours son coéquipier : savourez-vous déjà cette perspective ?

**JB** Oui. Si on voit les choses du point de vue de la presse, c'est sûr qu'il y aura un grand intérêt. Lors de chaque séance d'essais, chaque séance de qualification, chaque course, l'un de nous deux sera devant l'autre.

**DH** Appréciez-vous cette compétition ?

**JB** Pour commencer, on doit travailler de manière très rapprochée car il faut que les deux pilotes se concentrent sur l'amélioration de la voiture. Par exemple, si Lewis finit 5e du championnat et moi 8e, quel intérêt ? Aucun. On veut se battre devant, et la seule façon d'y arriver est de travailler ensemble maintenant. La presse dira ce qu'elle veut mais le plus important pour nous est qu'elle parle de nous à la fin de l'année, quand les championnats se décideront.

**LH** Parfois les deux pilotes suivent des voies opposées en matière de réglages et de ce qu'ils attendent de la voiture, et ça prend deux fois plus de temps car on a un tas de trucs à essayer et auxquels s'habituer. On doit travailler ensemble pour espérer suivre la même route et, normalement, cela rendra le développement deux fois plus facile.

**DH** Vous avez tous deux débuté par le kart, contrairement à moi. Y avez-vous croisé le fer ?

**JB** J'avais cinq ans de plus...

**LH** Mais en kart, on observe les mecs des catégories supérieures auxquelles on espère accéder les années suivantes. Je me souviens d'avoir vu Jenson à l'époque, et d'avoir espéré me retrouver dans la même position.

**JB** J'ai vu Lewis aussi, car mon père lui filait un coup de main pour ses moteurs, ce qui fait que j'allais sur certaines de ses courses.

**DH** Ce bagage vous a-t-il donné une technique de pilotage similaire ?

**JB** Il n'y a pas beaucoup de façons différentes de piloter une Formule 1. Il y a des exceptions à la règle mais le plus souvent, on va dans une direction similaire. Si tu nous regardes à la télé, tu diras que nos styles diffèrent légèrement, mais on pilote des voitures différentes.

**DH** Chacun de vous va-t-il observer l'autre, et sa façon de piloter ?

**JB** On apprendra l'un de l'autre, j'en suis sûr.

**LH** C'est le seul moyen d'être plus rapide qu'un autre. Le gros avantage de cette équipe, c'est qu'on partage tout. Si on n'a qu'une certaine quantité d'ailerons avant aux essais, par exemple, Jenson en aura un et le testera, je testerai, disons la partie arrière, puis on inversera et comparera les data. On partage tout. Si je trouve que le septième rapport est mieux plus long et qu'il veut l'utiliser, il peut. Tout est complètement ouvert.

**DH** Était-ce le cas avec Alonso ?

**LH** [Rire] On t'a bien briefé !

**DH** Quand mon père est parti chez

Lotus, Jim Clark était déjà là et papa était le nouveau, comme toi Jenson. Lewis est là depuis qu'il est tout bébé ! Il est comme chez lui. Cela te pose-t-il un problème ?

**JB** J'étais comme chez moi au sein de Brawn, aussi, et cela aurait été un choix bien plus confortable d'y rester – mais un choix bien moins excitant, aussi. J'ai obtenu ce que je voulais avec cette équipe, et ce pour quoi nous nous sommes battus pendant sept ans. Mais une fois l'objectif atteint, comme on l'a connu

tous les trois, on a un drôle de sentiment. C'est très agréable mais en même temps, on se dit : « *Et maintenant, je fais quoi ?* » Pour moi, venir ici est un sacré défi. J'ai une nouvelle équipe, un nouvel équipier qui a réussi beaucoup de choses dans ce sport, c'est très excitant. En tant que personne, je pense qu'on n'aime pas quand ça change trop souvent mais je suis impatient de vivre ce changement-là, vraiment.

**DH** Est-ce que le titre t'a procuré tout ce



Lewis a grandi au sein de McLaren, mais insiste pour dire que dans cette équipe, on partage...

que tu avais imaginé ? De mon point de vue, je peux dire que c'est quelque chose que je n'ai pleinement vécu que beaucoup plus tard, après ma retraite de pilote.

**JB** Je pense que ce sera pareil pour nous car on apprécie le moment où ça arrive mais, très vite, on pense à la saison suivante. En fait, ce serait génial d'avoir un congé d'un an pour apprécier vraiment ce qu'on a fait, mais c'est un luxe qu'on ne peut se payer !

**DH** Bon, vous accumulez des choses pour l'avenir mais vous avez de la chance d'être encore là, à vous battre et à adorer la course. Mais il y a aussi le côté *corporate*. McLaren a la réputation d'être très correcte, avec des gens qui vous suivent de près pour s'assurer que vous portez la bonne tenue... [Lewis se marre]

**JB** Je dois dire que ça rend la vie beaucoup plus facile. Pour être honnête, on peut m'habiller comme un clown – je m'en tape. Tant qu'on a une voiture rapide, c'est tout ce qui compte. Mais je me sens bien. Ce qui est super ici, c'est que tout est organisé. Quand j'ai un rendez-vous avec la presse, j'arrive et tout est prêt, parfaitement disposé.

**DH** Alors que chez Brawn, c'était un peu moins "carré" ?

**JB** En fait, on n'avait pas vraiment de journées de relations publiques chez Brawn, alors je manque un peu d'entraînement ! Je pense en avoir eu six l'année dernière, pas plus...

**DH** Tu étais un homme très occupé, alors, dis donc !

**LH** Un homme très occupé, oui... [Rire] Sans compter les week-ends de course, j'en ai fait à peu près 80 l'année dernière. J'ai déjà vu que tu devras t'y coller pour ton anniversaire !

**JB** J'ai fait plus de relations publiques cette année que de toute la saison 2009, mais je savais que ce serait comme ça en signant ici.

**DH** Pouvez-vous hôtellerie dire que quelque chose vous plaît là-dedans ?

**LH** Pour moi, ouais, c'est de rencontrer des gens. Je vais à plein de trucs...

**DH** Assez souvent, on vous demande des choses bizarres dans des endroits bizarres. Ça ressemble à quoi, la vie d'un pilote de F1 moderne ?

**LH** La meilleure partie, c'est de rencontrer des gens et des fans qui ont voyagé pour être présent à un événement précis.

**DH** Vous apprenez plein de choses différentes alors ? C'est une éducation ?

**JB** Ouais, c'est ça. Mais c'est très sympa et je trouve, moi, vu que c'est tout nouveau et excitant. De plus, on ne doit pas oublier que sans ces journées de relations publiques, nous n'existerions pas, ne serions pas là, car c'est ce qui fait vivre cette équipe.

**LH** [Rire] On verra ce que t'en diras dans huit mois, après tes six apparitions de 2009 !

**DH** Rassurez-moi : la majeure partie de votre boulot est bien celle où vous êtes sur la piste ?

**JB** En effet, mais sans les sponsors, l'équipe n'existerait pas. La partie de mon travail que je préfère est de piloter, mais ce n'est plus qu'une petite partie désormais. Ça reste la plus importante, mais il y a d'autres choses dont on sait qu'elles sont importantes à la fois pour notre

carrière et pour l'équipe qui nous emploie.

**DH** Il fut un temps où les pilotes allaient à la plage, fumaient et buvaient ! C'était un des attrait de ce boulot et c'est ce que les gens aimaient, les voyant comme des play-boys. On a dit de toi que tu en étais un, Jensen, et tu n'aimais pas ça...

**JB** Ouais, tu l'as dit, merci mille fois !

**LH** Tu t'es bien amusé un peu, non ?

**DH** Après que tu aies gagné le championnat, j'ai dit que tu étais un play-boy et je pense

**Il aurait été plus confortable pour moi de rester chez Brawn – mais cela aurait été un choix moins excitant**

que tu l'es : je te vois comme quelqu'un qui profite de la vie et les gens veulent voir que c'est le cas. Le truc, en F1, c'est que quand on a du talent, on travaille dur et on exploite ce talent à fond ; puis on profite des avantages que ça procure. Ce que j'essayais de dire, c'est qu'il n'y a rien de mal à ça. Vous profitez tous deux d'être champion du monde. En termes de leçons de vie, vous avez eu tous deux des moments intéressants, d'autres plus durs...

**JB** [À Lewis] Les tiens sont pas mal.

**DH** Avez-vous compaté avec Lewis l'an dernier dans l'affaire du mensonge en Australie ?

**LH** Je ne pense pas ; on doit se concentrer sur sa course.

**JB** Je suis sûr que c'était pareil pour toi quand tu te battais pour le championnat, mais je ne savais pas vraiment ce qu'il se passait tellement j'étais concentré sur la course. Je ne savais même pas que tu faisais une conférence de presse : c'est en regardant le résumé de la saison en DVD que j'ai vu l'interview et ça m'a surpris. On a vraiment des œillères qui nous coupent du monde extérieur, et, que ce soit bien ou pas, c'est comme ça. Ça l'est pour pas mal de sportifs, je pense.

**LH** C'est parce qu'on se concentre sur une seule chose. On est dans notre truc et on oublie le reste. On veut savoir si la voiture va mieux marcher, comment on va battre tel adversaire, de quelle position on s'élancera, comment on va se sortir du premier virage, des arrêts au stand et tout ça.

**DH** Diriez-vous que la F1 est une expérience qui aide à grandir ?

**LH** Devenir un meilleur pilote l'est, c'est clair.

**DH** Cela fait-il de soi un homme ?

**LH** Personnellement, je pense qu'on passe à côté de plein de choses. On doit être mûr et se comporter tout le temps en adulte quand on est jeune. Même maintenant, les gens notent tout ce qu'on dit, les gamins s'inspirent de nous, et il faut être bien plus sage qu'on ne l'est normalement à cet âge, je pense.

**DH** Est-ce dur d'avoir ce niveau de responsabilité au-dessus de soi ?

**JB** C'est surprenant.



**DH** Il y a eu des exemples récents de sportifs qui vivaient mal d'être sous les feux de la rampe car ils ne pouvaient se développer par eux-mêmes en tant que personne. Vous dites que c'est trop contraignant, mais que peut-on y faire ?

**LH** Ainsi va la vie.

**DH** Pensez-vous avoir le droit d'être dilettante ?

**LH** Ainsi va la vie.

**DH** Elle va juste comme ça ?

**LH** Prenez Michael Jackson, il l'a probablement eu plus dure que beaucoup d'autres, et dès l'âge de huit ans. Je veux dire... Je ne sais même pas comment il avait pu en arriver là à la fin de sa vie.

**DH** Est-il inscrit dans votre contrat que vous pouvez vous arrêter ?

**JB** Ça n'est pas dans le contrat mais ça pourrait arriver, j'en suis sûr, car l'équipe ne veut pas de quelqu'un qui n'apprécie pas d'être là. C'est vrai, on vous fixe des objectifs dès le plus jeune âge. Mais je suis très heureux qu'on les ait fixés pour moi car je suis là où j'ai toujours rêvé d'être ; j'ai beaucoup de chance d'être dans cette situation.

**LH** Et tu te rappelles ce que c'est : une fois dans la voiture, tout ça passe par-dessus bord.

**DH** J'ai dit à quelqu'un récemment : « *Le plus difficile, c'est tout ce qui est en dehors de la voiture.* » Dans la voiture, on fait ce qu'on aime ; tout le reste est très compliqué.

**JB** Mais on s'occupe de nous, et on doit être attentif d'une certaine façon, à la façon dont on mène sa vie et celle dont on est perçu.

**DH** Il y a des responsabilités grandissantes ➤

pour des garçons relativement jeunes. Beaucoup de gens doivent penser que c'est génial d'être Lewis ou Jenson, et je pense qu'il vaut mieux souligner que ça peut être difficile et qu'il y a une grande responsabilité. Mais les récompenses valent le coup...

**JB** C'est pareil dans tous les sports, les gens travaillent très dur pour arriver où ils sont : s'ils sont au sommet de leur jeu, c'est qu'ils ont bossé comme des fous pour y arriver. La F1 ne fait pas exception. Mais c'est génial, je trouve, d'être une inspiration pour des jeunes, des gamins qui veulent être comme vous quand ils seront grands ; c'est fort en tant qu'individu. Il y a un type qui a appelé son fils Jenson Lewis ! Apprendre des choses comme ça procure une grande émotion. C'est très touchant.

**DH** Y a-t-il quelque chose que la F1 devrait faire pour être plus attirante ?

**JB** Plein de choses négatives sont dites, mais c'est comme ça depuis des décennies. C'était pareil quand tu courais, j'en suis sûr.

**DH** Pensez-vous que les pilotes ont un point de vue valable qu'on n'écoute pas autant qu'on devrait ? Ou bien qu'ils doivent se concentrer sur le pilotage ?

**LH** On peut contribuer, c'est clair.

**JB** On a grandi en regardant la F1, on a beaucoup d'expérience de la course, donc je pense que notre avis est important. On essaie autant que possible de faire en sorte d'être entendus dans certains cas, essentiellement pour la sécurité, car je pense qu'on peut aider.

**DH** Je demandais ça parce que j'ai entendu dire que les pilotes devraient en faire plus pour le public. Qu'êtes-vous supposés faire ?

**LH** On n'en fait jamais assez. J'ai été dans des

# J'ai grandi en rêvant de battre Michael. Je n'en pouvais plus de vouloir être sur la même piste que lui



files d'attente où j'ai vu plein de passionnés, et je pense qu'il faut prendre sur notre temps pour faire des choses. L'équipe essaie de nous pousser à faire des apparitions mais on s'en sort en disant : « Non, je dois finir ça. » Il y a une centaine de gens au départ mais d'autres arrivent, alors ça fait deux fois plus. Si vous partez après avoir signé un truc pour la centième personne et pas pour celle qui suit juste après, ils ne sont pas contents.

**DH** Je vais vous raconter une histoire que ma mère raconte. Mon père s'est assis à une table un jour à Silverstone après une course et a passé des heures à signer des autographes. Elle lui disait : « Allez, il faut rentrer à la maison », et il lui répondait tout le temps : « Non ». Finalement, tandis qu'elle partait, la personne qui était en face de lui a dit : « Pau-

vre con ! ». Alors que pendant deux heures, mon père avait essayé de faire plaisir à tout le monde. Il y a toujours des gens qui n'ont pas tout ce qu'ils veulent alors que nous, on ne veut pas les ennuyer, en fait, non ?

**JB** Bien sûr que non. On sait qu'ils sont nos fans et qu'ils sont là pour avoir un autographe, mais il y a tant de choses qu'on peut faire...

**DH** C'est ce que je trouvais le plus difficile, en fait : recevoir soudain toutes ces lettres et le reste, mais on ne peut pas tout faire, on ne peut pas tout simplement...

**LH** Le truc, en fait, c'est qu'on veut le faire. Je voudrais répondre aux lettres car quand on lit toutes ces choses, ou qu'on reçoit un poster que quelqu'un a mis des heures à dessiner, ou qu'un petit garçon de trois ou quatre ans a fait une photo de vous pour l'école et qu'il vous

## LEWIS vs JENSON

### QUATRE CHAMPIONS DONNENT LEUR AVIS



**NIKI LAUDA**



**ALAN JONES**



**JOHN SURTEES**



**JODY SCHECKTER**

**LEWIS OU JENSON : LEQUEL SERA DEVANT L'AUTRE ?**

Lewis. Il connaît l'équipe et ce sera dur pour Jenson de s'adapter à un nouvel environnement.

Difficile à dire. Probablement Lewis.

Lewis. Par rapport à ses équipiers, Jenson n'a jamais fait très fort. Lewis est plus un compétiteur.

Lewis.

**LEQUEL S'ADAPTERA LE MIEUX À L'ABSENCE DE RAVITAILLEMENTS ?**

Aucune idée. Mais, honnêtement, je ne pense pas qu'aucun des deux aura le moindre problème pour courir avec une voiture plus lourde.

En fait, Jenson s'adaptera le mieux d'après moi car je pense qu'il sera moins dur avec ses pneus. Je me contredis un peu moi-même là...

Jenson peut faire de belles choses, mais cette année ça dépendra des styles de pilotage et de l'adaptation des gommages au plein de carburant.

Ils pourront toujours changer les pneus et même si l'on dit que Jenson gère bien leur usure, Lewis sera plus rapide.

**Y A-T-IL UN RISQUE D'ÉTINCELLES ?**

Non. Ils sont tous deux anglais, bien éduqués, et je ne vois pas le moindre problème arriver.

Non, je ne pense pas qu'il y en aura entre eux, ni qu'il puisse y avoir le moindre souci de toute façon.

Ils sont bien payés et ont tous les deux gagné un championnat. Leur bon sens commun fera le reste.

C'est toujours une possibilité, oui, mais je pense que ça se passera bien car ce sont deux bons gars.

**JENSON A-T-IL BIEN FAIT DE PASSER CHEZ McLAREN ?**

Il n'avait pas le choix. Comme Brawn avait décidé de prendre Schumacher, McLaren était la seule option pour lui.

Je pense qu'on ne sait pas tout du pourquoi de ce transfert. J'aimerais en connaître la vraie raison. Mais il sera bien. C'est une bonne équipe.

L'équipe McLaren est très différente sans Ron Dennis — mais il ne faut éviter de courir contre personne. Le pilote n°1 sera le plus rapide !

Il a choisi le moins terrible de deux enfers — affronter Lewis ou Schumacher. Après tant d'années sans bouger, il a fait le bon choix.

**COMMENT CELUI DES DEUX QUI SERA BATTU S'EN REMETTRA ?**

Jenson doit être rapide d'entrée et s'il n'y parvient pas cette année, il devra faire en sorte que ce soit sa priorité pour la saison suivante.

Je suppose qu'il devra juste faire du mieux qu'il peut, s'il ne veut pas devoir rivaliser avec le livre d'excuses de Tim Schenken...

Il trouvera la force au fond de lui aussi longtemps qu'il ne s'effondre pas mentalement ou de dépit. Tant qu'il croira en lui, tout ira bien.

Avec deux garçons à égalité, il est naturel de penser que si l'un est devant, l'autre souffre — mais les pilotes surmontent ça en général.

l'a envoyée, on veut juste rendre aux gens ce qu'ils donnent. Je peux imaginer, si c'était moi, que si j'avais une réponse de la personne, je me dirais : « Ouahh ! ».

**DH** Je trouve que ça brise le cœur parfois.

**JB** En plus, certains trucs qu'on reçoit des fans sont déchirants et très émouvants. C'est dur de ne pas être en mesure de leur répondre à tous, mais on fait de notre mieux avec le temps qu'on a.

**DH** Jenson, tu as eu 30 ans, c'est bien ça ?

**JB** Je viens de les avoir !

**DH** Mais tu as fait quelque chose de ta vie. Lewis, tu n'as que 25 ans et tu as fait quelque chose de ta vie. Beaucoup de gens vont travailler toute leur vie et ne sauront pas s'ils ont réalisé quelque chose de tangible. Donc, ayant accompli quelque chose de quantifiable comme vous l'avez fait, avez-vous le sentiment d'être surdoué, ou chanceux ?

**LH** Je me sens privilégié et simplement très heureux d'être là. J'ai un métier incroyable. D'abord, c'est un accomplissement immense ne serait-ce que d'arriver en F1. Ensuite, penser que je suis dans ma quatrième année, que j'ai gagné le championnat... J'ai été très, très verni d'être bien conseillé, d'avoir été au bon endroit au bon moment...

**DH** Mais vous avez tous deux bossé très dur pour ça. Vous avez dit tout à l'heure que c'est dur, mais cela a-t-il été plus dur que vous ne pensiez, pour l'un et l'autre, de gagner le titre ?

**LH** [Rire et profond soupir] Pfff, j'ai gagné le mien au dernier virage, alors...

**JB** Nous avons conscience tous les deux, je pense, que nous sommes très chanceux d'être là. Chanceux d'avoir trouvé tous les deux quelque chose dans quoi on est bon. Mais nous avons dû aussi nous remuer pour ça. On n'arrive pas là où nous en sommes tous les deux en prenant la route la plus facile et je suis sûr que beaucoup de gens se disent : « Vous avez beaucoup de chance, vous gagnez votre vie en pilotant des voitures de courses, qu'est-ce qu'il y a de difficile là-dedans ? ».

**LH** Les gens ne nous voient en F1 que sur une période limitée dans le temps ; ils n'ont pas vu ce qu'il a fallu construire pour en arriver là.

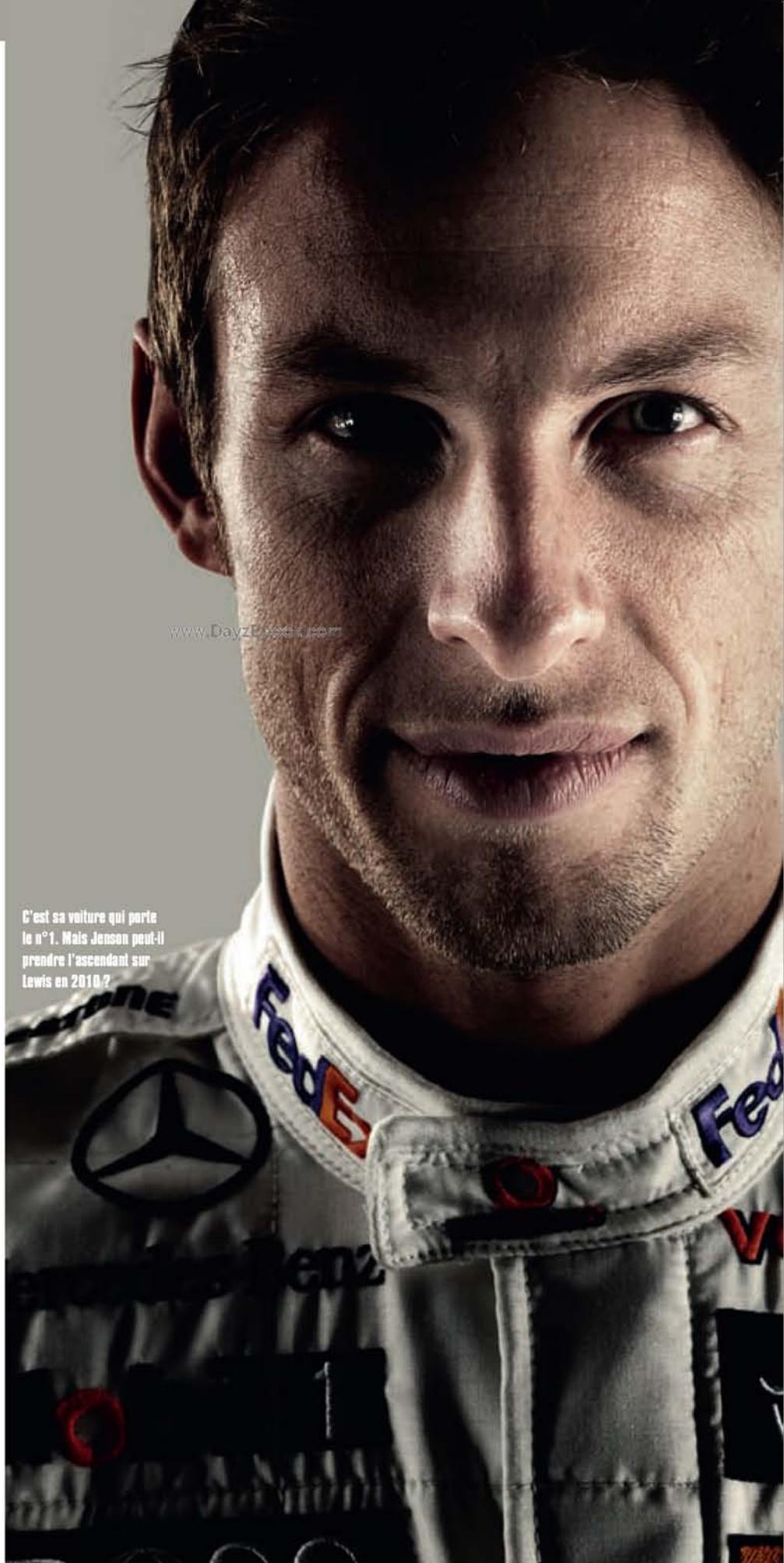
**DH** En même temps si on commence à dire : « C'est vraiment dur d'être pilote de F1 », vous n'allez pas vous attirer que de la sympathie...

**JB** On a la chance de faire un métier dans lequel on est bons et qu'on aime, mais il ne s'agit pas que de tourner le volant et foncer. On fait beaucoup de relations publiques, d'entraînement physique, on prend trois à quatre fois l'avion par semaine. Cela dit, on ne se plaint pas.

**DH** Je crois que c'est le souci : d'un côté, les gens veulent vous admirer pour avoir fait quelque chose de difficile et exigeant...

**JB** Et en plus, on est au sommet dans un sport, et on a beaucoup de pression venue de notre équipe, de l'extérieur, du public, de la presse. Il ne s'agit pas que d'aller faire une course le week-end et de bien s'éclater ; c'est un métier sérieux.

**DH** Ça vous inspire quoi de piloter avec le plein de carburant ? Je vous ai devancé là- ➤



C'est sa voiture qui porte le n°1. Mais Jenson peut-il prendre l'ascendant sur Lewis en 2010 ?

dessus, bien sûr, car je l'ai fait à mon époque.

**LH** Tu l'as fait ? C'est comment ?

**DH** C'était comme avoir deux gars comme vous en plus de moi dans la voiture.

**LH** C'est comme un handicap...

**JB** Ça ne va pas être facile, hein ? Déjà, le passage de 50 kilos à 10 kilos d'essence était assez énorme, non ? Le plus que j'ai connu, je pense, c'est 110 kilos chez Williams en 2000..

**LH** Cette année, c'est 160 kilos...

**DH** Ça fait beaucoup mais ce qui est bien c'est que la voiture est de plus en plus légère, et de plus en plus rapide. C'est assez excitant. Au fait, vos fans doivent se dire : « *Jenson, vous allez battre Lewis, n'est-ce pas ?* », et vice-versa. Que répondez-vous ?

**JB** Eh ben, on dit que le plus important pour nous est de penser à travailler de la façon la plus rapprochée possible, et qu'on verra où on en est après 19 courses. Mais voir si loin est une erreur. C'est ce que j'ai fait l'an dernier : à



Lewis voit en Schumacher, Alonso et Massa, mais aussi son équipier Jenson, ses grands rivaux en 2010.



www.DaysEbook.com

Sans ravitaillements cette année, le célèbre style de pilotage "coulé" de Jenson pourrait être un avantage.

cinq ou six courses de la fin, j'ai commencé à réfléchir aux points dont j'avais besoin à chaque course pour gagner le championnat, et j'ai eu tort. Je pense qu'il faut prendre les choses course par course, test par test.

**DH** Mais c'est une position curieuse, non ?

Ce qui compte dans une équipe, c'est, en tant que pilote, de penser à sa propre carrière et de tout faire pour être devant l'autre pilote. Au fait, qui regardez-vous en vous disant : « *C'est d'eux dont il faut que je m'inquiète ?* ».

**LH** Je ne me dis pas : « *Bon, je suis en tête, où sont tous les autres ?* ». Je regarde la compétition et, pour moi, à part Jenson, cette année il y a Michael avec son incroyable palmarès – il est perçu comme le meilleur pilote du monde. En regard de mon expérience avec Fernando, je ne peux jamais mettre de côté à quel point il est bon ; il a un talent incroyable. Il y a Felipe aussi ; les voir tous deux ensemble sera inté-

ressant mais Felipe était fort quand je me battais pour le titre. T'en penses quoi ?

**JB** Pour ce qui est des hommes, je pense que si la Red Bull est compétitive, ses deux pilotes le seront aussi. Avec une bonne préparation durant l'hiver, Mark peut être dans le coup. En ce qui concerne la vitesse pure, Sebastian sera très fort mais, en course, Mark sera très calculateur, comme il sait bien l'être. Mentalement, il est très fort.

**DH** Moi, je ne parie sur personne...

**LH** Que disent les *bookmakers* ? Je n'en ai aucune idée.

**DH** Je ne sais pas, mais Schumacher sera très fort. Jenson, tu as dit des trucs sur Michael, non ? Du genre que tu n'aimerais pas gagner de la manière dont il le faisait...

**JB** Ouaiip.

**LH** Pour moi, c'est cool. J'ai grandi en regardant la F1 et je rêvais de le battre. Je m'en suis rapproché de plus en plus et je n'en pouvais plus de vouloir être sur la même piste que lui. Je me suis senti très chanceux d'être une paire de fois en tests à Jerez quand il tournait pour Ferrari ; et une paire de fois aussi, en quittant les stands, de le trouver juste devant moi. C'est le type qui s'est battu avec toi Damon, qui s'est battu avec Alonso, une légende qui était là juste devant moi. Je pense que ce sera fascinant de le voir cette année.

**DH** Vous voyez-vous courir encore à 41 ans ?

**JB** Non. Lewis, tu disais que j'étais vieux mais j'ai quand même 11 ans de moins que lui...

**LH** Regardez Rubens et ce qu'il a fait en 2009, à 37 ans. C'est toujours un grand pilote et il a vraiment assuré l'année dernière. S'il peut le faire, Michael peut le faire.

**DH** Je n'arrivais déjà pas à croire que Michael puisse continuer ainsi quand il pilotait...

**JB** Je ne pense pas qu'il faille voir Michael différemment de tout autre pilote d'une voiture compétitive. Tu ne courais pas encore en F1, Lewis, mais vous vous souvenez de Monaco 2006, quand il s'est garé ? Attends, attends, éteins l'enregistreur... **FO**

**On doit bosser ensemble : c'est mieux d'être deux pour améliorer une voiture**  
Jenson Button

# Le KART à la portée de TOUS

**ALPHA**  
KARTING

[www.alpha-karting.fr](http://www.alpha-karting.fr)

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

RETROUVEZ TOUT SUR NOTRE SITE INTERNET  
N°1 DE LA VENTE EN LIGNE

www.DayzEbook.com



## FINANCEZ : votre KART

**ADVANCE X30 ..... 3990 €**

| Montant financé                 | Mensualité | Durée   | Coût total crédit sans assurance* | TEG   |
|---------------------------------|------------|---------|-----------------------------------|-------|
| <b>Avec un apport de 1000 €</b> |            |         |                                   |       |
| 2990 €                          | 140.69 €   | 24 mois | 285.04 €                          | 9.27% |

**ADVANCE X30**  
Kart complet,  
Photos non contractuelles.



**140,69€**

par mois  
sur 24 mois,  
voir ci dessous

\* Offre valable du 01/03/10 au 31/05/10 - Crédit accessoire à une vente valable à partir de 200 € d'achat, d'une durée de 4 à 48 mois, au Taux Effectif Global fixe de 9.27 % l'an au 01/01/2010. Sous réserve d'acceptation du dossier par BNP Paribas Personal Finance, Cetelem est une marque de BNP Paribas Personal Finance, 1 boulevard Haussmann 75 009 Paris, Société Anonyme au capital de 453 225 976 €, 542 097 902 RCS Paris. N° ORIAS : 07 023 128 (www.orias.fr). Vous bénéficiez d'un droit de rétractation.



Donnons de l'avenir à vos projets

# MCLAREN

L'objectif est simple : gérer la rivalité entre les deux champions du monde, si rivalité il y a, pour gagner le premier titre constructeurs depuis 1998



**Sur le papier**, c'est presque une *dream team* à l'anglaise : Jenson et Lewis, tous deux champion du monde, pilotant pour la plus britannique des écuries. Comment pourraient-ils se "planter" ?

D'un autre côté, Alonso-Hamilton en 2007 pouvait aussi avec le recul ressembler à une *dream team*, comme Prost-Senna en 1988. Dans les deux cas, on sait comment cela s'est terminé. Est-ce la passion de la course animant cette équipe qui la pousse, presque inexorablement, à associer des champions ? Ou bien une forme d'arrogance ? Seul l'avenir le dira. Toute paire de pilotes a sa propre et unique dynamique, mais, pour réussir et remporter ce titre des constructeurs qui échappe à McLaren depuis 1998, il sera vital que l'équipe fasse en sorte de s'assurer que la saine rivalité entre Button et Hamilton ne devienne pas une lutte interne qui serait coûteuse pour elle. Bon courage, monsieur Whitmarsh.

Lewis Hamilton entame la saison 2010 avec bien peu à prouver, s'étant tiré à son avantage d'une situation rendue difficile en 2009 – parfois par sa faute, comme avec l'affaire de son mensonge en Malaisie suite au scandale du GP d'Australie, mais essentiellement en raison du manque de performance du châssis MP4-24.

Au yeux de nombreux observateurs, le "lie-gate" australien lui a causé du tort du fait de ses attermoissements et de son refus de reconnaî-

tre la responsabilité directe de ses actes. Mais ce fut aussi une leçon salutaire, qui lui a sans doute mis du plomb dans la tête. Partant de là, il pilota avec classe et tira la plus petite once de performance qu'il pouvait de la voiture. Ses victoires en Hongrie et à Singapour furent de classiques exemples de parfaite utilisation du KERS, et l'on peut se demander s'il n'aurait pas mis tout le monde à un tour à Abou Dhabi sans un souci mécanique.

Quand sa monture était moins compétitive, il a attaqué plus que jamais. Une grosse sortie de piste au dernier tour à Monza en témoigne, qui fut d'ailleurs un remarquable hommage à la régularité dont il a fait preuve depuis son arrivée en F1 car il s'agissait de son premier gros accident en trois saisons (en laissant de côté ses abandons piteux dans la voie des stands de la Chine 2007 et du Canada 2008). Lewis apparaît plus complet qu'il y a 12 mois, et fait figure de grand favori.

Ce qu'Hamilton n'aura pas sur sa voiture, c'est le numéro 1. Lequel est réservé au champion du monde en titre, qui n'est autre que son nouvel équipier, Jenson Button. Celui-ci aurait-il vraiment pu rester au sein de ce qui est devenu Mercedes, ou s'est-il montré très courageux de mettre fin à un partenariat victorieux avec Ross Brawn ? Jenson a déclaré publiquement que ce n'était pas une question d'argent, ce que l'ancienne écurie Brawn a de son

côté clairement laissé entendre – voire affirmé. Quoiqu'il en soit, Button ne manque pas de bravoure en relevant le défi d'être associé à Hamilton chez McLaren. Il sent qu'il a quelque chose à prouver, alors même que peu de spécialistes envisagent de voir le face-à-face entre les deux anglais tourner en sa faveur et que les numéros pourraient bien s'inverser en 2011...

Button est au pied d'une montagne : McLaren est une organisation complexe, dont il faut du temps pour tirer le maximum de ses immenses ressources, et c'est justement ce qui lui manque. Il n'y a plus de tests entre les courses et ceux d'avant-saison sont réduits à 15 jours ; au mieux, cela lui aura fait huit journées d'essais avant Bahreïn pour apprendre l'équipe et la voiture. L'absence de ravitaillements mettra l'accent sur la préservation des pneus, ce qui pourrait favoriser son besoin d'une voiture ayant tendance à sous-virer. Mais elle mettra aussi en avant le besoin de versatilité, ce dont il

**Qu'il ait eu le choix ou pas, Button ne manque pas de cran en allant affronter Hamilton...**



## LA VOITURE

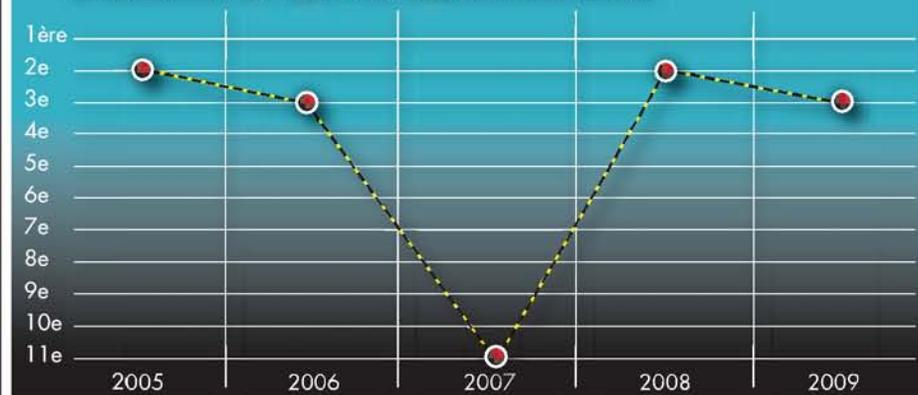
CHÂSSIS : McLaren MP4-25  
MOTEUR : Mercedes FO 108X

La nouvelle McLaren au test à Valencia entre les mains du "numéro 2", Lewis Hamilton.

# VODAFONE McLAREN MERCEDES

**Fondée en 1963 Premier GP Monaco 1966 GP disputés 665 Victoires 164 Poles 145 Meilleurs tours en course 136 Points constructeurs 3850,5 Titres constructeurs 8 Titres pilotes 12 Adresse Vodafone McLaren Mercedes, McLaren Technology Centre, Chertsey Road, Woking, Surrey GU21 4YH, Gde-Bretagne Site internet [www.mclaren.com](http://www.mclaren.com) Staff Ron Dennis s'occupant de la division des voitures de route, Martin Whitmarsh reste à la tête de l'écurie F1 avec Jonathan Neale comme directeur général. Sur les circuits, Phil Prew a été promu au rang d'ingénieur de course en chef, ce qui entraîne qu'Hamilton soit désormais "suivi" par Andy Latham alors que Button travaille avec Jakob Andreason.**

## LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



### N°1 : JENSON BUTTON

Caméra rouge 



**Né le** 19 janvier 1980, Frome, Angleterre  
**Vit à** Monaco  
**Taille** 1,82 m  
**Poids** 70,5 kg  
**Ingé course** Jakob Andreason  
**Site internet** [www.jensonbutton.com](http://www.jensonbutton.com)

### N°2 : LEWIS HAMILTON

Caméra jaune 



**Né le** 7 janvier 1985, Stevenage, Angleterre  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,74 m  
**Poids** 68 kg  
**Ingé course** Andy Latham  
**Site internet** [www.lewishamilton.com](http://www.lewishamilton.com)

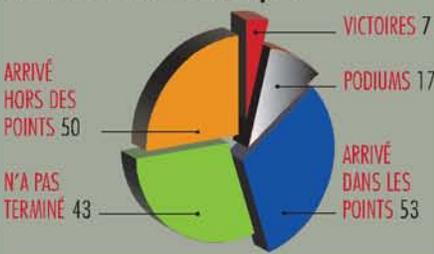
a parfois manqué l'année dernière chez Brawn. Nul doute que ce transfert est pour lui la source d'une énorme pression pesant sur ses épaules.

Techniquement, beaucoup s'attendent au retour de McLaren au premier plan cette année. La MP4-24 était conçue autour du KERS, et, si l'équipe est parvenue à en faire une voiture gagnante sur certains circuits dans la seconde moitié de 2009, elle n'a jamais surmonté les compromis inhérents au système de récupération de l'énergie cinétique du freinage. Son développement a cependant été sans égal entre les mains d'Hamilton, ce qui laissait supposer que McLaren a aussi bien compris les nouvelles règles que ses rivales.

La MP4-25 de cette année revient à des fondamentaux plus directement liés à la course, tout en tirant profit des progrès de la fin 2009. Le V8 Mercedes est toujours là, en dépit d'un retrait progressif du capital de l'écurie entamé par le constructeur allemand. Brawn a montré l'an dernier qu'être un simple "client" peut aussi valoir le coup...

Le plus important, cela dit, est que plus la voiture sera compétitive, plus elle mettra en exergue la rivalité entre les deux pilotes. Quelle qu'en soit l'issue, certains médias (britanniques surtout) ne manqueront pas de dresser Lewis et Jenson l'un contre l'autre. C'est le prix de leur ambition, et du risque pris par McLaren en les réunissant sous son toit. **FU**

### CARRIÈRE EN F1 : 170 GP disputés

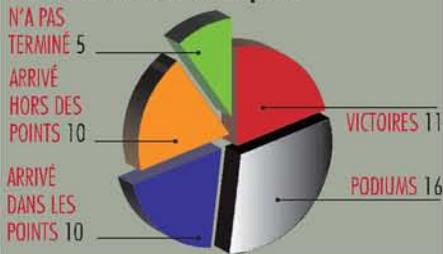


**Premier GP** Australie 2000  
**Pole positions** 7 **Meilleurs tours** 2  
**Moyenne de points par course** 1,92  
**Total de points** 327 **Titres** 1

### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 McLaren n'a pas fait un seul meilleur tour en course en 2009, une 1ère depuis 1996
- 2 Sur ses 3006 tours en F1, Lewis Hamilton en a passé 1729 en 1ère, 2e ou 3e position
- 3 Les cinq départs en première ligne de 2009 sont le plus petit score de McLaren depuis les deux signés Kimi Räikkönen en 2004
- 4 Lewis Hamilton a connu sa première casse mécanique en F1 pour sa 52e course, soit la dernière de l'année 2009 à Abou Dhabi
- 5 McLaren a marqué quatre fois plus de points sur les huit derniers GP de l'année 2009 (57) que lors des neuf premiers (14)

### CARRIÈRE EN F1 : 52 GP disputés



**Premier GP** Australie 2007  
**Pole positions** 17 **Meilleurs tours** 3  
**Moyenne de points par course** 4,92  
**Total de points** 256 **Titres** 1

### QUE FERA McLAREN CETTE ANNÉE ?

**Sir Stirling Moss**  
Ancien commentateur de la télé britannique



“ Jenson est un grand champion mais je pense qu'il va avoir un boulot difficile en 2010. Il s'est jeté dans la gueule du loup en rejoignant Lewis chez McLaren... Avec Alonso et peut-être Vettel, Hamilton est sans doute le pilote de plus rapide en Formule 1 actuellement et ce sera passionnant de voir comment ça se passe entre ces deux-là...”



# DANS LE SECRET DU RETOUR DES RECHERCHES D'ARGENT

(et d'un certain Michael...)

La dernière fois que Brawn et sa clique ont inventé une voiture, elle a soufflé le plateau. *F1 Racing* a suivi l'écurie pour la première sortie de la Mercedes W01. Au volant, un certain Michael Schumacher

TEXTE TOM CLARKSON





Schumacher est apparu aussi affûté et concentré qu'il l'a toujours été lors des tests de Valence.

Oubliez Reims 1954, lorsque Mercedes-Benz fit des débuts fracassants en Formule 1 avec Juan Manuel Fangio. Nous sommes à Valence en 2010. Ni le champagne ni le soleil n'ont daigné saluer le retour des flèches d'argent. Café chaud, températures glaciales. Le gel a enveloppé la province de Valence et les chauffages électriques d'appoint ont tourné à flux tendu pour réchauffer l'équipe de nuit qui a travaillé – et travaille encore – d'arrache-pied. Dirigés par l'ingénieur de Nico Rosberg, Jock Clear, ces noctambules sont emmitoufflés dans leurs doudounes et finissent d'habiller la monoplace dont les premiers cris, programmés pour aujourd'hui, marqueront officiellement la naissance de la seconde écurie Mercedes GP.

« J'ai eu un peu chaud mais tout s'est bien passé, » rassure Clear. « Je ne pense pas que qui que ce soit ici se plaigne de faire une nuit blanche. Si l'on arrive sur un circuit avec une voiture prête à rouler, c'est qu'on l'a sortie trop tôt de la soufflerie. »

La W01 est apprêtée à 7h30. Il s'agit de la première F1 Mercedes-Benz de l'ère moderne. Lorsque le reste de l'équipe d'essais franchit les grilles du circuit Ricardo Tormo, l'équipe de nuit de Jock Clear ne se fait pas prier pour regagner l'hôtel pour une douche chaude. La flèche d'argent, resplendissante dans sa robe luisante, repose seule dans le garage quelques instants. « Elle est belle, » sourit Ross Brawn en venant vérifier que tout se passe bien dans le berceau de l'héritière. « Je suis rempli de fierté à chaque fois que je vois une nouvelle voiture venir au monde. Je dois remercier tout les gens de l'usine de Brackley et ceux de Mercedes-Benz High Performance Engines pour leur travail acharné. »

L'émotion est palpable mais différente de celle qui parcourait son être, il y a 12 mois, lorsque Ross était soulagé de pouvoir participer aux essais hivernaux. Le fait que la BGP 001 soit une fusée qui allait dominer de très haut la première demi-saison était un bonus inespéré.

« Par rapport à l'année dernière, cette journée est plus conventionnelle, » confirme notre interlocuteur. « J'espère que l'auto sera fiable » ➤



*car ce seront ses premiers tours de roue. J'ai l'estomac noué, oui, mais c'est habituel chez moi lorsqu'une voiture roule pour la première fois. C'est décuplé par le fait que nous sommes maintenant Mercedes-Benz et que Michael [Schumacher] a rejoint l'équipe. »*

Ross n'est pas le seul à savourer le retour des flèches d'argent et de Schumi. Plus de 300 journalistes et photographes sont attendus. Ils sont plus nombreux qu'à Abou Dhabi pour la finale du dernier championnat. À 8h00, un mur de caméras encercle déjà le garage Mercedes. Trente minutes plus tard, c'est la cohue. À moins de s'appeler Michael Schumacher, il est physiquement impossible de traverser le paddock pour entrer dans le garage. Le septuple champion du monde s'extirpe du camping-car qu'il a emprunté à son frère Ralf. Portant une combinaison blanche immaculée et des lunettes de soleil, il se dirige d'un pas décidé vers la pièce réservée aux ingénieurs qui jouxte le garage de la W01. La marée humaine, bruyante mais disciplinée, s'écarte devant lui.

Le scénario se répète, en moins prononcé, lorsque Nico Rosberg apparaît à son tour. Il étouffe un « Wow ! » en apercevant les caméras et la foule. Il est intéressant de noter que les abords du garage McLaren, où Gary Paffett s'apprête à participer à son premier (et probablement dernier) jour d'essais au volant de la MP4-25, est désert.

L'essai des médias s'envole vers l'allée des stands pour la séance de pause de la W01 et de ses pilotes. Michael et Nico s'assoient sur une roue et les photographes entament leur ballet à la façon de paparazzi. « Nous savions que nous allions susciter un grand intérêt car nous avons reçu beaucoup de sollicitations de la part des médias, » explique Norbert Haug, vice-président de Mercedes-Benz Motorsport. « Mais c'est encore pire que ce à quoi nous nous attendions. C'est très impressionnant. »

**Une fois de retour** dans son garage, la W01 est mise à l'abri des regards pour permettre à l'équipe de peaufiner ses réglages de base avant l'ouverture de la piste, à 10h00. Schumacher et Rosberg déambulent dans le garage en discutant avec des membres de l'équipe avant de regagner les pénates des ingénieurs pour passer en revue le programme de la journée.

Le bureau réservé à l'ingénierie est une pièce rectangulaire remplie d'ordinateurs. Comme la plupart des infrastructures de l'équipe, il est inchangé depuis l'année dernière – hormis le coup de pinceau nécessaire pour lui donner le look argenté. Chaque pilote s'assoit à côté de son ingénieur : Andrew Shovlin et Michael à droite de la longue table, Jock Clear et Nico à gauche – mais Jock est absent ce matin car il veille sur ses ouailles de l'équipe de nuit. En tête de table, Ross Brawn préside chaque réunion. Tout le monde porte un casque équipé d'un micro, ce qui permet à chacun d'être entendu et évite que les intervenants parlent en même temps. Subitement, Michael n'est plus la star adulée des médias mais juste un pilote qui écoute les instructions de son ingénieur.

« Aujourd'hui, le but n'est pas d'apprendre à se connaître, » explique Shovlin. « J'ai l'impression d'avoir compris ce que Michael voulait lorsqu'il était à l'usine et que nous avons passé beaucoup de temps à discuter de sa position de conduite ou de nos procédures. Une chose saute aux yeux immédiatement : chez lui, le moteur de toute action est la recherche de la performance. »

Mais la performance n'est pas au planning de l'écurie aujourd'hui. Les ingénieurs veulent vérifier tous les systèmes embarqués pour s'assurer que la W01 est réglée comme une horloge. Ils veulent également s'assurer que les deux pilotes sont confortablement installés dans l'auto, raison



Le retour de Schumi a suscité un énorme engouement de la part des médias.



Le revenant en pleine inspection de son siège.



Ce n'est pas la première fois que Michael remonte dans une F1 depuis sa retraite... mais cette fois, c'est du sérieux.

pour laquelle Nico tendra le témoin à Michael après la pause déjeuner.

En piste, l'action débute à 10h34 lorsque Nico boucle un traditionnel tour d'installation puis des relais d'une longueur variable. Il couvre 39 tours au total, son meilleur en 1'13"543 – le 4e plus rapide de la matinée.

La voiture n'a pas le moindre hoquet et selon Shovlin, qui dirige les opérations pour Nico en l'absence de Clear, le seul problème concerne la position de conduite. Nico trouve qu'il est assis trop bas, ce qui l'empêche de bien voir les virages. « Nous avons essayé de trouver une solution rapide, » nous dit Shovlin, « mais le problème est que lorsqu'on essaie de concentrer une heure de travail en cinq minutes, on ne peut que faire un compromis. »

Les températures des freins et du moteur sont dans la fenêtre de fonctionnement normale et Nico ne fait état d'aucun problème concernant les nouveaux pneus. Les Bridgestone arrière ont une nouvelle carcasse afin de faire face à la prise de poids (100 kg) des voitures en début de course. Les pneus avant ont subi une cure d'amaigrissement de 25 mm en largeur mais Rosberg ne ressent pas une grande différence en termes de performance.

**« Je pensais avoir besoin de plus de temps mais c'est revenu très rapidement ! »**

**Michael Schumacher**

« En travaillant un peu sur les réglages, nous serons en mesure de contrecarrer le sous-virage causé par la réduction de la surface de contact des pneus avant avec la piste, » explique-t-il. « Il y a moins d'adhérence dans les virages et le freinage perd de son potentiel, mais les pneus ne se comportent pas trop mal. »

Les écuries qui tournent sur le circuit Ricardo Tormo ont négocié avec son propriétaire de pouvoir débiter la journée d'essais tardivement en échange de l'annulation de la pause déjeuner. Mercedes attend jusqu'à 13h45 pour se sustenter, juste après que Nico ait ôté gants et casque. La pause est de courte durée : 15 minutes pour souffler et faire le plein d'énergie, et les mécaniciens retournent dans le garage pour installer le baquet de Schumacher dans la W01. Michael est convoqué pour vérifier quelques menus détails et les médias interprètent le geste comme le coup d'envoi de la séance du septuple champion du monde. La chaîne de télévision RTL ouvre son antenne pour l'idole... mais il faudra attendre 40 minutes supplémentaires avant que Michael se glisse dans le cockpit pour la première fois.

**Les techniciens colonisent** le garage, le moteur vrombit, la porte coulisse et les flashes envahissent les lieux. Deux mécaniciens au physique intimidant sont invités à fendre la foule et Michael peut s'engager dans l'allée des stands.

Il ne fait qu'un tour d'installation avant de s'y engouffrer de nouveau. Il coupe le moteur bien avant d'arriver à la hauteur de son garage et se laisse glisser vers la nuée de photographes. Seul le cliquetis des freins en carbone perturbe le silence soudain. ➤

« En termes de fiabilité, » dit Shovlin, « la voiture est comme celle de l'année dernière, la BGP 001. Mettez-lui de l'essence et des pneus et elle roulera toute la journée. Le seul problème majeur que nous ayons rencontré concerne la radio de Michael. Il a dit quelque chose en rentrant au stand mais personne ne l'a entendu. C'est tout un art de bien faire fonctionner les radios car on essaie de filtrer autant que possible les nuisances sonores du moteur. Nous travaillons avec une entreprise appelée Riedel, qui fait un boulot fantastique, mais ça n'a pas toute de suite tourné rond avec Michael et tout ce que nous pouvions entendre, c'était du charabia. »

La rapidité avec laquelle Michael retrouve sa vitesse, après trois années de retraite, est impressionnante. Son cinquième tour est à peine plus lent que le meilleur de Rosberg et après 40 révolutions il devance son cadet de 0<sup>m</sup>6. D'accord, il n'a pas été confronté à un problème de position de conduite, mais c'est tout de même bluffant.

« Ce fut bien plus facile que prévu, » reconnaît-il. « Je pensais avoir besoin de plus de temps pour me remettre dans le bain mais c'est revenu très rapidement. »

Les comparaisons avec son prédécesseur dans l'écurie, Jenson Button, sont inévitables et aucun ingénieur ne tombe dans le piège de laisser échapper un commentaire car tous portent toujours Jenson dans leur cœur après sept ans de collaboration. Ross ose un commentaire : « Le retour technique de Michael est très précis. Il sait exactement ce qu'il se passe sur l'auto et c'est agréable de travailler de nouveau avec ce savoir-faire. » Ce qui implique, à moins qu'on ne lise trop entre les lignes, que le souci du détail n'était pas aussi poussé chez Jenson...

« Il faut écouter les commentaires de Michael avec attention à la fin de chaque relais, » poursuit Shovlin. « Il donne une foule d'informa-

**« Si elle est fiable ? De l'essence, des pneus, et elle roule toute la journée »**

**Andrew Shovlin**



Le duo le plus titré en F1 s'est remis au travail à Valence.



Michael grimpe dans le cockpit de la W01 pour la première fois.



Ross Brawn dirige le premier débriefing de la nouvelle ère Mercedes.

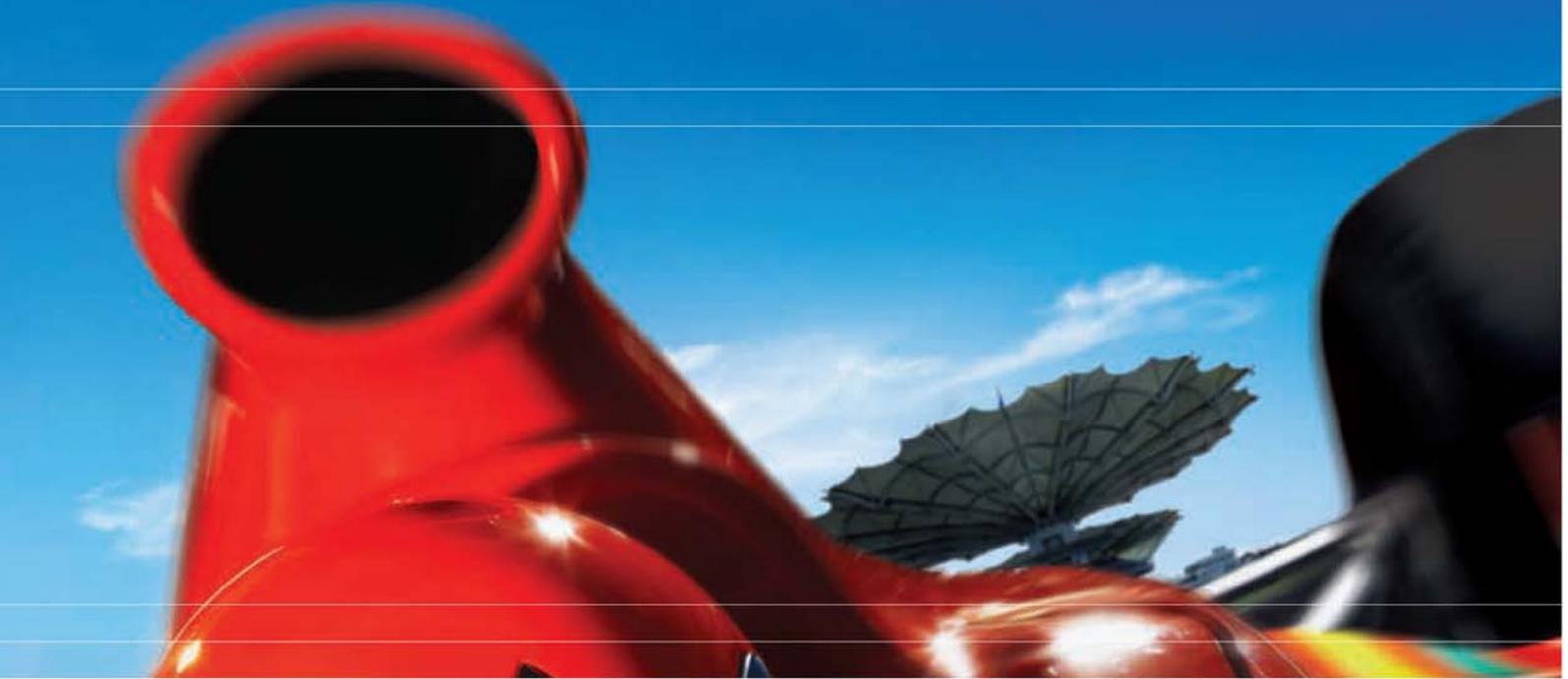


Comme s'il n'était jamais parti, Schumacher a vite retrouvé le bon rythme.

tions en seulement quatre ou cinq phrases, qu'il faut intégrer. Pour un ingénieur, travailler avec lui est une opportunité incroyable. »

À l'issue du premier jour, Mercedes peut conclure en toute sérénité que la W01 est une voiture fiable. Sa compétitivité ne laisse pas les gens pantoufler mais elle ne roule pas avec le package aérodynamique qui sera en service lors du premier GP, comme c'était le cas pour la première mouture de la BGP 001.

La recherche de la performance mérite d'être sérieusement approfondie mais avec l'expérience de Schumacher, l'expertise de Brawn et le savoir-faire de toute l'écurie championne du monde, les flèches d'argent devraient renouer avec la victoire cette année. Comme en 1954 ? **FO**



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

# MERCEDES

Les flèches d'argent sont de retour, trente-cinq ans après, et Michael Schumacher aussi. L'ex-team Brawn peut-il gagner comme en 2009 ?



**En ces temps** où la majorité des grands constructeurs automobiles quittent la F1 sur fond de crise économique mondiale, Mercedes a racheté Brawn GP et fait revenir les Flèches d'Argent sur la scène des Grands Prix pour la première fois depuis 1955. Un bien joli coup en fait.

Pour la troisième fois en trois ans, l'équipe de Brackley se présente à l'ouverture d'une saison sous une identité différente. Mais si "Honda" traînait l'image d'un manque de performance et si "Brawn" illustrait un sauvetage *in extremis*, "Mercedes" signifie tout autre chose : stabilité, sécurité, financement à long terme et moyens de continuer sur la lancée des deux titres conquis en 2009. Le statut de l'équipe ne peut plus être mis en doute d'aucune façon : elle appartient au cercle très restreint des championnes du monde aux côtés de Ferrari ou McLaren. Mieux, Ross Brawn en est toujours le chef d'orchestre à la baguette magique – ce qui est sans doute aussi important que le vote de confiance de Mercedes.

Brawn a convaincu Michael Schumacher de quitter sa retraite dorée pour faire un sensationnel retour en F1. Un autre aurait-il pu l'en persuader ? Probablement pas. Mais si Michael demeure le pilote le plus victorieux de l'histoire de la discipline, il n'y en a pas moins une part de risque – même si on ne

doute pas que Ross ait bien calculé son coup. Il a toujours la même soif de vaincre et est aussi affûté à 41 ans qu'à 38. Mieux encore, les tests étant interdits durant la saison, l'expérience prend plus d'importance que jamais. Quand on voit ce que Rubens Barrichello a réussi l'an dernier, on imagine ce que Michael aurait fait sur la même voiture...

Mais – car il y a un "mais", et de taille – le fait est que Michael s'est absenté trois ans, durant lesquels voitures et pneus ont changé radicalement. La période la plus triomphale de l'Allemand en F1 a été celle construite sur la relation unique liant Ferrari à Bridgestone et du bon sens tactique que lui et Brawn ont montré par d'efficaces stratégies de ravitaillements. Désormais, tout le monde a les mêmes pneus et les ravitaillements n'ont plus cours. D'autre part, les jours de tests avant Bahreïn sont limités. Tout cela lui suffira-t-il pour trouver ses marques ?

À toute chose malheur est bon, cependant. L'interdiction des ravitaillements faisant de Schumi le seul pilote du plateau à avoir remporté des GP sans passer par la case stand, il sait comment préserver sa voiture et ses pneus. De même, si le manque de tests pourrait le gêner techniquement, il réduira aussi les contraintes physiques d'une saison par rapport aux dernières que Michael a disputées. Tout le monde s'attend à ce que celui-ci

soit bon, mais à quel point exactement ? On est impatient de le savoir.

De l'autre côté du garage, Nico Rosberg est passé du statut de co-n°1 potentiel de l'équipe à celui de très clairement n°2 – pas officiellement, bien sûr, mais dans la pratique. Et le fait que Brawn ait ressenti le besoin d'aller chercher Schumacher ne plaide pas pour lui. Rosberg n'a pas démontré de façon certaine qu'il est en mesure de jouer le championnat et entame cette saison avec encore beaucoup à prouver – même s'il pense être fin prêt. Il a réalisé quelques belles performances en 2009, mais toujours dans ce qu'on appellera la deuxième moitié des points. Il aurait pu finir 2e à Singapour si une erreur stupide ne lui avait coûté cher, et il n'a pas joué les premiers rôles dans les premières courses de l'année quand avec la Williams faisait partie des monoplaces les plus rapides. Il aura besoin de tout le soutien

**La couleur illustre le désir de rejeter dans l'ombre les autres F1 voitures argentées**



### LA VOITURE

**CHÂSSIS :** Mercedes MGP W09  
**MOTEUR :** Mercedes FO 108X

Michael Schumacher a gardé son casque rouge - pour être bien repéré dans les rétros ?

## MERCEDES GP PETRONAS

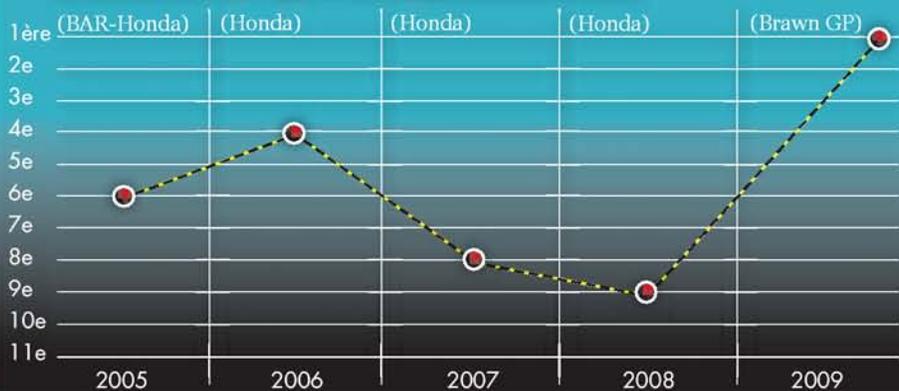
**Fondée en** 1954 **Premier GP** France 1954 **GP disputés** 12 **Victoires** 9 **Poles** 8

**Meilleurs tours en course** 9 **Points constructeurs** 0 **Titres constructeurs** 0

**Titres pilotes** 2 **Adresse** Mercedes GP Petronas, Brackley, Northamptonshire NN13 7BD, Grande-Bretagne **Site internet** [www.mercedes-gp.com](http://www.mercedes-gp.com)

**Staff** Malgré l'arrivée de **Norbert Haug** de Mercedes, **Ross Brawn** reste le patron de l'équipe et **Nick Fry** le directeur général. **Andrew Shovlin** et **Pete Bonnington**, anciens ingénieurs de Button, s'occupent de Michael Schumacher et **Jock Clear**, qui travaillait avec Barrichello, hérite de Nico Rosberg. **Ron Meadows** conserve son poste de directeur sportif.

### LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



### N°3 : MICHAEL SCHUMACHER



**Né le** 3 janvier 1969, Hürth-Hermülheim  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,74 m  
**Poids** 74 kg  
**Ingé course** Andrew Shovlin  
**Site internet** [www.michael-schumacher.de](http://www.michael-schumacher.de)

### N°4 : NICO ROSBERG



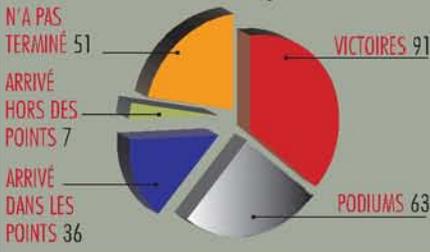
**Né le** 27 juin 1985, Wiesbaden, Allemagne  
**Vit à** Monaco  
**Taille** 1,78 m  
**Poids** 71 kg  
**Ingé course** Jock Clear  
**Site internet** [www.nicorosberg.com](http://www.nicorosberg.com)

de son ingénieur, l'expérimenté Jock Clear.

Techniquement, certains se sont interrogés pour savoir si les ressources limitées de Brawn l'an dernier auront altéré le développement de la voiture 2010. Mais bien que l'équipe ait admis avoir eu le taux de développement le plus bas de 2009, elle a aussi attaqué la saison avec la monoplace la plus rapide - et a fait ce qu'il fallait pour décrocher les deux titres. On peut dire qu'elle a joué le coup intelligemment : tout en arrêtant de fabriquer de nouvelles pièces, elle n'a pas stoppé le développement - et des responsables techniques disent qu'il y a encore de la performance à venir cette année. Mieux, la voiture sera débarrassée des compromis induits par le passage tardif au V8 Mercedes en 2009.

Il sera important que la voiture soit parmi les toutes meilleures sur la grille, cela dit, et pas seulement entre les mains de Michael Schumacher. La dernière fois qu'une équipe d'usine Mercedes est arrivée en F1, lors du GP de France 1954 à Reims, elle a réalisé le doublé et Fangio a ensuite gagné le titre. Peindre les monoplaces de Brackley couleur argent souligne le lourd héritage que cette équipe doit porter... ainsi, sans aucun doute, qu'un désir évident de rejeter les autres voitures argentées - celles de Woking - dans l'ombre. Alors seulement, le board de Mercedes sera convaincu d'avoir fait le bon choix. **FO**

### CARRIÈRE EN F1 : 248 GP disputés

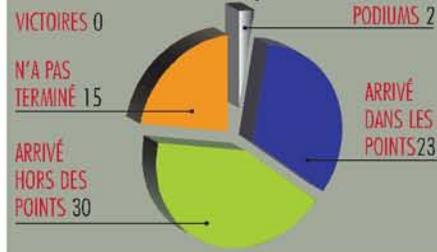


**Premier GP** Belgique 1991  
**Pole positions** 68 **Meilleurs tours** 76  
**Moyenne de points par course** 5,52  
**Total de points** 1369 **Titres** 7

### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 Michael Schumacher a mené le nombre total incroyable de 5108 tours en F1, soit l'équivalent de 85 courses consécutives
- 2 Rosberg a obtenu son meilleur total de points l'année dernière avec 34,5 et battu de vingt unités son score de la saison 2007
- 3 Quand Rosberg a débuté en karting en 96, Schumi comptait déjà deux titres mondiaux
- 4 Le rachat de Brawn GP par Mercedes-Benz fait que l'équipe de Brackley en est à son troisième propriétaire en autant d'années
- 5 Des 91 victoires de Michael Schumacher, 40 ont été obtenues en partant de la pole

### CARRIÈRE EN F1 : 70 GP disputés



**Premier GP** Bahreïn 2006  
**Pole positions** 0 **Meilleurs tours** 2  
**Moyenne de points par course** 1,08  
**Total de points** 75,5 **Titres** 0

### QUE FERA MERCEDES CETTE ANNÉE ?

**Niki Lauda**  
*Triple Champion du monde de Formule 1*



“ Comme il n'y a pas beaucoup de tests avant Bahreïn, Michael aura sûrement besoin de quelques GP pour tout comprendre - après lesquels on verra ce qu'il peut faire. Beaucoup dépendra de la voiture, mais il a dû obtenir des garanties sur sa compétitivité de la part de Ross Brawn avant d'accepter de revenir. Ils seront dans le coup, j'en suis sûr. ”

# MARK WEBBER & CHRISTIAN HORNER

www.DayzEbook.com

Oui, la F1 sera plus morne sans Flavio ;  
Non, ce n'est pas le bon moment pour Mark  
de s'essayer au speedway. Et avez-vous  
entendu parler d'Adrian Newey bousillant  
l'Audi d'Helmut Marko ? Lisez donc...

TEXTE BRADLEY LORD PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

**S**eulement trois ans séparent ces deux hommes – ils ont couru pour la même équipe de F3, Alan Docking Racing – mais l'employé et le patron ne pouvaient être plus différents en cette fraîche matinée de février à Milton Keynes. Mark Webber est monsieur tout le monde : il saute dans son "bleu de travail" pour des besoins télévisuels divers, aussi bien que pour effectuer des courses dans le simulateur de l'équipe et se préparer pour la configuration modifiée du circuit de Barheïn. Il paraît soulagé de s'effondrer sur une chaise dans son grand pull-over épais, pas rasé (c'est ça l'image Red-Bull), dégustant un jus de pomme.

À côté de lui, Christian Horner est rasé

de près ; menton et joues du directeur de Red Bull Racing sont impeccables ; c'est le patron d'équipe respectable et tiré à quatre épingles. Ses manchettes sont attachées avec des boutons qui semblent hors de prix tandis que sa chemise a l'air tout juste sortie de sa boîte. En Espagne, les équipes rivales martèlent le bitume de Valence pour le premier test hivernal de l'année, mais ici, à Milton Keynes, Red Bull attend sereinement que la touche finale soit apportée au nouveau chef d'œuvre d'Adrian Newey, la RB6, dans une pièce secrète au fin fond de l'usine.

C'est la raison pour laquelle Christian et Mark ont bien voulu affronter la pile de questions des lecteurs de *F1 Racing*, quel-

ques jours seulement avant l'ouverture de la saison la plus importante dans la courte histoire de l'écurie. Mark prend la première carte, rigole et la lit à haute voix...

**Pour le premier podium de Red Bull, Christian a sauté nu dans une piscine à Monaco en 2006. Que ferez-vous si vous gagnez le championnat ?**

*Peter Graham, Royaume-Uni*

**CH :** J'avais fait un pari avec Adrian Newey et Martin Brundle et j'en ai payé le prix. Je ne ferai plus de tel pari, c'est sûr !

**MW :** Je pense que si je gagnais le championnat pilotes, il y aurait une fête mémorable...

**F1R :** Vous avez bien fêté votre victoire ➤





www.Dayzbook.com



# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

au Brésil lors du vol de retour, non ?

**MW** : Ouais, les gens de la British Airways ont été vraiment sympa avec nous je dois dire. Sinon, partager ça avec les gens qui vous ont permis de le faire doit être fantastique.

**CH** : Tant que tu me promets de ne pas chanter comme Jenson... C'était très embarrassant.

**MW** : Non, je ne le ferai pas.

## En quoi l'absence des ravitaillements affectera-t-elle le pilotage de Mark ?

*Brent Neumann, Australie*

**MW** : Nous avons vu beaucoup de changements de règles dans les huit dernières années en F1 – anti-patinage, V8 – auxquelles les pilotes s'adaptent toujours. En voilà une autre à laquelle il va falloir trouver un moyen de le faire, mais je ne pense pas que ce sera trop dur. On sera plus lent car les voitures seront plus lourdes en début de GP, les subtilités de nos styles de pilotage changeront et on devra se préoccuper un peu plus des pneus. On ne peut pas changer grand-chose à un style de pilotage complet, mais oui, quelques subtilités devront probablement être modifiées.

## Mark, je sais que vous êtes ami avec Jason Crump [pilote moto champion de speedway], mais depuis quand êtes-vous fan de cette discipline et avez-vous déjà voulu essayer ?

*Martin Thomas, États-Unis*

**MW** : J'allais souvent voir du speedway avec mon père, en Australie, dans un endroit appelé Tralee à côté de Queanbeyan. Je m'asseyais sur ses épaules et je l'entends encore se plaindre qu'elles soient engourdis. C'est très brutal, très simple à comprendre et un spectacle fantastique à aller voir, avec pas mal de pilotes australiens. Crumpy est venu me voir courir l'année dernière à Silverstone, et un gros temps fort pour moi l'année dernière fut de le voir gagner sept courses sur sept à Cardiff.

**FiR** : Avez-vous déjà essayé ?

[Horner grimace]

**MW** : Je devais, avant d'aller en Tasmanie en 2008. Depuis, je ne me suis plus approché du moindre deux-roues, je ne veux pas !



Mark Webber a signé sa première victoire en 2009 au Nürburgring, en ayant « bien transpiré » pour l'obtenir.

## Pour créer des opportunités de dépassements, faut-il modifier les voitures ou les circuits ?

*Barry Cosgrave, Canada*

**CH** : Ce qui est important, c'est qu'au lieu de chercher des petits trucs ici et là, un règlement et des objectifs clairs soient mis en place pour que les voitures fassent ce qu'on attend d'elles. Les circuits y contribueront également et des discussions s'engageront pour qu'il y ait des luttes roues contre roues. La question est de trouver un juste milieu ; ce n'est pas tout que tout le monde double à tous les tours. Il faut permettre aux pilotes et aux voitures de rouler roues dans roues.

**MW** : Christian a tout dit. Du point de vue du pilote, c'est un défi, parce qu'en tant que participant et passionné de ce sport, et comme tout le monde fait attention à ce que les gens pensent de la F1, on aime voir les voitures atteindre des vitesses exceptionnelles. La F1 doit être le pinacle du sport auto. Mais si on prévoit ça dans le programme, ce n'est alors pas facile de dépasser. Malheureusement, on a eu ces dernières années, et plus particulièrement ces dix dernières années, beaucoup de règles visant à aller de moins en moins

vite ; Ayrton Senna se retournerait dans sa tombe s'il voyait les pistes actuelles. Mais les pilotes de tête sont les mêmes – Hamilton sait ce qu'il faut faire pour doubler, comme Fangio, c'est juste que les voitures sont très proches en performance : gel des moteurs, niveau d'adhérence, tout ça rend très difficile de réussir une tentative de dépassement.

## Après cette bonne saison, dans quels domaines Red Bull et Mark ont besoin de s'améliorer ?

*Tim Noske, Australie*

**CH** : [Rire] On peut toujours s'améliorer. Nous avons beaucoup appris en 2009 ; ce fut une grande année pour l'équipe et nous avons franchi un palier important. Nous regardons constamment, en interne, où nous pouvons nous améliorer et ce dans tous les domaines de l'écurie. Nous avons la continuité pour 2010, et en étant un peu optimiste, j'espère que nous aurons trouvé un peu de performance dans chaque domaine. Mark a fait une super saison après un début difficile avec sa blessure, donc je pense que la seule chose qu'il peut améliorer est de regarder où il va en vélo !

## Mark, vous êtes un vétéran de la F1, mais avez-vous appris quelque chose de votre coéquipier Sebastian Vettel l'an dernier ?

*Diego Navarro Barnetche, Mexique*

**MW** : À ce niveau, on veut toujours battre le meilleur. L'année dernière, beaucoup de ce qui est arrivé était dû au fait que j'avais une voiture vraiment géniale, qui m'a permis d'être dans le groupe de tête et, à l'intérieur du team, j'avais une rivalité très saine avec Sebastian. Je dirais honnêtement que je n'étais pas aussi adulte que lui au même âge, probablement parce que je n'avais pas les bases qu'il a eues pour franchir les différents niveaux du sport auto. Mais il est bon de voir un air frais plein d'enthousiasme – ce n'est pas que j'avais perdu le mien, mais cet enthousiasme juvénile que j'avais au début de ma carrière est revenu l'année dernière. Je me suis dit : « Bon, voilà à quelle hauteur il met la barre », et l'on a tous les deux bien piloté. C'était une nouvelle motivation pour moi, évidemment en phase avec le fait d'avoir une voiture compétitive.

## C'est votre quatrième saison ensemble. Le fait de vous connaître vous aide-t-il dans votre travail ?

*Micha Bielicki, Pologne*

**CH** : D'abord, ça ne paraît pas si vieux !

**MW** : Ça fait vraiment quatre ans ? ➤

« Tête, colonne, bassin : si tout ça allait bien, le reste, c'était du bonus » Mark Webber



STEVE ETHERINGTON/LAT

**CH :** Oui, ça passe vite. Travailler avec Mark est vraiment productif : vous obtenez 100 % d'engagement et d'efforts. Il a un grand esprit d'équipe, et vous pouvez compter sur lui totalement. Je pense qu'il doit y avoir une confiance mutuelle entre le pilote et l'équipe, c'est exactement ce qui existe entre nous.

**MW :** J'ai d'abord rencontré Christian par hasard, quand il dirigeait sa propre structure en F3000 [Arden]. Quand j'ai appris qu'il rejoignait Red Bull, je me suis dit : « Eh bien, c'est un gros défi pour quelqu'un d'aussi jeune ». La façon dont il est parvenu à diriger une structure aussi importante tout en apprenant aussi vite son rôle dans un sport aussi dur est à mettre à son crédit. Nous nous entendons bien dans la vie privée comme dans la vie professionnelle. J'essaie d'être comme Christian l'a dit : honnête et droit dans tout ce que nous faisons. Christian est exactement comme ça avec moi. Nous avons tous deux réalisé de grandes choses que nous voulions faire, et je soupçonne que ce soit la raison pour laquelle tous les deux nous visons ardemment le même objectif. Christian a le don de traiter avec les gens : l'année dernière, à plusieurs reprises il a dû trouver ce qui était la meilleure chose à faire pour l'équipe et il l'a très bien fait.

**CH :** Stop, tu vas me faire rougir...

**Si vous étiez tous deux présidents communs de la FIA, quelle règle changeriez vous ?**

*Jamie Dwyer, Royaume-Uni*

**CH :** [Explose de rire] Oh, c'est un dur travail, c'est un travail de fou parce qu'il n'y a pas que la F1, mais tout le sport auto. Quand vous représentez une équipe, vous représentez vos intérêts propres et ceux de l'entreprise qui vous emploie, ainsi que votre sport en général. Mais votre premier objectif et d'aider votre équipe. Le président doit évidemment penser surtout aux intérêts du sport.

**FIR :** Est-ce que vous changeriez une règle en particulier ?

**MW :** Il y a plein de petites choses, mais je pense qu'il faut essayer de rendre ça plus simple pour que les gens comprennent la discipline. Dans le meilleur des cas, c'est complexe. Comment faire pour qu'elle soit plus simple tout en restant le pinacle du sport auto ? Il y a tout un catalogue de règles à écarter, comme le KERS parce que ça n'a pas marché.

**Est-ce un avantage d'être le seul top team à garder les mêmes pilotes ?**

*Karen Broadbent, Royaume-Uni*

**CH :** Nous pensons que c'est avantageux, surtout à cause du manque d'essais cette année. Notre absence lors des premiers tests à Valence se justifie par le fait de garder les mêmes pilotes. Comme ils connais-



Christian est du genre à faire des paris et à ne pas se déballonner : il saute ici dans une piscine seulement vêtu d'une cape de Superman après le premier podium de RBR à Monaco en 2006.

sent parfaitement l'équipe, nous espérons pouvoir repartir là où nous nous étions arrêtés à Abou Dhabi l'année dernière.

**Mark, Christian a dit que vous aviez un fardeau en moins sur les épaules après votre première victoire en Allemagne. Avec le recul, vous êtes-vous jamais rendu compte que vous en aviez un ?**

*Steve Vallet, France*

**MW :** Disons que ça a été long à venir. J'avais gagné dans toutes les catégories, donc je savais ce que c'était. Puis je suis arrivé en F1, j'ai fait mon apprentissage, et j'ai rejoint une équipe avec laquelle je pensais pouvoir gagner quelques courses [Williams en 2005]. Mais ça n'a pas été le cas. Beaucoup de pilotes ont pris le départ de 100 courses, à une quinzaine près, avant d'y arriver. Ça a peut-être pris une saison ou deux en plus à cause des circonstances. J'étais heureux de la façon dont j'ai gagné ma première victoire – ce n'était pas comme, disons, celle d'Heikki à Budapest où tout le monde a disparu : cela aurait été frustrant pour moi de gagner comme ça. Mais ma première victoire est venue en ayant dû bien transpirer ; c'était génial.

**À quoi avez vous pensé en premier quand vous vous êtes cassé la jambe, et qu'avez-vous pensé, Christian,**

**quand vous l'avez appris ?**

*Jeffery Carr, Royaume-Uni*

**MW :** Bassin, colonne vertébrale, tête, c'est tout ce dont je m'inquiétais ; être sûr que tout allait bien. Après, tout le reste n'était que du bonus.

**CH :** J'ai reçu un coup de fil inattendu tôt le samedi matin du manager de Mark, Mathieu Michel : « Mark a été blessé dans un accident de vélo. Nous pensons qu'il a une jambe cassée, mais c'est sa jambe droite, donc c'est bon. Il faudra du temps pour qu'il récupère. » J'étais inquiet, évidemment, et j'en ai parlé aux gens de l'équipe ainsi qu'à Dietrich Mateschitz [propriétaire de Red Bull], qui a soutenu beaucoup de skieurs et a vu beaucoup d'accidents. Il était convaincu qu'il n'y aurait pas de souci, et s'est impliqué dès le début. Ce jour-là, au journal du soir de la BBC, j'ai vu Mark sur une civière embarqué dans un hélicoptère avec une intraveineuse et je me suis dit : « Ça semble assez moche ».

**MW :** Je suis revenu en Angleterre le 20 décembre car je n'ai pu prendre l'avion pendant six semaines. Mais après l'accident, j'ai demandé qu'on dise à Ann [Ann Neal, sa petite amie] ce qui s'était passé et de contacter Christian, car elle n'était pas en Australie et je ne voulais pas qu'elle écoute les rumeurs. Nous savions qu'il y en avait, mais Christian et Dietrich ont été sensationnels, vraiment géniaux, et les

# { VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

avoir aux commandes a été une source de tranquillité pour moi.

**CH :** Puis j'ai découvert qu'il s'était aussi cassé l'épaule !

## Comment choisissez-vous vos pilotes pour l'écurie de GP3 que vous avez montée ensemble [MW Arden] ?

*Kirsty Welsh, Royaume-Uni*

**CH :** Cette catégorie va être un tremplin passionnant et le talent sera la clé. Michael Christensen est le premier pilote que nous avons engagé. Nous travaillons sur le long terme. Je pense que le travail de Mark avec les jeunes est très louable, c'est une belle opportunité pour eux.

**FIR :** Vous avez vous-même beaucoup lutté pour y arriver, Mark ; est-ce la raison de votre implication ?

**MW :** Oui, totalement. Je sais ce que c'est que de marcher un kilomètre avec des bottines de course. Nous devons opérer à un niveau professionnel, nous ne sommes pas là pour faire de la figuration. Nous avons besoin de choisir des pilotes rapides.

**FIR :** Quelques obstacles ne sont pas nécessairement une mauvaise chose...

**MW :** C'est vrai ! Et on n'est pas là parce qu'on est né avec une cuillère d'argent dans la bouche. Quand on se bat contre un Seb, un Fernando ou un Robert Kubica, on sait qu'ils ont forcé des portes pour y arriver. Il y a quelques exceptions mais je pense que quand les choses se corsent, ces gars-là ne sont pas aussi forts que les autres.

## Avez-vous apprécié de démontrer à ceux qui ne croyaient pas en Red Bull Racing qu'ils avaient tort ?

*Martin Rennison, Royaume-Uni*

**MW :** Il y avait certainement des sceptiques quand Red Bull est arrivé en F1, qui devaient dire que l'équipe n'arriverait jamais à rien car elle ne se concentrait pas assez sur la mise au point. Mais au fil du temps, on l'a vue se développer massivement. On y perçoit toujours l'image de Red Bull en tant qu'entreprise – qui coule dans les veines de toute l'équipe – mais on a tordu le coup à certains préjugés. Il y a un processus d'apprentissage pour réussir à ce niveau, par lequel on est passé.

**CH :** L'équipe a acquis une personnalité unique car elle n'est pas soumise aux restrictions que connaît un grand groupe automobile, mais il y a une énorme passion dans l'engagement de toute l'équipe. Bientôt, Red Bull deviendra un top team et je ne crois pas qu'aucune autre équipe ait une plus grande envie et un plus grand engagement que nous.

## David Coulthard avait l'habitude de porter des pantalons porte-bonheur quand il se rendait sur une course. Avez-vous des porte-bonneurs ou des rituels que vous devez exécuter avant chaque GP ?

*Becki Mitchell, Royaume-Uni*

**MW :** Non, à part le fait de monter dans la voiture du côté gauche. J'ai toujours fait comme ça depuis le karting parce que j'ai vite appris qu'on peut se brûler avec les moteurs de kart, et j'ai continué en monoplace. Mais non, rien d'autre en particulier.

## Mark, travaillez-vous toujours avec Flavio Briatore, et quel est le point de vue de Christian à ce sujet ?

*Jon Reynolds, Royaume-Uni*



**MW :** Ce qui est arrivé à Singapour a été très décevant, aucun doute là-dessus, mais je reste aux côtés de Flavio en raison de tout ce qu'il a fait pour moi depuis 11 ans. C'est quelqu'un d'incroyable pour moi. Je ne suis pas d'accord avec tout ce qui s'est passé à Singapour, et, à ce jour, je sais que Flavio ne pourrait pas y avoir pensé de lui-même parce que ce n'est pas pour ça qu'il est bon. Mais je ne peux pas partir du jour au lendemain après avoir

travaillé avec quelqu'un pendant 11 ans. Cela dit, si Flavio n'est plus impliqué avec moi, la vie continuera et je gérerai la fin de ma carrière tout seul. C'est Flavio ou rien, je ne vais pas chercher ailleurs un quelconque support. Au bout du compte, il est toujours pendu à son téléphone ; on ne peut pas l'arrêter.

**CH :** De mon point de vue, Singapour a été un point noir pour le sport mais ce n'est pas la première fois qu'un pilote se crashe de façon intentionnelle : c'est arrivé dans un passé pas si lointain, à Suzuka [en 1990]. Ce n'est pas excusable mais je pense vraiment que Flavio a grandement contribué au développement de la Formule 1. C'était un très grand personnage, qui avait une vision de l'avenir, qui a joué un rôle important dans la finalisation des Accords Concorde actuels, et je pense qu'un personnage comme lui va manquer. Dans mes transactions avec lui, concernant Mark, les moteurs, le KERS ou d'autres affaires que nous avons conclues, il était toujours extrêmement correct. Je pense que la F1 sera un endroit plus ennuyeux sans Flavio.

## On a entendu une drôle d'histoire à propos d'Adrian Newey en voiture cet hiver. Pouvez-vous nous en dire plus ?

*Robert James, Royaume-Uni*

**CH :** [Pris de fou rire] Nous nous rendions chez Helmut Marko en Autriche. Adrian est extrêmement doué sur la glace, et après avoir conduit l'Audi d'Helmut jusqu'à sa maison...

**MW :** [Le coupant] Ce n'était pas une Audi normale, quoique... si ?

**CH :** Non, c'était une Audi S8 complètement stylisée qui venait juste de sortir de la carrosserie. Helmut était très fier de sa nouvelle voiture toute brillante. Nous sommes arrivés dans sa propriété et je n'ai pas bien compris comment Adrian a géré le sous-virage mais la voiture a été tout droit dans un arbre, sous le nez d'Helmut qui nous accueillait. Nous étions assis dans la voiture, pas tout à fait sûrs de savoir comment nous allions pouvoir expliquer cela car il avait tout vu. Mais Helmut a pris la chose avec humour. Je crois qu'il a tous les composants écrasés et chiffonnés métamorphosés en sculptures... et qu'il a endommagé la voiture la semaine suivante lui aussi ! **FO**

## REJOIGNEZ NOTRE PANEL DE LECTEURS

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

www.DayzEh...

# « On espère reprendre là où on s'est arrêté à Abou Dhabi 2009 » Christian Horner

# RED BULL

**Avec un Webber qui sait désormais pouvoir gagner et un Vettel parmi les favoris pour le titre, l'écurie peut-elle franchir la dernière marche ?**



**Pour une une équipe** qui veut se lancer à l'assaut du titre, l'un des atouts les plus importants est la continuité. Red Bull est précisément la seule parmi les top teams à en disposer. Adrian Newey a produit ce qu'on peut considérer comme la meilleure voiture 2009 en termes de performance – quand bien même elle ne l'était pas forcément pour gagner le championnat et le meilleur usage n'en a pas toujours été fait. Elle était sans aucun doute innovante et il y a une certaine injustice dans le fait que l'ingéniosité de Newey dans le choix d'utiliser une suspension arrière à tirants ait finalement pénalisé l'équipe plus que la décision de la FIA de rendre le diffuseur double légal.

Quelques grands esprits de la discipline en matière de technique pensent que la création 2010 de Newey est absolument faite pour remporter le titre – à moins qu'il n'ait été trop ambitieux dans sa quête ultime de la performance aéro. Le choix fait par l'équipe de "squizzer" la première semaine de tests à Valence pourrait le laisser penser ; il n'y aura certainement pas d'excuses si la voiture n'est pas 100 % fiable, ou 100 % rapide, dès la première course.

Sebastian Vettel est le favori de Bernie Ecclestone pour le titre cette année. Pas difficile de comprendre pourquoi. Néanmoins,

après ce qu'il avait montré chez Toro Rosso, 2009 était sa première saison dans un top team – et, par moments, ça s'est vu. Il y a eu ces accidents dus à son impétuosité, en Australie et à Monaco, qui lui ont coûté des points importants ; des erreurs aux mêmes conséquences, comme au premier tour en Turquie ; et il n'a pas toujours paru à l'aise en luttant roues contre roues. Reste que chaque bas s'est vu compensé par un très remarquable haut : son ahurissante performance sur le sec comme sur le mouillé à Shanghai ; ses bons chronos constants en qualif, toujours quelques dixièmes devant son équipier ; et la brillance de son pilotage à Suzuka, une des grandes démonstrations de l'année. Alors que tout le monde l'avait exclu de la lutte pour le titre, il y a cru jusqu'au dernier moment, et, lors du Gala FIA de fin de saison, éprouvait toujours du mal à regarder l'écran qui diffusait les images du triomphe de Button. Cet instant dit tout : Vettel est rapide, affamé, et, après les pics de 2009, prêt à mener une campagne régulière vers le titre.

Pour Mark Webber, 2009 a été la saison de la délivrance – mais jusqu'à un certain point seulement. Il y a eu des facteurs positifs, parmi lesquels la façon dont il a couru après s'être fracturé la jambe en VTT durant l'hiver, une première victoire chaotique mais volontaire au

Nürburgring, un pilotage parfait au Brésil. Psychologiquement, il se sait désormais capable de gagner des courses, et c'est une chose inestimable – surtout maintenant que sa jambe ait complètement soignée.

Mais un point d'interrogation subsiste du fait que Mark ait été aux abonnés absents en fin d'été, alors qu'il semblait en mesure de jouer le titre. Il est arrivé à Valence en position de le faire, mais a été étrangement fermé tout le week-end et n'a jamais donné l'impression de pouvoir faire mieux que 9e. Il a remis ça à Spa, où sa course dut aussi plombée par un *drive-through* et s'est encore retrouvé hors des points. Puis il est sorti dans le premier tour à Monza, et c'en était fini de ses chances de titre.

On attendait mieux de l'Australien sous la pression, et, si une telle opportunité se représente, il lui faudra s'assurer qu'elle ne lui

**Sebastian est rapide mais aussi affamé, et prêt à se lancer à la conquête du titre**

# RED BULL RACING

**Fondée en** 2004 **Premier GP** Australie 2005 **GP disputés** 88 **Victoires** 6 **Poles** 5  
**Meilleurs tours en course** 6 **Points constructeurs** 256,5 **Titres constructeurs** 0  
**Titres pilotes** 0 **Adresse** Red Bull Racing, Building 2, Bradbourne Drive, Tilbrook,  
Milton Keynes MK7 8AT Grande-Bretagne **Site internet** www.redbullfi.com  
**Staff** Propriétaire de la marque Red Bull, **Dietrich Mateschitz** emploie comme consultant  
l'ancien pilote **Helmut Marko** tandis que **Christian Horner** reste le directeur de l'équipe.  
Le département technique est entre les mains expertes d'**Adrian Newey**, accompagné de  
**Rob Marshall** au poste de chef designer et **Peter Prodromou** à la tête de l'aérodynamique.

## LA VOITURE

**CHÂSSIS :** Red Bull RB6  
**MOTEUR :** Renault RS27

Si le RB7 est plus robuste  
que sur la RB6 2009, tous  
les espoirs sont permis...

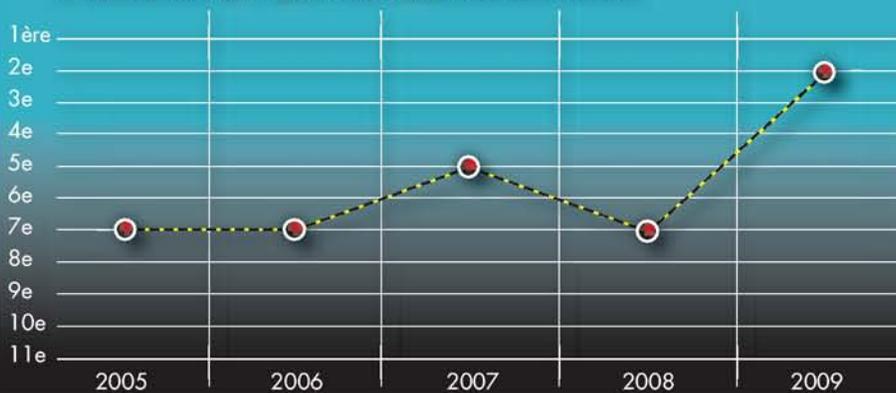


glisse pas entre les doigts. Il doit aussi mieux  
contrer Vettel en qualif s'il veut s'imposer  
comme son égal dans l'équipe.

Red Bull a bien travaillé en 2009 – mais,  
sous la pression, n'a jamais semblé au niveau  
de Brawn GP. L'équipe a flirté avec le régle-  
ment en plusieurs occasions au moment  
de libérer ses voitures après un pit-stop, en  
payant notamment le prix de ce *drive-through*  
qui coûta cher à Webber en Belgique. Il y a eu  
aussi de petits pépins côté fiabilité : l'équipe  
a eu la chance d'échapper à de fragiles demi-  
arbres de roue en Chine, où les forces centri-  
fuges inférieures d'une course sur le mouillé  
permettent que les deux voitures terminent ;  
il y a eu enfin les casses à répétition du V8  
Renault – casses que n'a pas connu l'équipe  
d'usine, et dues par conséquent à des sou-  
cis d'installation plus qu'au V8 lui-même. De  
même, la RB6 n'a pas semblé aussi robuste  
que la Brawn : quelques coups de roues au  
premier virage en Hongrie ont forcé Vettel à  
se retirer avec une suspension cassée.

L'expérience de s'être battu pour le titre  
en 2009 se révélera inestimable cette année,  
mais Red Bull aura fort à faire contre les puis-  
sances établies que sont Ferrari et McLaren,  
voire Mercedes. Ça ne sera pas la même chose  
que d'affronter Brawn. **FO**

## LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



### N°5 : SEBASTIAN VETTEL

Caméra rouge



**Né le** 3 juillet 1987,  
Heppenheim, Allemagne  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,74 m  
**Poids** 64 kg  
**Ingé course**  
Guillaume Rocquelin  
**Site internet**  
www.sebastianvettel.de

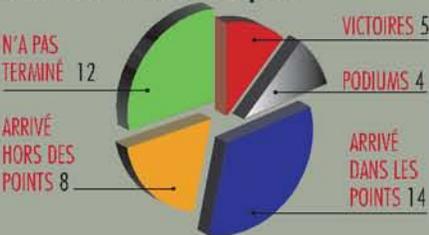
### N°6 : MARK WEBBER

Caméra jaune



**Né le** 27 août 1976,  
Queanbeyan, Australie  
**Vit en** Angleterre  
**Taille** 1,84 m  
**Poids** 74 kg  
**Ingé course**  
Ciaron Pilbeam  
**Site internet**  
www.markwebber.com

### CARRIÈRE EN F1 : 43 GP disputés



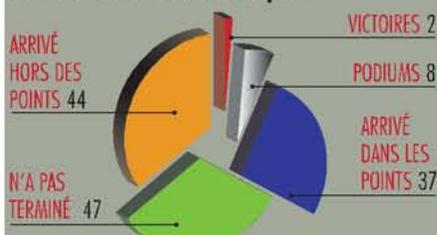
### Premier GP USA 2007

**Pole positions** 5 **Meilleurs tours** 3  
**Moyenne de points par course** 2,90  
**Total de points** 125 **Titres** 0

### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 La saison dernière a vu Mark Webber finir pour la première fois dans les dix premiers du championnat du monde pilotes (4e)
- 2 L'équipe Red Bull a inscrit plus de points en 2009 (153,5) qu'au cours de ses quatre saisons précédentes réunies (103 en tout)
- 3 En remportant le GP d'Allemagne 2009, Webber est devenu le premier Australien à gagner en F1 depuis Alan Jones en 1981
- 4 Les trois premières victoires de Red Bull, en 2009, ont été également... un doublé
- 5 Sebastian Vettel n'a toujours pas gagné en F1 en s'étant élancé depuis la pole position

### CARRIÈRE EN F1 : 138 GP disputés



### Premier GP Australie 2002

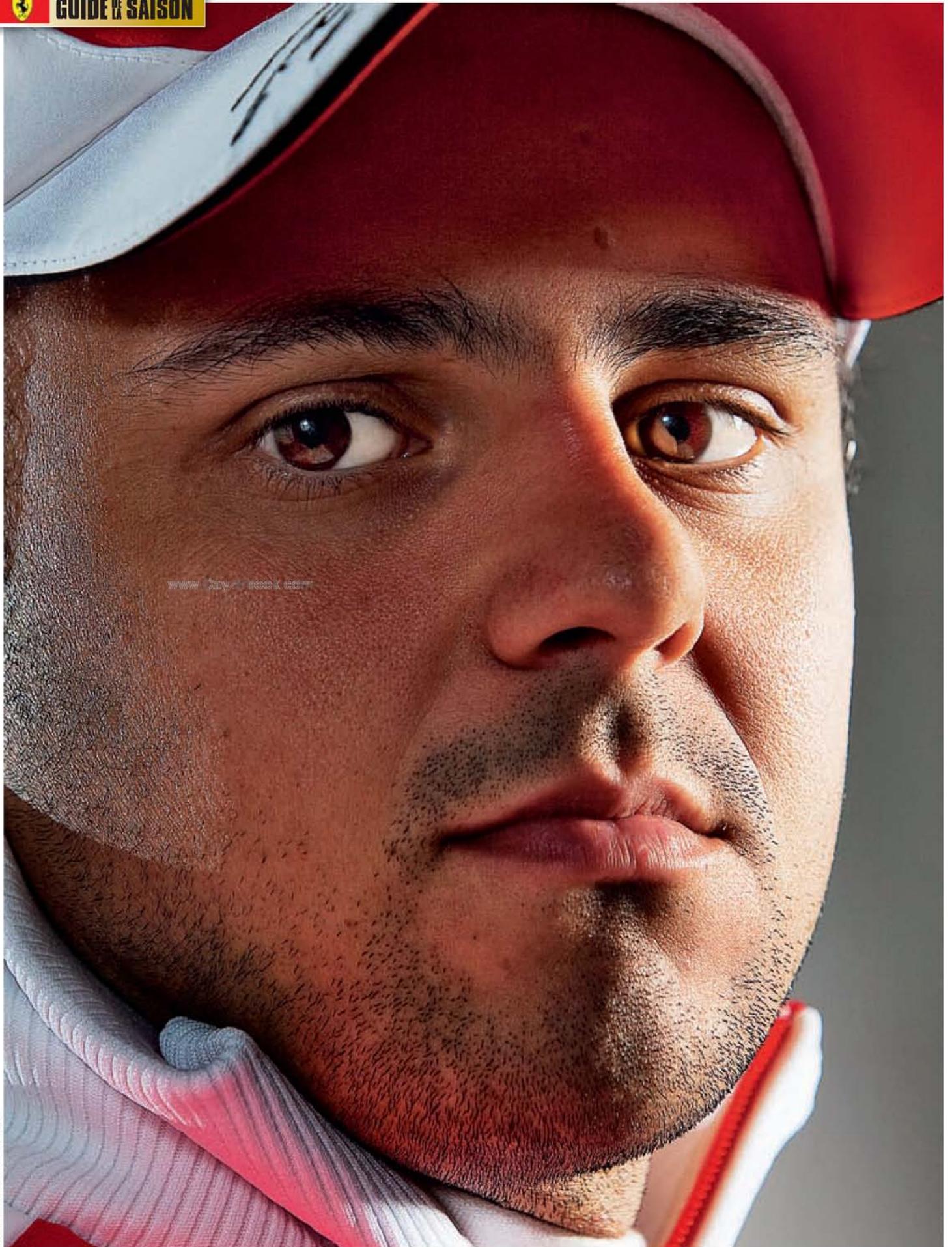
**Pole positions** 1 **Meilleurs tours** 3  
**Moyenne de points par course** 1,22  
**Total de points** 169,5 **Titres** 0

### QUE FERA RED BULL CETTE ANNÉE ?

**David Coulthard**  
Ancien pilote Williams,  
McLaren et Red Bull



“ L'équipe s'est décidée tardivement pour le moteur Renault, ce qui fait qu'elle a manqué les premiers tests de Valence. Elle a aussi choisi de prendre plus de temps pour travailler en soufflerie et sur la planche à dessin avant de définir la version qui sera à Bahreïn. Mais avec le peu de changements dans le règlement, ça s'annonce plutôt bien.”



ADAPATION : CATHERINE LIBRINI

**« Mon heure n'était pas venue ce jour-là, en Hongrie, et je suis paré à 100 % pour la suite. Nul n'est invincible en F1, pas même Fernando... »**

**Alors qu'il se prépare pour reprendre la compétition, Felipe Massa a bien l'intention de prouver qu'il n'a pas perdu la main - et le double champion du monde ne lui fait pas peur**

TEXTE WILL BUXTON PORTRAITS ANDREW FERRARO/LAT





**N**ous retrouvons Felipe Massa au dernier étage de l'imposant motor-home Ferrari sur le Hungaroring, par un jeudi après-midi torride du mois de juillet 2009. Fort d'une série d'arrivées dans les points et de son premier podium dans ce début de saison difficile, Massa est en pleine forme et parfaitement à l'aise face aux questions qui fusent : Fernando Alonso sera-t-il son nouveau coéquipier ? La Ferrari F60 est-elle si mauvaise que ça ? Kimi Räikkönen est-il à la hauteur ?

L'interdiction des tests durant la saison est-elle vraiment un problème ? Là, le Brésilien reprend son sérieux.

« C'est vrai qu'il vaut mieux avoir des tests – ne serait-ce que pour des raisons de sécurité, n'est-ce pas ? », dit-il, l'air de viser quelqu'un. « Il arrive qu'une voiture ne soit pas complètement sûre, il faut impérativement s'assurer que tout va bien. »

Quarante-huit heures plus tard, Felipe Massa est dans le coma à l'hôpital de Budapest. Les images de son casque enfoncé et de son visage couvert de sang accompagnent sur le Net les incessantes mises à jour concernant son état de santé. Ses paroles revêtent soudain une allure prophétique, et, quelques jours seulement après le décès tragique du jeune pilote de F2 Henry Surtees, la Formule 1 est brutalement ramenée à la triste vérité qui plane sur chaque course, depuis toujours : le sport automobile, c'est dangereux.

**Nous voilà six** mois plus tard, et sur le circuit de Catalunya. Massa fait son come-back en F1 au volant d'une Ferrari F2008. Ses plaies ont cicatrisé, plus rien ne laisse deviner la gravité de ses blessures ni la présence d'une plaque de titane qui fixe son crâne juste au-dessus de l'œil gauche. « Je me souviens très bien du tour qui a précédé l'accident, » dit-il en hochant la tête. « J'avais des pneus usés pour économiser les neufs. Mais je n'ai aucun souvenir du tour de l'accident. C'est comme si je ne l'avais pas vécu. »

« Je me souviens m'être réveillé le mardi, trois jours plus tard. À vrai dire, je pensais déjà à la course suivante, qui devait être Valence. Deux jours plus tard, quand j'ai dit à ma femme que j'irais à Valence, elle a répondu : "Non, tu peux faire un trait sur Valence. Tu dois d'abord te rétablir. En fin de championnat peut-être." Et j'ai insisté : "Non, je t'assure, je courrai à Valence" – car il y avait trois semaines entre l'accident et la course suivante. »

La convalescence allait durer bien plus de trois semaines. Hors de question de courir à Valence. Lorsque le Brésilien prit la mesure de la gravité de ses blessures, sa saison 2009 tomba complètement à l'eau. Il avait du temps pour guérir et pour réfléchir, ce qui était idéal d'un point de vue médical, mais risqué d'un point de vue purement sportif. Il n'est pas très bon pour un pilote d'avoir trop de temps pour faire le point ; en outre, Massa avait peu de matière à réflexion vu qu'il n'avait – et n'a toujours – pas le moindre souvenir de l'accident.

« Je savais que c'était moi, mais c'était bizarre de me voir me planter comme ça. Jamais je n'aurais cru que j'aurais ce genre d'accident. Mais je ne le prends pas comme un avertissement ; je pense que c'est la vie, tout simplement. C'est cool de penser que mon heure n'était pas encore venue ce jour-là. La vie est pleine de dangers qui vous mettent en garde, que ce soit sur la route, chez vous, ou en sport. Et j'étais sûr que je n'allais pas mourir ce jour-là. À présent je suis toujours aussi sûr que je peux reprendre une vie normale – et pour moi, la vie, c'est la course. »

Et cette vie-là va bientôt reprendre. Bien que la restriction des tests ait limité son entraînement à un run sur la F2007 à Mugello, quelques tours sur la F60 lors du Ferrari Day à Valence, et la petite séance d'aujourd'hui sur la F2008 à Barcelone, il a fait suffisamment de kilomètres pour reprendre du poil de la bête et s'attaquer à son nouveau défi (et non des moindres)... Fernando Alonso.

Sur la table devant nous, la couverture du dernier numéro de l'hebdomadaire anglais *Autosport* montre le nouveau coéquipier de Massa

affublé du gros titre : « Le sauveur de Ferrari ? » Allons bon, voilà qu'il faut sauver Ferrari maintenant ?

Première nouvelle pour Massa.

La F60 était peut-être un peu récalcitrante, mais elle a tout de même permis à Kimi Räikkönen de gagner un GP et à Felipe Massa, avant son accident, de marquer régulièrement des points. On sait que la F60 était difficile à conduire, et le Brésilien est très fier du travail accompli la saison dernière. « Je pense qu'on a fait du bon boulot, » dit-il. « La voiture était parfois assez dure à conduire mais nous avons eu de bons résultats, même dans les moments difficiles. En ce qui concerne mon pilotage en 2009, je n'ai pas à me plaindre. Au moment de l'accident, j'étais à la cinquième place du championnat avec 22 points, et c'était la meilleure que je pouvais atteindre. J'étais très content de mon pilotage. »

Alors, en quoi l'arrivée de Fernando Alonso serait-elle un revirement dans le destin de l'écurie ? Certes, 2009 ne fut pas la meilleure saison qui soit pour Ferrari, mais elle ne fut pas brillante non plus pour McLaren. Après avoir raflé le titre en 2007 et failli réitérer l'exploit, à un point près, en 2008, Ferrari reste une valeur sûre de la F1 et Felipe Massa a largement contribué à maintenir le niveau de l'équipe. Souvent jugé dans le passé comme un pilote immature accumulant les erreurs, Massa a compté bien plus qu'on ne le dit souvent dans les résultats de la Scuderia.

La chimie avec Alonso va-t-elle fonctionner ? Le double champion du monde a la réputation de modeler chaque nouvelle équipe autour de ses propres exigences, et, après une saison 2007 pour le moins houleuse chez McLaren, il a montré qu'il n'avait pas peur de voler dans les plumes de ses coéquipiers, sans critère d'ancienneté.

« Quand on débarque dans une nouvelle écurie, il y a plein de choses à apprendre, c'est sûr, » rétorque Felipe. « Il faut apprendre à bosser avec l'équipe, avec la voiture, trouver sa place au sein de l'équipe – et Fernando apprendra, bien sûr ! »

« Je pense qu'il observera mon style de conduite, mon rôle dans





**« Si Michael est parti en 2006 pour sauver ma place ? En partie, mais pas seulement »**

*l'équipe, à différents niveaux, et je l'observerai de mon côté. Il vient d'une autre équipe, il a, j'imagine, une expérience différente, un autre style de pilotage... Je dois noter tout cela pour voir s'il y a quelque chose à apprendre d'un coéquipier. C'est la même chose pour lui. Ça marche comme ça en F1. »*

*« Tout ce que je sais, c'est que Fernando est un grand pilote. Il a gagné deux fois le titre et il faut avoir de bons pilotes dans une super équipe comme Ferrari. Cela dit, Michael et moi, on a fait du bon boulot en 2006, et Kimi et moi aussi, les trois années suivantes. Nous voilà avec un pilote différent, mais qui est au même niveau que nous, sincèrement. »*

**Difficile de parler** de Ferrari ou de Felipe Massa sans finir par mentionner Michael Schumacher. Le septuple champion du monde a été le mentor du pilote brésilien, qui ne tente même pas de nier que sa carrière en F1 aurait probablement tourné court si Michael n'avait pas pris sa retraite lorsque Ferrari a engagé Kimi Räikkönen pour la saison 2007.

*« Probablement, oui. Certainement, »* dit-il, avec un sourire en coin.

À l'époque, certains disaient même que Michael ne voulait pas vraiment arrêter mais qu'il avait été poussé à le faire pour sauver la carrière de son protégé. Il est vrai que son come-back en 2010 laisse penser que le désir de courir ne l'a jamais quitté. Alors, la question qui fâche est : Michael est-il parti pour sauver Felipe ?

*« Je pense que c'était une des raisons, »* reconnaît Massa. *« Mais pas la principale. Il voulait vraiment arrêter ; sans doute parce qu'il était fatigué, ou pour des raisons personnelles. À partir de là, il s'est peut-être dit : "Bon, Felipe a de bonnes chances d'assurer avec Ferrari, c'est tout aussi bien pour lui". Mais il n'a pas arrêté juste pour moi, ça c'est sûr. »*

Ces deux-là s'entendent toujours bien, et Massa est impatient de prendre le volant pour affronter son vieux copain. *« Bien sûr, être en course avec Michael et se retrouver devant lui, c'est un sacré ►*





plaisir. C'est un grand nom. On s'entend super bien en dehors du circuit, mais sur la piste, on va se battre. Le fait qu'on soit potes ne change absolument rien. Il veut gagner, je veux gagner, ainsi vont les choses. Mais dès qu'on enlève nos casques, tout rentre dans l'ordre.»

À tel point que Felipe se dit content que le retour hyper médiatisé de Schumacher pour le remplacer après l'accident ne se soit pas produit. Non qu'il eût craint que l'Allemand ne fasse des merveilles, non, bien au contraire, voyez-vous...

« Je crois qu'il valait mieux pour lui qu'il ne courre pas, quand on voit ce qui est arrivé avec Luca Badoer et Giancarlo Fisichella, » nous dit Felipe. « La voiture n'était pas facile, surtout pour quelqu'un qui n'avait pas fait le début de saison. Il fallait l'appriivoiser. Michael a beau être un des plus grands talents que j'aie jamais ren-

contrés, c'était une saison difficile et c'est toujours mieux de faire son come-back quand on est sûr de faire une bonne performance. Les grands pilotes ont besoin de chance, et à mon avis, Michael a eu de la chance de ne pas revenir à ce moment-là. »

L'accident ne semble pas avoir eu d'effets négatifs sur Massa, en tant qu'homme ni en tant que pilote. Lorsqu'on l'interroge sur ce qu'il ressent derrière le volant, sur sa tendance à repousser ses limites, il nous fait des réponses courtes, rapides, saccadées. Un « oui » par-ci, un « non » par-là, on a l'impression que pour Felipe, tout est comme d'habitude, et qu'il n'y a pas là matière à discussion. Côté vie privée, Massa a connu de grands changements depuis sa dernière course – il est devenu papa pour la première fois au mois de novembre. On dit que les sportifs qui ont l'habitude de prendre des risques ne sont pas aussi bons lorsque l'enfant paraît, mais ce n'est apparemment pas le cas pour lui. Loin de l'avoir assagi, la paternité semble avoir renforcé sa façon de penser et canalisé son sens des responsabilités.

« Dès qu'on devient père, on acquiert instantanément une certaine expérience de la vie, » dit-il avec sagesse. « Il y a quelqu'un qui dépend de vous et cela vous rend mentalement plus fort. Mais quand je prends place dans la voiture et que je mets mon casque, j'oublie que j'ai un fils, j'oublie que j'ai une femme et une famille. J'oublie tout le monde. Je garde seulement en tête ce que je dois faire, et quand je pilote, je dois être le meilleur. On fait beaucoup de tours en F1, et à chaque tour, on ne pense pas à son fils, à sa famille, on pense au virage qui arrive et à ce qu'il faut faire pour le prendre mieux. Pour moi, ça se passe comme ça. »

Felipe Massa a beau jurer qu'il n'y a pas de pilote numéro 1 à la Scuderia, son attitude nous dit tout le contraire : il y a bien un numéro 1, et c'est lui. L'écurie lui appartient. Si Fernando veut faire sa loi, il va devoir jouer des coudes. Aussi étrange que cela puisse paraître, un accident stupide qui a failli mettre fin à ses jours et six mois passés sur la touche à soigner ses blessures n'ont pas fait de mal à Felipe : il revient en F1 avec un objectif : empocher le titre qu'on lui a volé à la dernière minute en 2008... Et le premier dans sa ligne de mire est son nouveau coéquipier, Fernando Alonso.

« Je suis pas du genre à me pointer dans le stand en me prenant pour le meilleur, » dit le Brésilien en souriant. « Mais en F1, personne n'est invincible. Et certainement pas Fernando. » **F1**

# « Le casque sur la tête, j'oublie que j'ai un fils, une femme ou une famille »

www.DayzEbook.com

## FELIPE MASSA PEUT-IL REVENIR ENCORE PLUS FORT ?

UN GROS ACCIDENT N'EST PAS FORCÉMENT UNE BARRIÈRE À LA RÉUSSITE. REGARDEZ SCHUMI, HÄKKINEN ET LAUDA...

| PILOTE  | PALMARÈS AVANT L'ACCIDENT |       |         |       |                 |                        |                   | PALMARÈS APRÈS L'ACCIDENT |       |         |       |                 |                        |                   |
|---|---------------------------|-------|---------|-------|-----------------|------------------------|-------------------|---------------------------|-------|---------|-------|-----------------|------------------------|-------------------|
|   | GP disputés               | Vict. | Podiums | Poles | Records du tour | Autres places (points) | Points par course | GP disputés               | Vict. | Podiums | Poles | Records du tour | Autres places (points) | Points par course |
|  <b>MICHAEL SCHUMACHER</b><br>S'est fracturé la jambe au premier tour à Silverstone en 1999. A été absent durant trois mois et sept courses | 124                       | 35    | 36      | 21    | 37              | 15                     | 4,50              | 124                       | 56    | 27      | 47    | 37              | 21                     | 6,54              |
|  <b>MIKA HÄKKINEN</b><br>A subi une trachéotomie sur le bord de la piste au dernier GP 1995 en Australie. Est revenu en début de saison 96  | 63                        | 0     | 9       | 0     | 0               | 11                     | 0,95              | 98                        | 20    | 42      | 26    | 25              | 22                     | 3,67              |
|  <b>NIKI LAUDA</b><br>Graves brûlures, blessure à la langue et coma après son crash du GP d'Allemagne 76. N'a manqué que deux GP            | 66                        | 12    | 9       | 21    | 9               | 6                      | 2,51              | 105                       | 13    | 20      | 3     | 15              | 13                     | 2,43              |
|  <b>OLIVIER PANIS</b><br>S'est fracturé les deux jambes durant le GP du Canada 1997. Est resté absent durant trois mois et sept courses     | 56                        | 1     | 2       | 0     | 0               | 11                     | 0,95              | 101                       | 0     | 2       | 0     | 0               | 9                      | 0,23              |
|  <b>KARL WENDLINGER</b><br>Est tombé dans le coma après un accident aux essais à Monaco en 1994. A été absent 10 mois et 13 courses         | 35                        | 0     | 0       | 0     | 0               | 7                      | 0,4               | 6                         | 0     | 0       | 0     | 0               | 0                      | 0,00              |

ARCHIVES LAT • GETTY IMAGES



LOTUS:

ET SI C'ÉTAIT ÇA LA DIFFÉRENCE...



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

**AutoKoncept**

11 BD Albert 1ER  
Monaco, MC 98000  
Tel: +377 97 97 42 26  
[www.autokonceptmonaco.com](http://www.autokonceptmonaco.com)

**Automobiles Chassay**

11 Boulevard Abel Gance  
37100 Tours  
Tel: 02 47 40 60 60  
[www.chassay.fr](http://www.chassay.fr)

**Marcassus Sport**

26 Avenue du Louron  
31770 Colomiers  
Tel: 05 62 12 29 00  
[www.marcassus-lotus.com](http://www.marcassus-lotus.com)

**Neubauer Distribution**

37 Rue Molitor  
75016 Paris  
Tel: 01 47 43 00 00  
[www.neubauer.fr](http://www.neubauer.fr)

**Techniques Loisirs Auto**

57 Boulevard Jules Janin  
42000 St Etienne  
Tel: 04 77 32 66 06  
[www.tla.fr](http://www.tla.fr)

**Verbaere Sport Automobiles**

8 Rue de Luyot ZI B  
59113 Seclin  
03 20 90 52 52  
[www.lotuslille.fr](http://www.lotuslille.fr)

Lotus Evora – Fuel consumption in mpg (l/100km): Urban  
22.8 (12.4), Extra Urban 43.5 (6.5), Combined 32.5 (8.7)

CO<sub>2</sub> emissions: 205g/km



# FERRARI

Massa veut prouver qu'il est toujours aussi bon, Alonso qu'il a l'esprit d'équipe... et Ferrari que 2009 n'était qu'un mauvais moment à passer



**Commençons par** une question tendancieuse : 2004 est-elle la dernière année où Ferrari a fabriqué la meilleure F1 ? Elle a depuis gagné deux titres – l'un quand McLaren a creusé sa propre tombe en 2007, l'autre quand sa principale rivale n'alignait pour ainsi dire qu'une voiture l'année suivante – mais les deux avec des monoplaces un peu pâlottes et bien peu constantes. Elle dominaient dans un bon jour, mais ce jour arrivait de moins en moins souvent – et moins facilement – que pour McLaren. Et puis vint 2009, et la pire Ferrari qu'on ait vue depuis le début des années 90.

L'équipe italienne a été piégée par la règle du diffuseur double, passant la majeure partie de l'année à dire à qui voulait l'entendre que ladite règle n'était pas claire – discours que des observateurs ont jugé plus politique que technique. Mais après ce désavantageux point de départ, elle a été surpassée en développement par d'autres équipes visant à reprendre le terrain perdu, et a simplement mal calculé les avantages du KERS. Même la version améliorée à diffuseur double de la F60 est restée une machine rétive jusqu'au terme de la saison. Massa a parfois brillé, comme Räikkönen à Spa, mais elle a asphyxié les pauvres Luca Badoer et Giancarlo Fisichella.

Une autre question plus importante est de savoir dans quelle mesure Ferrari a été pénalisée par la très sévère restriction des tests ces

dernières saisons après avoir développé des méthodes de travail qui reposaient grandement sur une présence assidue en piste – et notamment à Fiorano dans son cas. En tant que seule équipe disposant de son propre circuit d'essais à la porte de l'usine, il n'est pas étonnant que Ferrari milite pour des règles moins contraignantes à l'avenir dans ce domaine.

Quant à la réponse de la Scuderia à cette crise du début de saison 2009, elle renvoyait à un passé lointain – au moins selon des anciens comme Niki Lauda, qui a statué qu'elle était « redevenue italienne ». Une gaffe en matière de stratégie à Sepang a renvoyé Luca Baldisseri, le chef des opérations en piste, dans un rôle à l'usine tandis que le chef de l'aéro, John Jley, n'a pas vu son contrat renouvelé durant l'été ; des têtes sont tombées, payant le prix du manque de performance. Certes, une mauvaise année pour Ferrari est rarement si mauvaise que ça : 4e des constructeurs avec une victoire à la clé sont des stats pour lesquelles Toyota aurait signé sans attendre. Mais un redressement décisif sera crucial pour la Scuderia en 2010, si elle veut démontrer que le groupe qui la dirige aujourd'hui – formé par Brawn et Todt, mais non plus chapeauté par eux – est à la hauteur.

Si le traumatisme technique du début 2009 a été auto-infligé, l'équipe a aussi été durement touchée par l'accident de Felipe Massa en Hongrie. Auparavant, le Brésilien avait inscrit

presque deux fois plus de points que son coéquipier. Le Massa version 2009 était un animal très différent du quasi novice qui avait été logiquement dominé par un certain Michael Schumacher en 2006. Il a égalé Kimi pendant une saison et demie, et a progressé d'année en année depuis qu'il a rejoint la Scuderia. Il devrait être un adversaire tenace pour Alonso – surtout avec la remarquable pointe de vitesse qui peut être la sienne en qualif sur certains tracés. Mais il faut attendre Bahreïn pour savoir si Massa est en mesure d'être au même niveau que ces deux dernières saisons.

De l'autre côté du garage se trouve désormais un homme attendu chez Ferrari depuis quelque temps – mais qui, sous l'ère Todt, semblait destiné à ne jamais courir pour le cheval cabré. Fernando Alonso est parfait pour Ferrari : un pilote aiguisé qui a aussi le tempérament passionné idéal pour galvaniser l'équipe de Maranello. Il reprendra sa lutte avec Hamilton, mais aussi

**Alonso doit prouver qu'il peut réagir de la bonne façon quand son coéquipier le devance**



### LA VOITURE

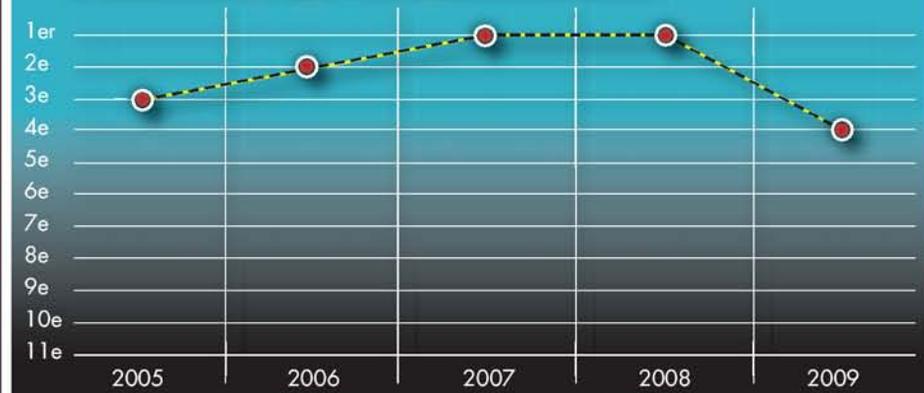
CHÂSSIS : Ferrari F10  
MOTEUR : Ferrari 056

Non, la F10 n'aura pas en course ce mât vertical au-dessus de la prise d'air...

# SCUDERIA FERRARI MARLBORO

**Fondée en 1929 Premier GP Monaco 1950 GP disputés 793 Victoires 210 Poles 203 Meilleurs tours en course 219 Points constructeurs 4093,5 Titres constructeurs 16 Titres pilotes 15 Adresse Scuderia Ferrari Marlboro, Via Abetone Inferiore 4, 41053, Maranello, Italie Site internet [www.ferrari.com](http://www.ferrari.com)**  
**Staff** Toujours sous la présidence de **Luca di Montezemolo**, la direction sportive de l'équipe est assurée au quotidien par **Stefano Domenicali**. La coordination technique est placée sous la houlette d'**Aldo Costa** qui œuvre avec le designer **Nikolas Tombazis** et le revenant **Luca Badoer** côté moteurs. **Luca Baldisserrri** prend en charge le programme "jeunes pilotes."

## LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



### N°7 : FELIPE MASSA

Caméra rouge



**Né le** 25 avril 1981, São Paulo, Brésil

**Taille** 1,66 m

**Poids** 59 kg

**Ingé course** Rob Smedley

**Site internet** [www.felipemassa.com](http://www.felipemassa.com)

### N°8 : FERNANDO ALONSO

Caméra jaune



**Né le** 29 juillet 1981, Oviedo, Espagne

**Vit en** Suisse

**Taille** 1,71 m

**Poids** 68 kg

**Ingé course** Andrea Stella

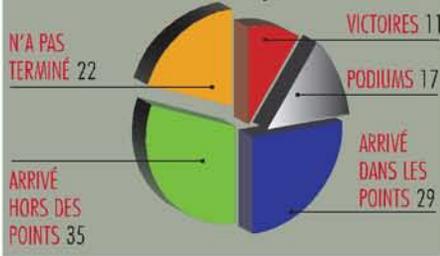
**Site internet** [www.fernandoalonso.com](http://www.fernandoalonso.com)

Schumacher. Ce sera passionnant à suivre, mais le premier duel que l'Espagnol devra livrer sera face à son équipier. Il arrive dans une nouvelle équipe l'année où les tests d'avant-saison sont limités, et sans pouvoir piloter entre les week-ends de course. S'il pourrait être compréhensible que sa vitesse ne soit pas au top d'entrée, ça ne serait sans doute pas acceptable...

L'autre point d'interrogation au sujet d'Alonso concerne son tempérament. Quelle que soit la façon dont on évoque la saison 2007 chez McLaren, son contrat de trois ans s'est achevé prématurément car lui et Hamilton ne pouvaient tout simplement coexister dans une même équipe. Ferrari devrait pouvoir gérer la relation entre ses deux pilotes plus adroitement – elle a réussi à le faire en 2007 et 2008 sans créer de querelle intestine. Mais Alonso doit encore prouver que, psychologiquement, il peut réagir avec constance de la bonne façon s'il est devancé par son équipier, et maîtriser sa colère pour améliorer ses performances en piste.

Fernando intègre la plus prestigieuse des écuries avec la réputation d'être le pilote le plus complet du plateau actuel. Réputation qui a survécu à deux saisons ternes chez Renault, en dépit de quelques prestations insipides et d'un manque d'opposition dans la seconde voiture. L'heure est venue pour lui de justifier sa position et de prouver qu'il peut être un grand champion dans tous les sens du terme. **FU**

### CARRIÈRE EN F1 : 114 GP disputés



**Premier GP** Australie 2002

**Pole positions** 15 **Meilleurs tours** 12

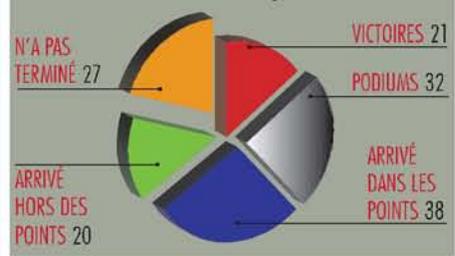
**Moyenne de points par course** 2,81

**Total de points** 320 **Titres** 0

### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 Après que Kimi Räikkönen ait mené quatre courses en 2009 et Felipe Massa deux, la Scuderia a été en tête de 375 GP au total
- 2 Fernando Alonso rejoint cette saison sa troisième équipe différente en quatre ans
- 3 La 4e place de 2009 chez les constructeurs est la plus mauvaise de Ferrari depuis 1993
- 4 Massa est l'unique pilote Ferrari qui ait signé un meilleur tour en 2009, à Monaco
- 5 En 2009, Luca Badoer est devenu le tout premier pilote Ferrari à se qualifier deux fois consécutivement à la dernière place, sur la grille des GP d'Europe et d'Italie

### CARRIÈRE EN F1 : 138 GP disputés



**Premier GP** Australie 2001

**Pole positions** 18 **Meilleurs tours** 13

**Moyenne de points par course** 4,18

**Total de points** 577 **Titres** 2

### QUE FERA FERRARI CETTE ANNÉE ?

**John Watson**  
Ancien pilote Brabham et McLaren, 2e en 1982



“J'adorerais pouvoir dire qu'Alonso sera compétitif cette année, mais je crains que Ferrari ne soit plus ce qu'elle a été. Jean Todt, Ross Brawn et Rory Byrne l'ont faite gagner dans les années 90 – mais, Ross et Jean étant partis, la Scuderia retombe dans ses vieux travers. Alonso pourra peut-être lui apporter une nouvelle mentalité plus fraîche.”



FW07



FW07B



FW07C



FW09



FW10



FW11

# Voici les vingt-six Williams qui ont gagné des Grands Prix. Quand y en aura-t-il enfin une vingt-septième ?

Alan Henry a suivi de près toute l'histoire de Williams, depuis ses humbles débuts en 1978 à ses glorieuses décennies 1980 et 90. La dernière victoire de l'équipe remonte à six saisons déjà... Que lui réserve l'avenir ?



FW15C



FW16



FW18



FW19



FW23



FW07D



FW08



FW08C



FW11B



FW12C



FW13



FW13B



FW14



FW14B



FW16B



FW17



FW17B



FW24



FW25



FW26

**V**ingt-six F1 Williams ont remporté des Grands Prix du championnat du monde – de la FW07 qui permit à Clay Regazzoni d'offrir à l'équipe son premier succès, à Silverstone en 1979, à la FW26 avec laquelle Juan Pablo Montoya s'imposa au Brésil en 2004. Aujourd'hui, l'équipe Williams s'estime prête à rejoindre les meilleures en 2010. Avec Rubens Barrichello et la dernière petite merveille venue du GP2, Nico Hülkenberg, dans les starting-blocks, l'espoir est que la nouvelle FW32 s'appuiera sur les bons résultats enregistrés par l'écurie en 2009... en y ajoutant la vitesse.

Les gens avisés, pleins de tact et bien introduits auprès de Frank Williams ou de Patrick Head évitent de mentionner que plus de cinq ans se sont écoulés depuis la dernière victoire de l'équipe de Grove en F1. Les deux hommes ne le savent que trop. Ils en sont trop peinés et ils n'ont pas besoin qu'on le leur rappelle au moment où ils s'apprentent à revenir avec un moteur Cosworth.

Comme Frank l'écrivit lui-même à

l'auteur de ces lignes au milieu des années soixante-dix, après que celui-ci eut critiqué de manière peu charitable la Williams FW04 de cette époque : *« Je voudrais juste que vous sachiez que je ne m'engage pas en F1 uniquement pour déambuler le long de l'allée des stands avec des tenues multicolores. »* À cette époque, nombreux étaient ceux dans le milieu de la F1 qui pensaient que Frank était un plaisantin. Même le légendaire reporter Denis Jenkinson lui dit un jour : *« Frank, vous devriez être en F2, vous seriez le roi de la deuxième division. »* Frank lui répliqua : *« Non, je suis déterminé à rester en F1. Je veux être aussi bon que Ken Tyrrell. »* Finalement, Frank a fait bien mieux encore.

**Un tas de gens** demandent souvent quels furent les points forts de l'équipe Williams dans le passé. Cela pourrait passer pour une question difficile mais la réponse tient dans l'exposé de son histoire en piste. Williams n'existe que pour la course et la F1. Frank, en particulier, reste aussi passionné de F1 et de pilotes de course qu'il l'était lors de cette saison inaugurale de 1969 où il engageait Piers Courage au volant d'une Brabham BT26 privée.

L'équipe a toujours eu une idée précise de ce qu'elle voulait et devait faire, même si elle a parfois fait de mauvais choix techniques. Elle a le plus souvent disposé d'excellents pilotes, un atout qui nourrit de grands espoirs et donne une grande confiance en soi. Williams a eu la chance d'être souvent au bon endroit au bon moment. Quand l'équipe fut requinquée par le soutien de la compagnie aérienne d'Arabie Saoudite au début de 1978, Patrick conçut la jolie petite FW06 et Alan Jones arriva à point nommé pour en être le pilote.

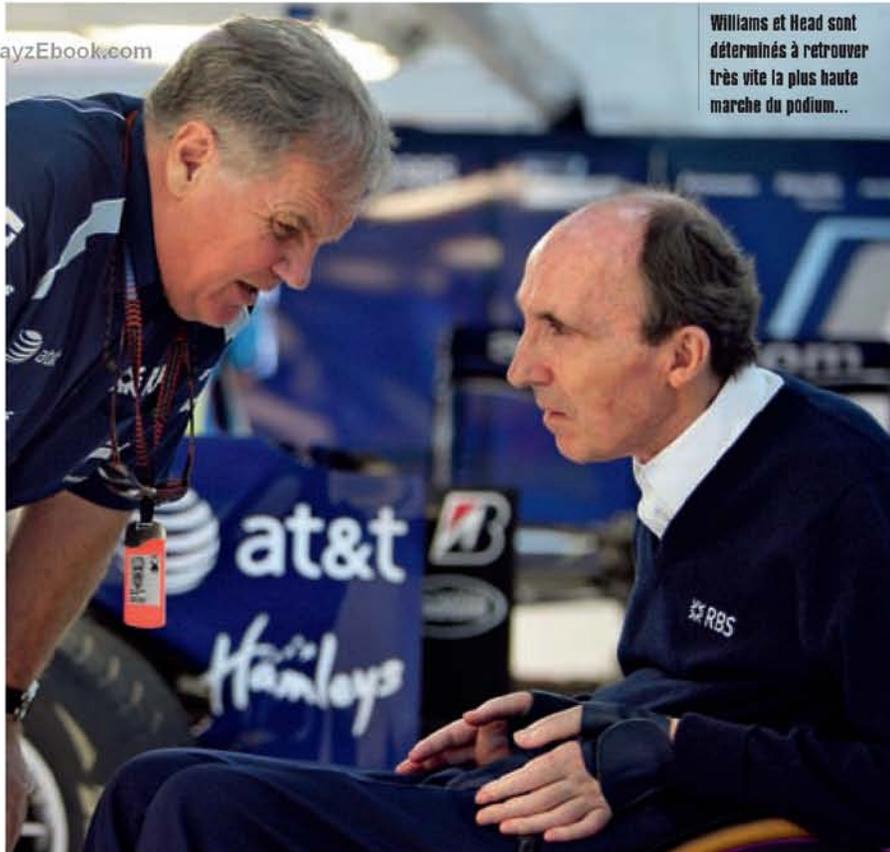
Jones, solide australien de la seconde génération, était anxieux de consolider sa réputation de concurrent sérieux après une période inégale chez Surtees et Shadow. Jones et Head développèrent rapidement une confiance mutuelle absolue. Bien des années plus tard, Jones relata un incident survenu à Watkins Glen lors des essais du GP des USA "Côte Est" en 1978, qui marqua un tournant dans leur relation. La FW06 ayant été victime d'une rupture de moyeu durant les essais libres, Patrick assura Jones que la voiture n'aurait aucun problème après que l'équipe ait bossé toute la nuit pour réparer. *« Patrick me l'assura et à partir du moment où il me l'avait dit, pour moi tout était bon. J'avais une confiance aveugle dans la capacité de Patrick – et je l'ai toujours. »* dit-il.

Au début de 1979, il apparut clairement que toute équipe qui désirait être en tête devait copier Colin Chapman, de Lotus, en adoptant le concept d'effet de sol. Et, donc, mettre la main sur une soufflerie. Ce fut la clé du succès de la FW07, la première Williams victorieuse, en 1979.

L'honnêteté de Patrick était presque désarmante quand il évoqua, plus tard, le développement de la voiture : *« Pour être honnête, je n'avais pas vraiment compris l'effet de sol, c'est pourquoi nous avions un besoin urgent de passer du temps en soufflerie, »* dit-il alors. *« En fait, toute la conception aérodynamique de la FW07 fut fondée sur un unique week end de travail dans la soufflerie de l'Imperial College de Londres, où j'ai fait le premier travail en soufflerie de ma vie. »*

Cela paya superbement. En fait, il semblait que bien que Jones serait le premier pilote à offrir une victoire à l'équipe lors du GP de Grande-Bretagne 1979 à Silverstone. La seconde FW07, pilotée par Clay Regazzoni, n'hérita de la première place qu'après que la machine d'Alan ait souffert d'une rupture de carter de pompe à eau la forçant à se retirer dans son garage dans un nuage de fumée et de vapeur. À la suite de cette déception, le directeur commercial de Williams, Sheridan Thynne, observa ce qu'il ressentit comme un indicateur crucial du talent naissant de

Williams et Head sont déterminés à retrouver très vite la plus haute marche du podium...



**« Je ne suis pas en F1 pour parader avec des tenues multicolores... » Frank Williams, 1975**

Frank en tant que patron d'une équipe de F1 : « Frank a lancé un bref regard à Jones, » se souvient Sherry, « mais au lieu de se laisser envahir par l'émotion, comme je l'aurais fait, il a regardé droit vers la piste où Clay était en pleine action. Frank avait cette auto-discipline absolue qui consiste à n'accorder d'attention qu'à la priorité du moment. »

**En un certain sens,** la FW07 et la FW08 qui lui succéda, une version améliorée qui mena Keke Rosberg à la couronne mondiale en 1982, donnèrent le ton pour mener à une réussite complète au milieu des années quatre-vingt. Naturellement, cette décennie marqua le point culminant de l'ère des 1500 turbo, une période soulignée par le partenariat avec Honda ainsi qu'avec Nigel Mansell et Nelson Piquet. Les FW10 et FW11/11B à la mince coque en fibre de carbone élevèrent l'ingénierie de Williams aux sommets de l'excellence, permettant aux deux pilotes de tirer le meilleur d'un V6 Honda turbo constamment amélioré.

Cet immense partenariat fut néanmoins balayé par la crainte récurrente de Williams de voir un intervenant externe imposer sa volonté aux deux copropriétaires de l'écurie. À la fin de 1987, Honda décida de basculer chez McLaren quand Ayrton Senna signa avec cette équipe. Il y aurait eu encore une chance que Williams reste la seconde écurie motorisée par Honda, à la place de Lotus que Senna venait de quitter, si Frank et Patrick avaient accepté d'engager Satoru Nakajima comme équipier de Mansell. Mais ils refusèrent. Curieusement, vingt ans plus tard, Williams engagea Kazuki, le fils de Satoru, afin de disposer des moteurs Toyota...

En 1987, donc, il aurait mieux valu, pour les résultats globaux de l'équipe, avaler la pilule et s'arranger avec Nakajima. Mais ce n'était pas dans les manières de Williams. Le retour prématuré au 3,5-litre atmosphérique



Rubens Barrichello avait déjà discuté avec Williams en 89, avant de choisir Ferrari...

en 1989 fut un pas en arrière énorme en termes de résultats bruts et Frank ne mâcha pas ses mots quand il en fit vertement le reproche à Honda. « Avec le recul, je suppose que nous aurions pu attaquer Honda en justice, » dit-il. « Mais un arrangement avait été vraiment trouvé, lequel, en ce moment, n'est plus vraiment totalement inapproprié. Nous pensions avoir trouvé une bonne base technique avec le moteur Judd en 1988, mais nous n'avons pas été assez avisés pour voir que c'était un désastre potentiel majeur. Croyez-moi, cela mit l'équipe à genoux. Nous n'étions pas K.O., mais le compte à rebours avait commencé. La saison 1988 fut absolument effroyable en raison du manque de tact de Honda. »

Williams avait compris que la route menant à un succès solide en course reposait sur l'association entre le châssis maison et le moteur fourni par un grand constructeur. Ceci avait été démontré par le partenariat Williams-Honda et fut spectaculairement mis en évidence par la collaboration avec Renault, qui vit l'équipe remporter des courses de 1989 à 1997 tout en empochant quatre titres pilotes (Mansell en 1992, Alain Prost en 1993, Damon

Hill en 1996 et Jacques Villeneuve en 1997) et cinq couronnes constructeurs. Mais dans la première moitié des années 2000, un autre rapprochement avec BMW n'apporta qu'une poignée de victoires et aucun titre avant un divorce dans la douleur qui amena Williams à retrouver son statut d'indépendant.

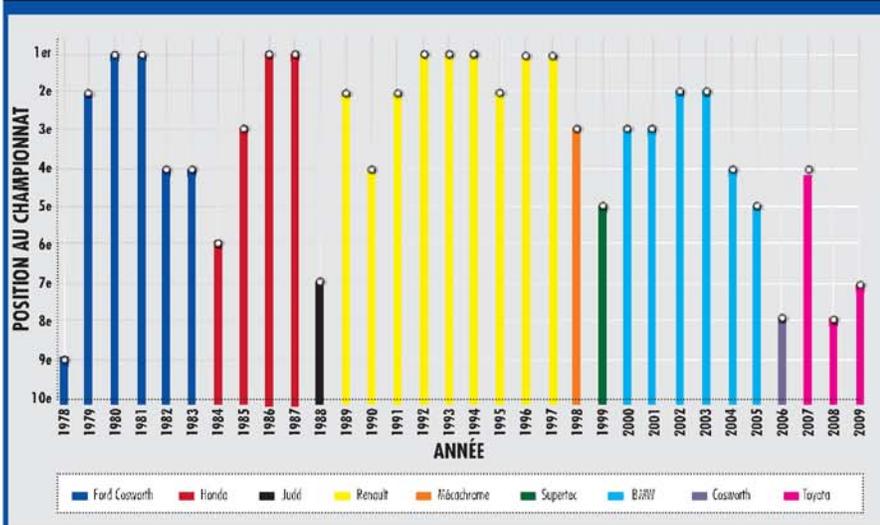
Une autre caractéristique de Frank est sa relation avec les pilotes. On pourrait parler de caprice ou de réticence de la part d'un tétraplégique (depuis 24 ans) à satisfaire les caprices de pilotes de course égocentriques et surpayés. Mansell, Prost et Hill, tous trois champions du monde, quittèrent l'équipe aussitôt après avoir conquis le titre car celle-ci semblait leur avoir préféré un autre (Prost, Ayrton Senna et Heinz-Harald Frentzen). Un pilote Williams ne doit jamais devenir plus grand que l'équipe comme Michael Schumacher le fut chez Ferrari et le sera peut-être chez Mercedes. Une autre explication veut que Frank ait lutté pour ne plus s'attacher à un de ses pilotes depuis la mort du premier d'entre eux, Piers Courage, en 1969...

À des époques différentes, Carlos Reutemann, Thierry Boutsen ou encore Riccardo Patrese partirent eux aussi avec un goût amer en bouche, tandis que Martin Brundle et Mika Häkkinen pensèrent tous deux avoir un contrat Williams en main... et furent bien déçus, tout comme David Coulthard. « Je voulais un contrat de deux ans pour 1995 et 1996 et nous sommes tombés d'accord en décembre 1994, » se souvient David. « Je me suis rendu dans le bureau de Frank pour signer et l'avocat était juste en train de tirer les papiers de leur enveloppe quand Frank annonça que, comme il négociait avec Damon, il ne voulait signer avec moi que pour un an. On pouvait presque entendre l'exaspération de l'avocat. Alors, j'ai appelé Ron Dennis et on a signé un contrat qui commencerait en 1996. »

Il reste que cette équipe Williams sait comment gagner des courses. Avec un moteur "unique" Cosworth, un duo de pilotes équilibré et un directeur technique, Sam Michael, confiant de voir les progrès techniques de ces dernières années enfin payer, Frank et ses gars pourraient être la surprise de la saison qui arrive. **FO**

## COSWORTH EST-IL UN BON PLAN ?

VOICI CE QUE WILLIAMS A OBTENU AVEC DIVERS PARTENAIRES MOTORISTES



# WILLIAMS

Le duo Hülkenberg-Barrichello mêle habilement jeunesse et expérience, mais cela sera-t-il suffisant pour retrouver un peu de la gloire passée ?



**Vous souvenez-vous** comme chaque saison devait être la bonne pour David Coulthard ? Difficile de ne pas penser la même chose pour Williams. Chaque hiver, les espoirs sont grands que la saison à venir soit enfin meilleure ; que l'équipe fasse un grand bond en avant pour retrouver au moins un peu de sa gloire passée. Chaque fois, c'est la déception. Il ne fait aucun doute que Williams reste une des écuries les plus appréciées de la F1. Mais combien de temps s'en contentera-t-elle ?

Il y a eu d'évidents signes de progression en 2009. Après l'enfer de 2008, avec la 8e place des constructeurs, Williams a présenté une monoplace saine et rapide. Elle avait l'avantage du diffuseur double en début de championnat, et est restée une solide candidate aux points durant toute la saison. Mais l'équipe n'a pas remporté un seul podium. Et Toyota a fait un meilleur usage du même avantage aéro dans les premières courses. Pour une écurie de course aussi fière que ne l'est Williams, c'est un cruel verdict.

Si certaines performances en-deçà peuvent être mises sur le compte de l'équipe – comme quelques arrêts au stand loupés et d'étonnantes stratégies de ravitaillement –, beaucoup sont à reprocher aux pilotes. Nico Rosberg a gâché nombre d'occasions de signer un

bon résultat, tandis que Kazuki Nakajima n'a pas "scoré" une seule fois. C'est avec un certain soulagement que les ingénieurs doivent accueillir leur premier duo de pilotes 100 % renouvelé depuis Webber et Rosberg en 2006, duo qui fait la part belle à un savant mélange de jeunesse et d'expérience.

Il y a un an, Rubens Barrichello semblait destiné à quitter la F1 par la petite porte – puis il a sauvé sa tête et a montré que, quelques escarmouches au premier virage mises à part, il pouvait toujours viser le titre à condition d'avoir la bonne voiture. Sa signature est typique de Williams : en dehors de Michael Schumacher, Rubens est le seul pilote du plateau 2010 ayant connu la F1 sans les ravitaillements. L'expérience redevient capitale, les restrictions incessantes des tests limitant la possibilité pour les jeunes pilotes de bien préparer leurs débuts, et Barrichello a plus d'expérience que quiconque. Mieux encore, ses capacités en termes de développement seront précieuses : sa jugeote a tenu Jenson Button en respect plus d'une fois l'an dernier, et il fera en sorte que l'équipe tire le meilleur de sa monoplace lors de chaque week-end de course – ce qui sera d'autant plus vital qu'il aura un débutant à ses côtés. Malgré tout, difficile d'imaginer le Brésilien faire mieux qu'un

podium teinté d'opportunisme cette saison...

Si Barrichello est une valeur sûre et quantifiable, on peut attendre un peu plus de flamboyance de l'autre côté du stand. Nico Hülkenberg déboule en F1 en qualité de plus grand dominateur de la courte histoire du GP2 – titré l'an dernier avec 25 points d'avance, soit plus que Nico Rosberg et Lewis Hamilton. Une idée répandue aujourd'hui est qu'il est dur, dur d'être un rookie, mais Kamui Kobayashi l'a faite mentir par deux brillantes courses en fin de saison dernière – il est vrai sur une des voitures les plus rapides et accommodantes de 2009.

Bref, que faut-il attendre du jeune Hülkenberg ? De la vitesse, c'est certain ; quelques accidents aussi, sans doute ; et, comme l'espère Williams, des signes indiquant qu'il pourra être le leader de l'équipe à l'avenir. Il la connaît bien, pour avoir passé beaucoup de

**Hülkenberg arrive en F1 après avoir dominé le GP2 encore plus que Rosberg et Hamilton**



### LA VOITURE

**CHÂSSIS :** Williams FW32  
**MOTEUR :** Cosworth CA2010

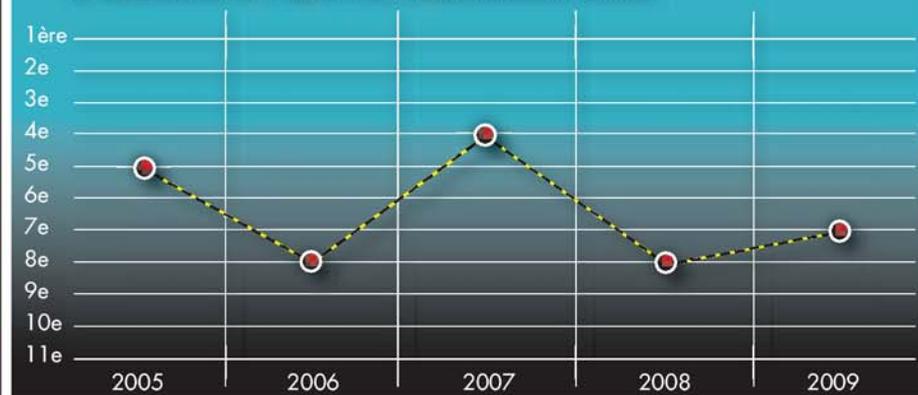
Rubens a fait ses premiers tours de roues pour ce qui est sa 5e équipe à Valencia.

## AT&T WILLIAMS

**Fondée en** 1977 **Premier GP** Argentine 1978 **GP disputés** 521 **Victoires** 113 **Poles** 125  
**Meilleurs tours en course** 130 **Points constructeurs** 2592 **Titres constructeurs** 9  
**Titres pilotes** 7 **Adresse** AT&T Williams, Grove, Wantage, Oxfordshire OX12 0DQ, Grande-Bretagne **Site internet** [www.williamsf1.com](http://www.williamsf1.com)

**Staff** Le redoutable duo constitué de **Sir Frank Williams** et **Patrick Head** a été rejoint cet hiver par l'homme d'affaires autrichien **Toto Wolff** qui a racheté une minorité des parts de l'équipe. **Adam Parr** en reste le PDG, **Sam Michael** le directeur technique, **Ed Wood** le chef designer et **Jon Tomlinson** le chef de l'aérodynamique.

### LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



#### N°9 : RUBENS BARRICHELLO



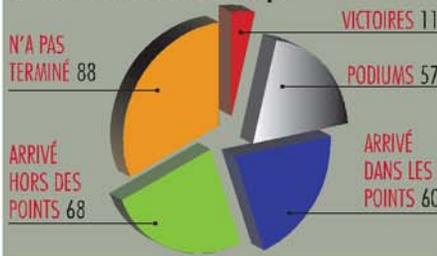
**Né le** 23 mai 1972, São Paulo, Brésil  
**Vit à** Monaco  
**Taille** 1,72 m  
**Poids** 71 kg  
**Ingé course** Tony Ross  
**Site internet** [www.barrichello.com.br](http://www.barrichello.com.br)

#### N°10 : NICO HÜLKENBERG



**Né le** 19 août 1987, Emmerich, Allemagne  
**Vit en** Angleterre  
**Taille** 1,85 m  
**Poids** 74 kg  
**Ingé course** Tom McCullough  
**Site internet** [www.nico-huelkenberg.com](http://www.nico-huelkenberg.com)

#### CARRIÈRE EN F1 : 284 GP disputés

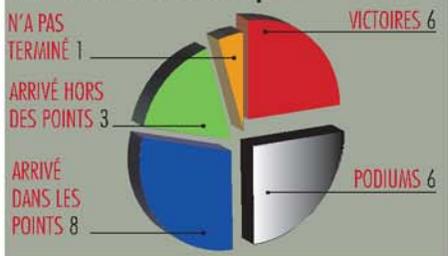


**Premier GP** Afrique du Sud 1993  
**Pole positions** 14 **Meilleurs tours** 17  
**Moyenne de points par course** 2,14  
**Total de points** 607 **Titres** 0

#### CINQ CHOSES À SAVOIR

- Williams n'a jamais gagné une course en partant de plus loin que 8e sur la grille
- Les pilotes Williams 2010 se sont tous imposés sur le tracé urbain de Valencia en 2009, Rubens et F1 et Nico en GP2
- Le meilleur tour de Nico Rosberg au GP d'Australie 2009 était le premier de cette équipe depuis celui de Bahreïn en 2006
- Rubens Barrichello a mené au moins une course dans 11 de ses 17 saisons de F1
- Les 17 premières victoires de Williams en F1 ont été remportées avec Cosworth, par quatre pilotes différents entre 1979 et 83

#### CARRIÈRE EN F1 : 24 GP disputés



**Premier GP** Bahreïn 2009  
**Pole positions** 4 **Meilleurs tours** 7  
**Moyenne de points par course** 5,29  
**Total de points** 127 **Titres** 0

#### QUE FERAIT WILLIAMS CETTE ANNÉE ?

**Frank Dernie**  
Ancien ingénieur de Williams (entre autres)

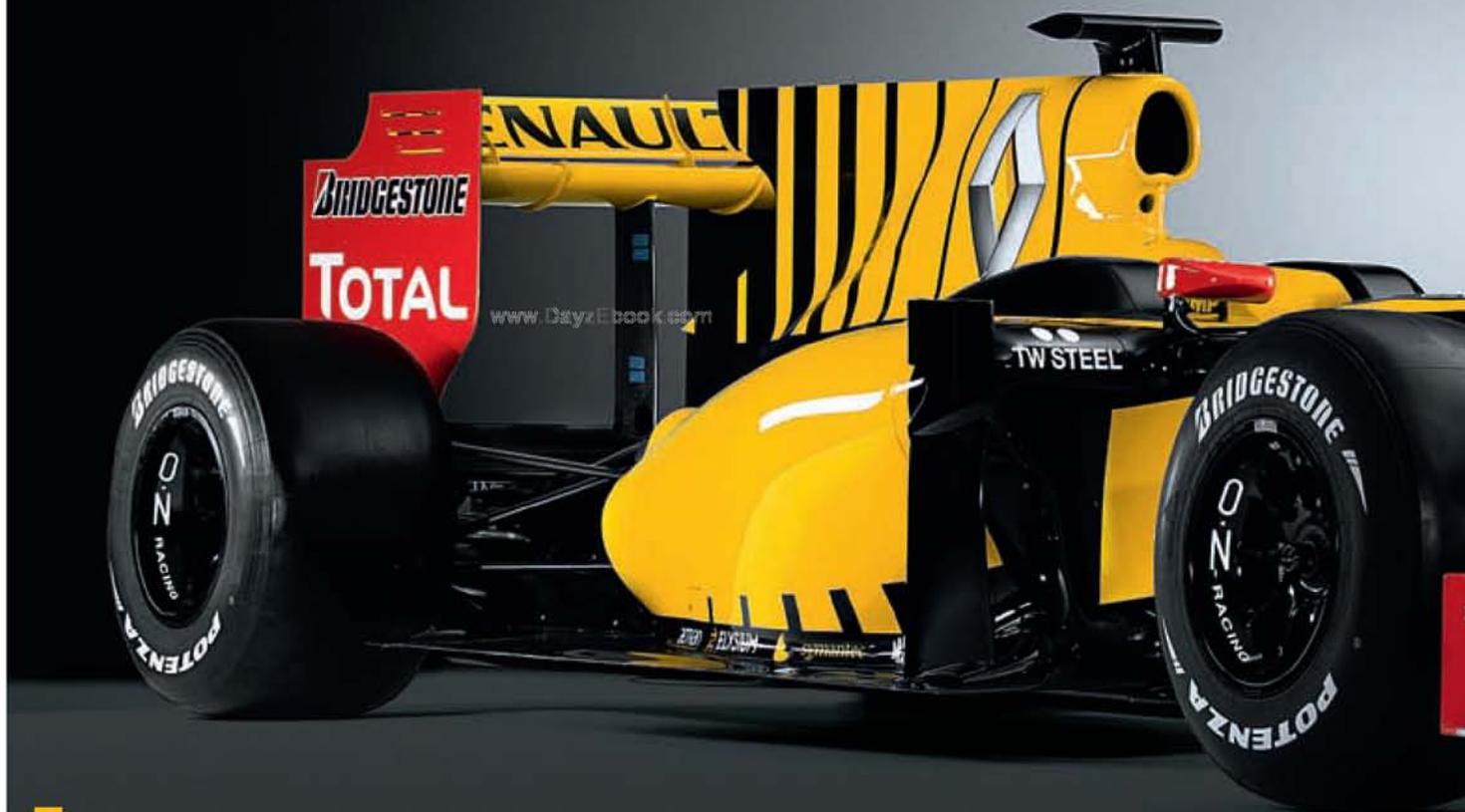


“C'est difficile à dire, pour beaucoup de raisons. Rubens est un atout – c'est un très bon point de repère qui amènera toute son expérience. Il y a un point d'interrogation concernant le V8 Cosworth dont on ne sait s'il sera fiable et compétitif, mais j'ai l'impression en leur parlant qu'ils ont fait un pas en avant. Je suis donc assez optimiste pour eux...”

temps à l'usine, et comprend ses obligations autant que ses responsabilités dans le cockpit. Barrichello devrait le devancer au début, mais s'il prend l'ascendant dans la seconde moitié de la saison, le pari sera presque gagné.

Le grand point d'interrogation concerne la voiture. Celle de 2009 était la meilleure depuis longtemps, Williams ayant cerné mieux que d'autres les possibilités offertes par le nouveau règlement. Et l'accord qui a été trouvé sur la réduction des coûts est bon pour ce qui était il y a peu la dernière écurie 100 % indépendante, puisqu'elle devra moins réduire ses dépenses que d'autres. Mieux, après l'incertitude causée sur le plan financier par l'effondrement du Baur Group et le départ imminent de RBS, la nouvelle prise de participation par Toto Wolff consolide l'équipe sur le plan économique.

Reste que Williams a pris des risques pour 2010, notamment en choisissant le V8 Cosworth plutôt que le moteur d'un constructeur. Difficile de percevoir un avantage en performance dans ce choix, lequel pourrait s'avérer coûteux si la fiabilité n'est pas au rendez-vous. Il n'y a aucune raison de penser que la FW32 n'est pas une bonne voiture – mais, comme 2009 l'a montré, il faudra également trouver le petit truc en plus pour convertir son potentiel en résultats significatifs. **FO**



Les couleurs sont familières. Les Formule 1 de Renault auraient peut-être toujours dû arborer leur livrée jaune et noire comme un lien visuel avec un héritage fier qui évoque les noms de Jean-Pierre Jabouille, René Arnoux et Alain Prost au temps de la glorieuse époque des turbos. C'est aussi une arme à double tranchant car la dernière voiture à avoir porté ces couleurs, la RE60, n'est montée que deux fois sur le podium dans sa courte vie, et elle finit les deux fois à un tour. La version "B" couvrit l'essentiel de la saison 1985 et ne récolta que quatre points. Puis Renault se retira de la F1 en tant qu'écurie pour n'y revenir qu'en 2002. L'équipe Renault ne voudrait pas revivre cela, et les choses ont changé avant cette saison 2010.

La livrée historique retiendra l'attention du public, mais c'est un nouvel actionnaire luxembourgeois, Genii Capital, qui a acquis la majorité des parts de l'équipe en novembre dernier et l'a sauvée d'un retrait quasi certain. L'ambition est de retour après trois saisons passées à glisser vers le bas du classement. Un homme nouveau est aux manettes : Éric Boullier, un Français de 36 ans sans expérience de la F1.

« Ces trois dernières années, de mauvaises décisions ont été prises, » dit Boullier, parlant sans détour du défi auquel l'équipe devra faire face cette année. « L'usine n'a pas évolué et l'équipe s'est enfoncée. Nous voulons mettre un terme à tout cela. »

La vie va changer du tout au tout à Enstone cette année...

**De l'ère Briatore,** dans le bureau du directeur, il reste l'un des casques de Mark Webber dans une vitrine et un petit lion en peluche qui pend au plafond – mais les photos de Flavio avec ses copains ont disparu. Boullier a été engagé comme patron de l'équipe Renault F1 en début d'année et, selon ses collègues, il a déjà passé plus de temps à Enstone que son flamboyant prédécesseur pendant toute l'année 2009. Davantage de travail ne mène pas toujours à de meilleurs résultats mais les choses vont dans le bon sens.

Boullier est l'homme de Genii Capital. Ce choix a pu paraître surprenant, compte tenu de sa relative jeunesse et de son manque total d'expérience de la F1 (ingénieur, il a longtemps travaillé chez DAMS en F3000, GP2 et A1GP notamment), mais il était bien connu

# ÇA PASSE... OU ÇA CASSE

Renault a fini 8e en 2009 et a bien failli quitter la F1 durant le développement de la voiture 2010. Mais l'équipe d'Enstone croit dur comme que la RSC peut la ramener sur les chemins de la gloire...

TEXTE TOM CLARKSON PHOTOS BERNARD ASSET/RENAULT



chez Genii. Il a dirigé avec succès la filiale Gravity Sport Management en 2008, impressionnant les patrons du groupe par son aptitude à prendre les choses en main.

« Mon style de management est très clair, » dit Boullier. « Je me concentre sur les aspects techniques de l'équipe et sur la performance. Je ne prends pas les décisions relatives à la voiture elle-même, mais je m'assure que chacun dans l'équipe dispose de ce dont il a besoin pour bien remplir sa tâche. Il est clair que nous ne sommes pas là pour faire de la figuration – nous voulons gagner ! »

Gagner n'est pas une condition préalable pour 2010 mais Boullier a des objectifs ambitieux pour Renault, pâle 8e en 2009. Il veut que l'équipe finisse dans les quatre premières cette saison, un préalable à ce qu'il nomme « le

défi réaliste de jouer le titre en 2011 ».

Prédire un tel retour en forme immédiat montre à quel point lui-même et Genii pensent que l'équipe a été sous-exploitée ces dernières années. Après avoir remporté les deux titres mondiaux en 2005 et 2006, Renault a glissé à la 3e place du championnat des constructeurs en 2007, puis la 4e en 2008 et la 8e en 2009. L'année dernière fut la plus mauvaise que Renault ait connue depuis 1978, pour sa première saison complète en F1, et cela a fait du dégât. Plus de 60 personnes ont été remerciées, principalement au département aéro, avant le démarrage de la saison et l'année s'est terminée par le cataclysme consécutif à "l'accident" de Nelson Piquet au GP de Singapour 2008.

Ce scandale a fait une publicité négative

à l'équipe, conduit ING à couper immédiatement son soutien financier et Bob Bell, le directeur technique, a été nommé patron pour les quatre dernières courses. Depuis, Bell a été promu directeur général, James Allison devenant le directeur technique, et Bell affirme que ses responsabilités accrues n'ont pas eu d'effet négatif sur la nouvelle voiture. Il n'empêche que la préparation n'a pas aussi limpide que chez Ferrari, McLaren, Mercedes ou Red Bull, et que Renault doit battre une de ces quatre équipes pour atteindre son objectif 2010.

Malgré tout, la confiance de Boullier repose sur du solide. Avant d'accepter le poste, il avait persuadé Genii Capital de mettre à niveau la soufflerie de Renault. La nouvelle dispose d'un tapis roulant métallique qui offre plus de possibilités. ➤

« La F1 reste une formule "aéro", » dit Bell. « Si vous n'êtes pas dans l'allure, c'est parce que votre aéro est loupée. Le tapis roulant en métal nous ouvre des possibilités dont nous ne disposions pas avant, comme d'utiliser une maquette à 60% au lieu de 50%, d'augmenter la vitesse maxi de 180 km/h, de faire pivoter la maquette et d'en tirer de meilleures données. »

Malheureusement, la soufflerie a due être fermée un mois durant vers Noël pour être améliorée. Cela a pesé sur le développement de la R30, même si l'équipe a pu, en compensation, travailler sur la dynamique des fluides assistée par ordinateur (CFD), comme l'autorisent les nouvelles règles de la FOTA.

« Moins de 50% des apports créatifs viennent de l'informatique, » dit Bell, « donc ça ne compense pas totalement la fermeture de la soufflerie. Il nous faut être réalistes pour

tes chez BMW-Sauber. « Après cette période BMW, j'ai besoin d'air frais, » disait le pilote polonais à Jerez en décembre dernier. « Je sais que Renault est une vraie équipe qui fera tout son possible pour gagner. Nous allons pousser sans arrêt. »

L'équipe sait optimiser ses moyens, elle s'est battue avec succès face à des constructeurs à gros budget, mais souvent aux dépens du long terme. Trop souvent Briatore coupa dans les dépenses, d'où une soufflerie dépassée, et il était enclin à réagir avec excès aux changements de règlements. Renault fut, par exemple, le premier motoriste à alléger son personnel dès l'introduction du gel des moteurs au début 2008. À la fin de la saison, son V8 rendait 30 chevaux à ceux de ses concurrents qui avaient su exploiter les vides du règlement – et Flavio fut contraint de demander une dispense spéciale à la FIA pour améliorer son RS27.

Puis vinrent les restrictions dans le département aéro l'hiver dernier. Beaucoup d'équi-

« La situation politique en F1 est une nouveauté importante pour moi, » dit Boullier. « Je ressens une pression plus forte ici, particulièrement de la part des médias, mais je ne gère pas l'équipe tout seul. Je suis entouré de gens expérimentés et à en juger par les réunions que nous avons eues jusqu'ici, Renault affronte les mêmes problèmes que les autres. C'est juste un problème d'échelle. »

Si Boullier est bon technicien, il lui manque le poids politique de Briatore. Quasiement pas un week-end de GP ne passait sans que Flavio ne dîne avec Bernie Ecclestone. Mais au moment de notre entretien, Boullier n'avait pas encore pris contact avec Ecclestone ou le nouveau président de la FIA, Jean Todt. « Je ne le ferai que si j'ai une question à leur poser, » disait-il.

La F1 est un club privé, et, jusqu'à ce que Boullier soit prêt à frayer avec les décideurs, Renault devra se reposer sur le président de

## « Renault est une vraie équipe de course. On fera tout pour gagner » Robert Kubica

www.DayzEbook.com



2010 : si nous pouvons débuter la saison dans le haut du milieu du tableau, nous pourrions viser des podiums vers la fin de l'année car nous disposons maintenant du potentiel de développement pour cela. Nous allons rapidement dénicher des gains que les autres équipes ont déjà acquis et ne trouveront pas à nouveau ; c'est pourquoi je vois 2010 comme une année de transition qui sera la base de notre défi de jouer le titre en 2011. »

**Bob sait comment** on gagne des championnats, ayant dirigé l'équipe technique de Renault durant les années victorieuses de 2005 et 2006, et pour lui, parler de conquête du titre en 2011 traduit une foi nouvelle. Cela reflète aussi sa confiance dans l'implication financière de Genii Capital – car on ne peut pas remporter de titre sans argent, même avec les restrictions de ressources prévues pour l'an prochain.

Une autre raison d'être optimiste tient à la présence de Robert Kubica, l'un des garçons les plus talentueux de la grille et qui a faim de succès, après quatre années frustran-

tes réduisirent leur personnel en vue de 2009 mais Briatore coupa trop fort et au mauvais endroit. Les plus grosses modifications au règlement depuis 20 ans signifiaient que les batailles seraient gagnées ou perdues en soufflerie mais Briatore opéra une saignée dans le département aéro qui eut un effet direct sur la performance de la R29. Ceux qui connaissaient l'étendue des problèmes aérodynamiques de la voiture ne furent pas surpris d'entendre Briatore hurler le plus fort à propos de la légalité des équipes utilisant un double diffuseur en début d'année ; il savait que ses meilleures chances de succès viendraient de là et non de la piste...

Avec le recul, ces erreurs de management semblent évidentes et c'est maintenant le travail de Boullier de les effacer avant qu'il ne soit trop tard. Il comprend l'aspect technique de cette activité, ayant étudié à l'Institut Polytechnique des Sciences Appliquées à Paris, et a commencé sa carrière comme ingénieur de course chez DAMS. Nul doute qu'il agira avec davantage de prudence que Briatore quand il se frayait un passage à travers les restrictions budgétaires des douze derniers mois.

Genii Capital, Gérard Lopez, pour les affronter. Lopez a travaillé avec Ecclestone en janvier quand ils ont envisagé de racheter Saab. Ecclestone a été, dit-on, impressionné par son dynamisme.

Renault débute la saison 2010 avec le même budget qu'en 2009 et, avec Kubica, pourrait gagner au change par rapport à Alonso qui semblait totalement démotivé fin 2009. Le Polonais est convaincu que les meilleures années de sa carrière sont devant lui. Il va pousser l'équipe très fort.

« Robert est un atout maître pour Renault, » dit Boullier. « Nous pensons qu'il est l'un des meilleurs pilotes de la grille et il a de l'ambition. Nous en avons aussi, et il comprend ce que nous tentons de construire. Je suis sûr qu'il va faire quelques grandes courses pour nous. »

Si Kubica veut se battre pour le podium d'ici la fin de l'année, la R30 devra être à la hauteur. Sa livrée n'aura aucune importance si elle ne brille pas en piste. Si elle y parvient, Renault sera de retour aux affaires. Si elle n'y parvient pas, l'avenir de l'écurie pourrait être une nouvelle fois compromis... ➤

# HIRVONEN RÉDUIT L'ÉCART SUR LOEB



Son succès au Rallye Monte Carlo le hisse en haut de tableau

Mikko Hirvonen devrait donner du fil à retordre à Sébastien Loeb cette année, mais il est déjà bien placé dans le classement des Castrol Rankings grâce à une remarquable performance en IRC. Le Finlandais volant a mené le Rallye Monte-Carlo de bout en bout, et s'est octroyé la victoire pour les débuts de la Ford Fiesta S2000. Ce résultat propulse le Finnois au cinquième rang des Castrol Rankings.

www.DayzEbook.com



Hirvonen a frappé un grand coup au Monte-Carlo.

| Castrol Rankings |                    | CLASSEMENT ACTUEL |                   |
|------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| 1                | Jenson Button      |                   | F1 21 828         |
| 2                | Sebastian Vettel   |                   | F1 20 599         |
| 3                | Sébastien Loeb     |                   | WRC 18 932        |
| 4                | Rubens Barrichello |                   | F1 18 788         |
| 5                | Mikko Hirvonen     |                   | WRC 18 155        |
| 6                | Jimmie Johnson     |                   | Sprint Cup 17 773 |
| 7                | Mark Webber        |                   | F1 17 624         |
| 8                | Ryan Briscoe       |                   | IndyCar 17 463    |
| 9                | Dario Franchitti   |                   | IndyCar 17 191    |
| 10               | Scott Dixon        |                   | IndyCar 16 805    |

Données mises à jour le 8 février 2010

## À L'AFFICHE...

Mikko Hirvonen n'est pas le seul à migrer dans le haut du classement. Son compatriote **Jari-Matti Latvala** a fait son entrée dans le Top 40 à la 38e place. Plus bas dans la hiérarchie, un autre pilote a bien progressé : il s'agit d'**AJ Allmendinger**, courant en **Sprint Cup**, qui déboule dans le Top 100 en sautant au 94e rang, alors que le pilote d'**IndyCar** **Ryan Hunter-Reay** grimpe à la 80e position. Le pilote de **Nascar** **Kevin Harvick** s'installe quant à lui à la 53e place après sa victoire au Budweiser Shootout pour la seconde année consécutive, à l'instar de **Davide Valsecchi** (83e) qui tire profit de sa victoire en **GP2 Asie** à Abou Dhabi. Fortunes diverses pour la famille Solberg en **WRC** : **Petter** s'élève à la 67e place, son frère **Henning** chute à la 55e. Les autres grands perdants sont les stars de l'**US Grand Am** **Alex Gurney** et **Jon Fogarty**, qui reculent de neuf rangs.



AJ Allmendinger est entré dans le Top 100.

Castrol EDGE

## Le Performeur du Mois

Hirvonen devient le tout premier Performeur du Mois Castrol EDGE. **Pariez sur internet sur le Performeur du Mois de février** et gagnez des cadeaux exclusifs.



**1547** Même question que le 8 février 2010 : quel ancien champion britannique de F1, est classé 1547e ?

Les Castrol Rankings, c'est plus de 2000 pilotes et plus de 500 courses de par le monde. Connectez-vous pour en savoir plus

POWERED BY AUTOSPORT.COM



« Nous ne sommes pas là pour “faire le nombre” ; nous voulons gagner »

*Eric Boullier*

www.DayzEbook.com

## LES MONTAGNES RUSSES DE RENAULT

LA VIE N'EST PAS UN LONG FLEUVE TRANQUILLE : LES HAUTS ET LES BAS DU CONSTRUCTEUR FRANÇAIS EN 30 ANS DE F1

**1977**



Quand ils apparaissent pour la première fois à Silverstone, la Renault RS01 et son petit moteur 1,5-litre turbo émettent pas mal de fumée mais ne roulent pas bien longtemps – d'où le surnom de “Théière Jaune”. À son volant, Jean-Pierre Jabouille abandonne au bout de 16 tours sur... casse de turbo. Mais c'est le début d'une révolution technique...

**1983**



Quatre ans après la première victoire de Jabouille à Dijon, Alain Prost se bat avec Brabham et Piquet pour le titre. Renault, qui s'incline en Afrique du Sud, ne veut pas contester le fait que Piquet ait gagné avec un carburant non conforme. Prost va servir de fusible, Renault fermera l'équipe fin 2005 et restera un an de plus comme motoriste.

**1992**



Neuf ans après l'échec de 1983, Renault – devenu motoriste de Williams en lançant la mode du V10 en 1989 – gagne son premier titre avec Nigel Mansell. Williams-Renault écrase les autres équipes, McLaren-Honda terminant à 65 points. Le revenant Prost est titré à son tour en 1993, l'équipe s'offrant la couronne des constructeurs en 1993 et 1994.

**1995**



Équipant Williams et désormais Benetton, Renault remporte 16 courses sur 17 et les deux titres, cette fois avec Benetton et un certain Michael Schumacher. Cette série victorieuse re Renault se poursuivra avec Williams jusqu'en 1997 (Hill et Villeneuve titrés). Bilan : six titres des constructeurs de suite, autant que Honda entre 1986 et 1991.

**2005**



Après que ses moteurs aient déserté la F1 à la fin de 1997, Renault la retrouve en 2002 – mais en temps qu'équipe, 20 ans après, en rachetant Benetton et faisant revenir Flavio Briatore. Après une rapide montée en puissance et un premier succès en 2003, Fernando Alonso gagne deux titres assortis de ceux des constructeurs en 2005 et 2006.

**2009**



Renault touche le fond, après une descente aux enfers entamée juste après le départ d'Alonso en 2007. Revenu en 2008, celui-ci a signé deux succès mais près d'un an plus tard, Renault est accusée d'avoir triché à Singapour. Briatore et Pat Symonds sont démissionnés, et l'écurie est vendue à 75 % au groupe luxembourgeois Genii Capital. **FO**

**LÉG.**



Innovation technique



Raté de peu



Départ de pilote



Titre(s) gagné(s)



Domination totale



Scandale



# RENAULT

Après une saison 2009 déprimante et controversée, Renault doit redorer son image. Et l'on ne parle pas que d'une nouvelle déco...



**Quand la Reine** d'Angleterre a un jour dit avoir enduré une *annus horribilis*, elle venait d'assister à la fin du mariage de trois de ses enfants, ainsi qu'à l'incendie ayant ravagé la moitié de sa maison, le Château de Windsor. Sans vouloir tomber avec excès dans le mélo, on peut dire que les gens d'Enstone et de Viry-Châtillon pourraient employer la même locution latine. Sur la piste, 2009 a tourné au désastre dès les premiers tests et ça ne s'est pas amélioré de toute la saison – avec une misérable 8e place finale au classement constructeurs, même avec Alonso au volant de la R29. Puis est survenu le “Crash-gate”...

Ce scandale relatif au GP de Singapour 2008 a vu le patron de l'équipe, Flavio Briatore, et son directeur de l'ingénierie, Pat Symonds, quitter Renault F1 en pleine tempête et par la petite porte. Le constructeur français a ainsi échappé aux foudres de la FIA, s'en tirant avec une suspension de deux ans avec sursis pour avoir démontré que la faute était celle de ses deux anciens employés. Mais l'affaire a entraîné aussi le départ prématuré de son sponsor n°1, ING, qui, combiné à la crise frappant l'industrie automobile, a laissé planer pas mal de doutes sur la continuité de son implication en Formule 1.

L'équipe a été proche de fermer ses por-

tes, et Renault de quitter la F1 comme BMW et Toyota. Au bout du compte, un compromis a été trouvé avec la vente de 75 % des parts d'Enstone à la société d'investissement Genii Capital. L'équipe continuera d'évoluer sous la bannière Renault et Éric Boullier, ancien directeur de l'écurie DAMS en GP2, a été nommé à sa tête. Mais, comme Boullier, les nouveaux actionnaires majoritaires sont des novices en F1 et il reste à voir si cette solution est le prélude à un retrait complet de Renault. Côté positif, la stabilité due à ce nouvel investissement donne à l'équipe un avenir plus dégagé que ces dernières années, où elle a semblé évoluer en permanence avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. Le moral des troupes, tombé au plus bas à la fin de 2009, a dû remonter pas mal en conséquence.

Avec ces inquiétudes concernant l'avenir, c'est un bel hommage aux qualités des ingénieurs que le défi Renault soit mené en 2010 par Robert Kubica, un des pilotes les mieux considérés du plateau actuel. Certes, Kubica s'était engagé avant le changement de propriétaire de l'hiver mais après le départ de Flavio Briatore – qui l'avait exclu du programme de développement de jeunes pilotes de Renault en 2002. Kubica a rongé son frein chez BMW durant une grande partie de 2009, mais mon-

tré des éclairs de brillance – comme ceux qui lui ont valu la 2e place lors du dernier GP, au Brésil. Sa combativité est exactement ce dont l'équipe avait besoin pour compenser le départ d'Alonso. Elle attend aussi du Polonais qu'il soit en mesure de lui apporter le même *feed-back* technique, ce qui n'a pas toujours été évident quand il était chez BMW. Mais son côté chatouilleux devrait être mieux à son aise qu'au sein de la structure plus rigide d'Hinwil. Beaucoup s'attendent à le voir s'épanouir.

Pour le second volant, l'équipe avait clairement fait savoir qu'elle espérait engager un pilote expérimenté pour marquer des points au championnat constructeurs. Elle a cependant opté pour le néophyte Vitaly Petrov qui s'est montré prometteur, sans plus, dans les formules de promotion mais arrive – théoriquement – avec une importante somme d'ar-

**L'attitude combative de Kubica est ce dont Renault avait besoin pour oublier Alonso**



### LA VOITURE

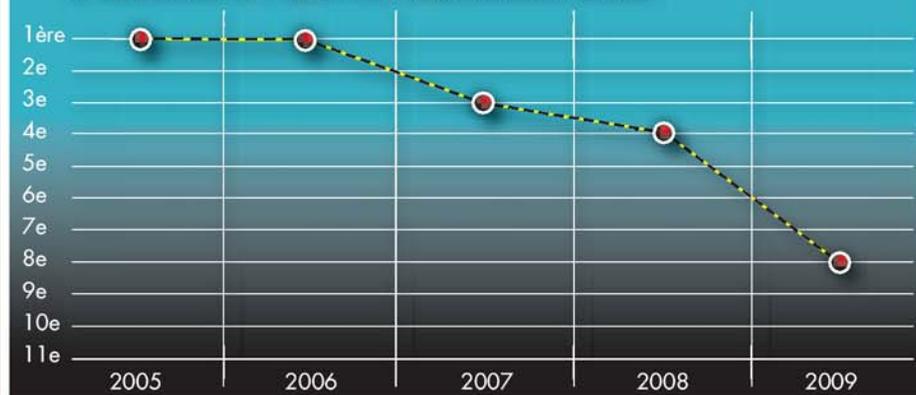
CHÂSSIS : Renault R30  
MOTEUR : Renault RS27

Ce n'est plus tout à fait l'équipe Renault, mais les couleurs sont très Renault.

## RENAULT F1 TEAM

**Fondée en** 1977 **Premier GP** Grande-Bretagne 1977 **GP disputés** 262 **Victoires** 35  
**Poles** 51 **Meilleurs tours en course** 29 **Points constructeurs** 1082 **Titres constructeurs** 2 **Titres pilotes** 2 **Adresse** Renault F1 Team, Whiteways Technical Centre, Enstone, Oxfordshire OX7 4EE, Grande-Bretagne **Site internet** www.renaultf1.com  
**Staff** Suite au départ des deux responsables **Flavio Briatore** et **Pat Symonds** l'an dernier, Renault a nommé un nouveau directeur cet hiver : **Éric Boullier** l'ancien patron de DAMS en GP2. Il travaillera de façon rapprochée avec le manager général **Bob Bell**. **Rob White** continue de s'occuper des moteurs et **James Allison** reste au poste de directeur technique.

### LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



#### N°11 : ROBERT KUBICA

Caméra rouge 



**Né le** 7 décembre 1984, Cracovie, Pologne  
**Vit à** Monaco  
**Taille** 1,84 m  
**Poids** 72 kg  
**Ingé course** Simon Rennie  
**Site internet** www.kubica.pl

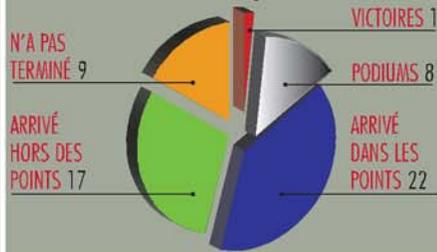
#### N°12 : VITALY PETROV

Caméra jaune 



**Né le** 8 septembre 1984 Vyborg, Russie  
**Vit en** Espagne  
**Taille** 1,85 m  
**Poids** 73 kg  
**Ingé course** Mark Slade  
**Site internet** www.vitalypetrov.ru

#### CARRIÈRE EN F1 : 57 GP disputés

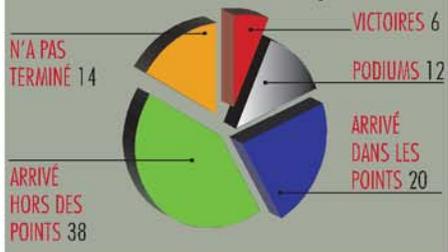


**Premier GP** Hongrie 2006  
**Pole positions** 1 **Meilleurs tours** 0  
**Moyenne de points par course** 2,40  
**Total de points** 137 **Titres** 0

#### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 Robert Kubica va courir pour la première fois avec un numéro plus élevé que le 5
- 2 Renault n'a signé que 3 de ses 10 dernières victoires en Europe : Espagne, Monaco, GB
- 3 La saison 2009 a été la première en F1 de Kubica où il n'a pas mené un seul tour
- 4 Renault est la cinquième équipe au nombre de *hat-tricks* (pole, victoire et meilleur tour sur un même GP), avec 11 au total
- 5 Grâce à Kubica, la Pologne reste l'unique pays à compter une seule victoire en F1 ; et les 19 autres qui en ont remporté l'ont toutes fait avec plusieurs pilotes différents

#### CARRIÈRE EN GP2 : 90 courses disputées



**Premier GP** Allemagne 2006  
**Pole positions** 3 **Meilleurs tours** 2  
**Moyenne de points par course** 2,17  
**Total de points GP2** 196 **Titres** 0

#### QUE FERA RENAULT CETTE ANNÉE ?

**René Arnoux**  
Vainqueur de quatre Grands Prix sur Renault

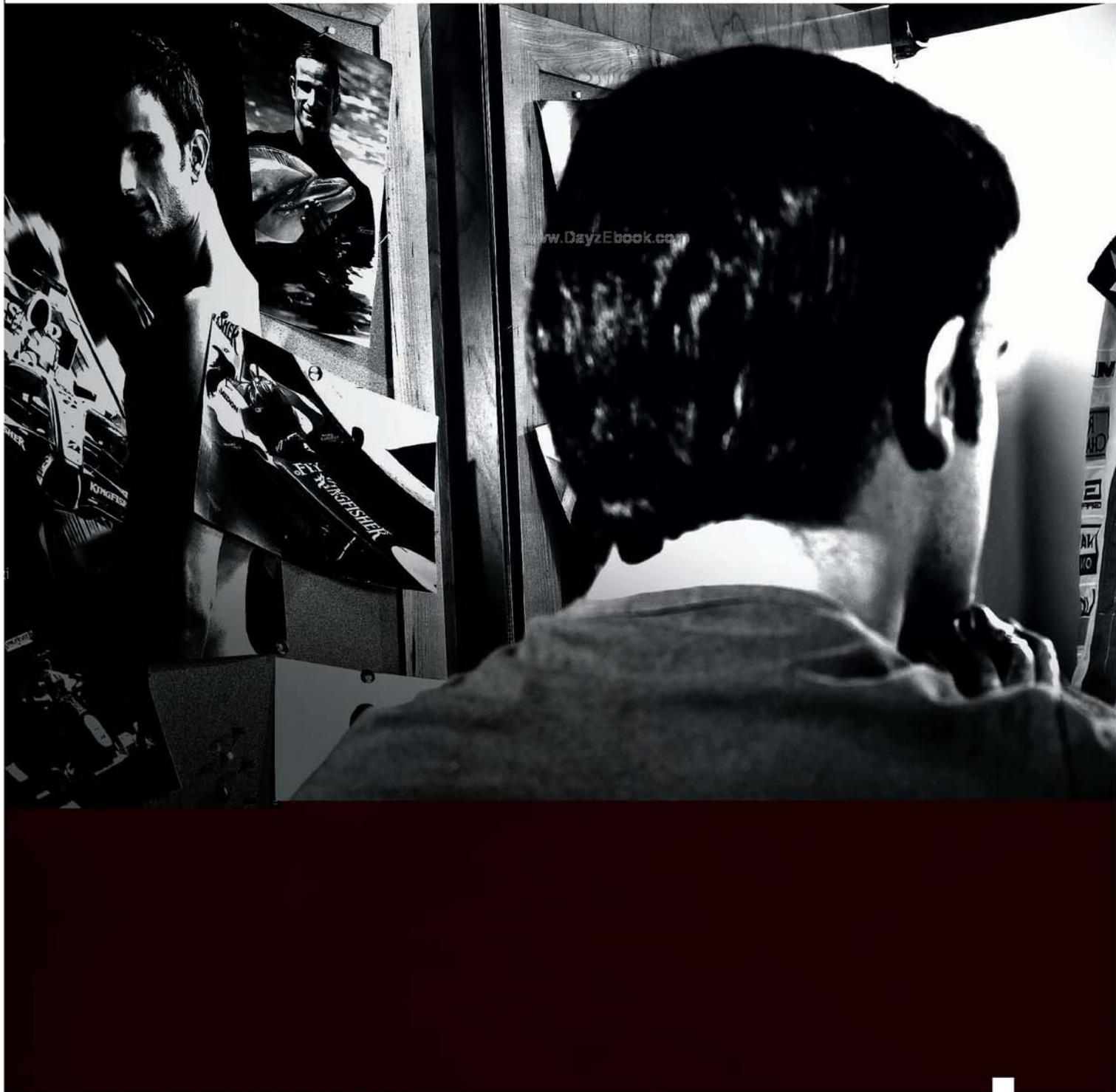


“C'est difficile quand de nouvelles têtes arrivent avec à la fois un changement de direction et de pilotes. Le nouveau patron, Éric Boullier, n'a aucune expérience de la F1 mais il a obtenu de bons résultats ailleurs. Il devra éviter toute la politique et s'assurer que les départements châssis et moteur travaillent ensemble. Quelques podiums sont possibles.”

gent. Ce pourrait être une bonne surprise mais il lui faudra du temps. Notons que Renault attaque une saison avec un débutant parmi ses pilotes pour la quatrième année d'affilée.

Le défi le plus pressant, cependant, était bien de concevoir une voiture meilleure que dans un passé récent. Renault n'a cessé de chuter après sa période victorieuse de 2005/2006, jusqu'à toucher le fond en 2009, et doit repartir, du point de vue technique aussi, sur de nouvelles bases. La soufflerie d'Enstone a été remise à jour, la compétence établie de l'écurie en CFD devrait être enfin pleinement opérationnelle, et les moyens sont là. L'équipe doit maintenant faire la preuve qu'elle a ce qu'il faut pour repartir à l'assaut des plus grosses cylindrées du championnat. En cette année où quatre structures entièrement nouvelles font leurs débuts en F1, le risque de se retrouver dans l'embarras est plus important que jamais et la performance en piste devient une obligation.

2010 est l'année où Renault doit revenir à ses fondamentaux et recommencer à faire ce qu'elle fait le mieux, le maximum avec un budget serré, pour retrouver sa place parmi les grands noms de la F1. Si la R30 est à la hauteur, elle aura en Kubica l'homme pour lui apporter les résultats correspondants. **FO**





À 28 ans, il n'est le cadet de Fernando Alonso, double champion du monde, que d'une semaine. Ses statistiques en qualification ne sont pas vraiment concluantes : il a battu ses équipiers à 23 reprises, a subi leur domination 22 fois. Il a battu Speed 18-10 mais face à Vettel, Coulthard et Sutil, il a perdu 12-5.

Rappelez les faits à Tonio et il saute sur ses grands chevaux. « Avec David, c'était à l'époque où on ne faisait qu'un seul tour lancé et où le dernier s'élançait en premier. À Imola, j'étais qualifié sur la même ligne que lui ; en course, je l'ai dépassé, ainsi que Michael, et j'ai fini 8e. Puis j'ai eu un accident à Barcelone et j'étais donc le premier à me qualifier à Monaco, ce qui a tué le reste de mes courses. Je n'étais jamais lent, mais ce format de qualif n'a jamais payé. Lorsque Vettel était mon équipier, je n'ai jamais eu de problème à me mesurer à lui... »

Tonio marque un point : les huit qualifications disputées avec Vettel pour équipier n'ont pas pu les départager. Mais Sebastian s'est mis en évidence sous la pluie à Fuji et Shanghai. En Chine, il a rallié l'arrivée en 4e position. Pourtant, lorsqu'on demande à Liuzzi de définir ses deux meilleures performances, il choisit ces deux mêmes courses...

« Je n'ai jamais eu une voiture compétitive dans des conditions de course normales et une piste humide était toujours une chance de faire mieux, » dit-il. « Au Mont Fuji, je suis parti dernier depuis l'allée des stands et j'ai terminé 8e [il a été déclassé à la 9e place après avoir dépassé sous drapeaux jaunes]. En Chine, j'étais 6e. J'ai joué de malchance à chaque fois mais je n'ai jamais baissé les bras, j'ai fait de bonnes qualifications et je me suis donné à 100% dans des conditions délicates. »

Liuzzi voit midi à sa porte. Au Japon, son meilleur tour concédait 1"6 à celui de Vettel et ce dernier l'avait laminé en qualification. En Chine, sa stratégie de course comprenait deux arrêts au stand, comme celle du

a fait partie du carré d'as du Grand Prix avant d'abandonner sur un problème de transmission, suggère que notre homme vaut mieux que son maigre palmarès en F1. Au fait, comment perçoit-il ses cinq prestations de 2009 ? « Je me donnerais la note de 7 sur 10 » répond-il. « La voiture était compétitive mais je n'avais pas couru depuis un an et demi. Nous avons bataillé mais certaines courses ont été vraiment excellentes, très agressives. J'étais très fort par rapport à Adrian mais j'avais encore besoin de retrouver la vitesse naturelle du Liuzzi normal et c'est ce que j'ai l'intention de faire en 2010. »

Liuzzi n'a pas dominé Sutil dont la cote est encore incertaine dans le paddock. Le jury ne lui en aurait pas demandé tant après une aussi longue incarcération dans le rôle de réserviste, mais il demandera à l'accusé de faire ses travaux d'intérêt général pour Force India en 2010. Tonio reconnaît volontiers qu'il avait des faiblesses – et notamment un manque de constance chronique – en 2009 mais il refuse de croire qu'il n'est pas fait du même métal qu'un champion. Le contraire serait étonnant et alarmant pour lui, mais il est rare qu'un pilote ne se remette pas en question après tant d'atermolements dans sa carrière.

On peut se demander si l'Italien ne vit pas dans la continuité de ses prouesses en karting, où il a battu des pilotes de F1. Après tout, le karting est la discipline qui permet de jauger le talent intrinsèque d'un pilote et elle lui permet de se libérer d'un poids psychologique : s'il a fait

## « Quand Vettel était mon équipier, je n'ai eu aucun problème à me mesurer à lui »

vainqueur Kimi Räikkönen, mais il a tout de même été mis sous l'éteignoir par Vettel et sa tactique à un seul ravitaillement alors que l'Allemand prenait le départ six places derrière lui. Le palmarès de Liuzzi suggère que ses résultats ne sont pas au niveau de son potentiel. Mais il est difficile de savoir si ce sentiment est justifié.

L'ancien patron de Toro Rosso, Gerhard Berger, a perdu patience à chercher la réponse. « Nous avons passé trop de temps à discuter de ses erreurs, » disait-il l'année dernière à propos de Tonio. « Sa forme physique est insuffisante, tout comme son implication. Mais si l'on ne parle que du talent, alors oui, Tonio pourrait faire de belles choses. » Est-ce cette accusation de pilote dilettante que Liuzzi pense devoir rectifier avec son attitude plus discrète ?

« Non, pas du tout » réplique-t-il. « Ces mots sortent parfois de la bouche des gens mais depuis le début, je sais ce que je veux et je m'emploie à plus de 100% pour y arriver. Certaines déclarations ont été dures à avaler et chez Toro Rosso ce n'était pas la joie car l'équipe penchait vers d'autres choix en ce qui concerne les pilotes. C'était comme si j'avais un pistolet sur la tempe et il était trop facile de me descendre. Aujourd'hui, j'ai changé ; j'ai appris et je ne veux plus entendre ces mots. Je ne pense pas qu'ils étaient réfléchis, c'était juste un type qui appuyait sur la détente, machinalement. »

Difficile de se forger une opinion : Liuzzi est-il un brillant avocat de sa propre cause ou se berce-t-il de douces illusions ? Sa rhétorique – se donner à plus de 100% – est quelque peu naïve et tend à démontrer qu'il ne sait pas faire son autocritique car elle sous-entend que la voiture devait être accusée de tous les maux. D'un autre côté, sa première course sous les couleurs de Force India, à Monza l'année dernière (sa première depuis le Brésil 2007), lorsqu'il s'est qualifié dans le top 10 et

Avec seulement cinq points en 44 courses, il est temps pour Liuzzi de se mettre à viser un plus grand rôle...

jeu égal avec les meilleurs pilotes de F1 au volant d'un kart, il doit certainement pouvoir leur donner la réplique à bord d'une F1... pourvu que son matériel le lui permette. « *Les pilotes connaissent leur rapidité et celle des autres en karting comme en F1,* » dit-il. « *La mentalité est similaire et je pense que l'on voit se dessiner la véritable mentalité de chacun : parfois on veut aller plus vite que la musique. En F1, on risque de casser un aileron avant et il faut donc choisir son moment... Alors qu'en karting, on peut se toucher et quand même dépasser.* »

Le mental et la hiérarchie entre pilotes est un sujet sensible pour Liuzzi. La preuve de son talent, en faisant abstraction de l'influence de la F1, lui permet d'avoir l'estime de ses pairs avec lesquels il croise le fer en karting. Est-ce que ce sera suffisant pour s'assurer de faire partie du décor de la F1 sur le long terme ? Pour Tonio, l'optimisme est de rigueur. « *Les cinq premiers tours des courses seront féroces avec le plein. Le samedi, on mettra pied à terre avec la connaissance d'une voiture légère, puis le dimanche on arrivera dans le premier virage avec 160 kg d'essence. Il y aura des départs de fou !* »

**Liuzzi est conscient** de la nécessité de passer la vitesse supérieure après une fin de saison discrète en 2009. Il espère que les nouvelles réglementations serviront sa cause au détriment de Sutil car il

affectionne les F1 neutres ou légèrement sous-vireuses, une faculté qui devrait permettre de préserver les pneus lorsque la voiture traîne son fardeau d'essence en début de course. Plus révélateur encore est le fait qu'il considère que son évolution de carrière est identique à celle de son employeur... « *Je pense que j'évolue en parallèle avec l'équipe,* » dit-il. « *Je dois démontrer que j'ai mûri et montrer également que mes expériences passées en F1 m'ont rendu plus fort. Pour l'équipe, il est tout aussi important de faire preuve de continuité dans les résultats.* »

Liuzzi est à la croisée des chemins et ne peut se permettre de vendre ce qui pourrait être sa dernière chance de se faire une place au soleil de la F1. De son propre aveu, il a mal jugé l'environnement de travail et s'est laissé guider par sa fougue. Cinq ans après son baptême de la F1, il est déterminé à ne pas laisser filer sa chance et à jouir du bonheur d'être sur les grilles de départ, de goûter ce qu'il aime le plus en F1. « *L'adrénaline, celle qui vous fait faire quelque chose qui serait totalement impossible dans la vie courante,* » dit-il avec un éclair dans le regard. « *Je aime vivre sous tension.* »

En 2005, Vitantonio Liuzzi était sous tension, sous la pression de la F1. En 2010, il doit s'en affranchir et devenir l'un des cadres incontournables de la profession. La bête de scène a mué, mais elle doit désormais faire correspondre son palmarès à sa nouvelle image. Sans quoi les feux pourraient passer au rouge. **F1**

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



# FORCE INDIA

**L'ex-écurie Jordan s'est enfin trouvée une nouvelle personnalité. Son imprévisible duo de pilotes fera-t-il aussi bien que fin 2009 ?**



**Imaginez que** vous venez de passer 18 mois sans inscrire le moindre point, et en marquez soudain huit d'un coup. C'est ce qui s'est passé en 2009 pour la dernière incarnation de l'écurie créée il y a presque vingt ans par Eddie Jordan, quand elle revint à la vie de façon impressionnante et inattendue à Spa : pole position et 2e place en course ! Et elle a remis ça à Monza deux semaines plus tard, bien qu'Adrian Sutil ait laissé passer dans un arrêt loupé l'occasion de monter pour la première fois sur le podium. Mais ces deux performances ont suffi à retirer un fardeau des épaules de l'équipe, lui enlever son statut de lanterne rouge des constructeurs et réinjecter une bonne dose de cette motivation dont elle avait semblé pas mal manquer jusque-là.

Ces dernières années furent quelque peu chaotiques pour l'écurie de Silverstone, qui a enduré les sales périodes Midland et Spyker avec courage et patience, mais la façon dont elle a reverdi en cette seconde partie de 2009 a prouvé que son cœur d'écurie de course battait toujours très fort. Ce n'est pas la plus riche des équipes de F1 – et les rumeurs du paddock ont parlé toute l'année 2009 de factures impayées – mais elle avait produit une voiture saine dans le cadre du nouveau règlement, était vite passée au diffuseur double et, très

important, avait le meilleur moteur du plateau. Design efficace avec peu d'appui et puissance du V8 Mercedes ont joué un rôle crucial en Belgique et en Italie.

En 2010, l'équipe espère bâtir sur ces fondations et faire un nouveau pas en avant. Simon Roberts, assigné par McLaren au chevet de Force India en 2009, est rentré au bercail et représente une grande perte ; son management discret mais déterminé avait aidé l'équipe à se fixer sur des objectifs raisonnables. Mais les méthodes de travail qu'il a mises en place devraient perdurer même si le nouveau patron, Otmar Szafnauer (ex-Honda), n'a pas le même profil. Avec des changements de règlement relativement limités, il n'y a aucune raison de penser que l'équipe ne poursuivra pas sa progression ni ne prendra la route de rivales plus imposantes pour marquer régulièrement des points.

Le gros point d'interrogation avec Force India concerne son duo de pilotes composé d'Adrian Sutil et de Vitantonio Liuzzi. Tous deux ont un potentiel qui ne peut être mis en doute, mais aucun n'est encore parvenu à construire sur la base de ce talent une saison solide et régulière.

Adrian a parfois brillé en 2009 – et sou-

vent sur le mouillé, ce qui rendait hommage tant à ses propres capacités innées qu'au bon équilibre de base de la voiture. Il a été, aussi, prompt à faire des erreurs : tous les incidents dans lesquels il a été impliqué ne peuvent lui être imputés, mais on se demande s'il est normal que ces incidents soient si fréquents pour un pilote qui a déjà pris 50 départs en F1. Sa performance en course à Shanghai a marqué les esprits, comme lors des qualifs sur le mouillé en Allemagne et au Brésil, mais ces trois rendez-vous l'ont vu passer à côté de points importants après un choc contre le rail ou avec un autre pilote. Dans le passé, certains se sont interrogés sur son application, et il a été battu sept fois contre cinq sur les 12 premières courses de 2009 par un Fisichella lui-même rarement à son meilleur. Giancarlo n'a vraiment fait parler les cylindres qu'à Spa,

**Sutil et Liuzzi n'ont encore rien bâti de solide sur la base de leur solide talent**



www.DayzEbook.com

### LA VOITURE

CHÂSSIS : VJM03

MOTEUR : Mercedes FO 108X

Après ses belles perfs de la saison dernière, Force India vise la 5e place en 2010...

où il est logique qu'il ait dominé son équipier. Monza fut le sommet de la saison pour Sutil – 2e sur la grille, meilleur tour en course et 4e à l'arrivée – mais, cette fois encore, il aurait pu mieux faire : s'il n'avait raté ses marques lors d'un pit-stop, il aurait devancé Kimi Räikkönen et sa Ferrari pour la dernière marche du podium. Son grand défi pour 2010 sera de corriger l'inconstance et l'impétuosité qui l'ont quelque peu plombé l'année dernière.

Quant à Liuzzi, son potentiel demeure inexploité en F1 après d'infructueux et malheureux passages dans les deux équipes Red Bull. Il fait de gros efforts pour laisser l'image brouillée des années précédentes derrière lui, et a montré de belles choses quand il a remplacé Fisichella en fin de saison dernière. Son pilotage à Monza, après une année et demie sans courir, fut particulièrement impressionnant mais sa boîte de vitesses l'a lâché alors qu'il pouvait viser la 4e place grâce à sa stratégie à un seul arrêt. De la même façon, il a battu Sutil en qualif à Abou Dhabi sur un tracé nouveau pour l'un et l'autre. Il se dit confiant pour 2010 et déterminé à restaurer sa réputation mise à mal par deux saisons chez Toro Rosso – en partie seulement par sa faute. Son défi sera désormais d'apporter la preuve qu'il a la vitesse et l'application requises pour réussir au plus haut niveau. **FO**

## FORCE INDIA F1 TEAM

**Fondée en** 2007 **Premier GP** Australie 2008 **GP disputés** 35 **Victoires** 0 **Poles** 1 **Meilleurs tours en course** 1 **Points constructeurs** 13 **Titres constructeurs** 0 **Titres pilotes** 0 **Adresse** Force India F1 Team, Dadford Road, Silverstone NN12 8TJ, Grande-Bretagne **Site internet** www.forceindiafi.com

**Staff** La propriété de l'équipe est toujours partagée entre l'homme d'affaires indien **Vijay Mallya** et l'entrepreneur néerlandais **Michiel Mol**. En revanche, **Simon Roberts** étant retourné chez McLaren, l'ex-Honda **Otmar Szafnauer** dirigera l'équipe au jour le jour. Le directeur technique **James Key** reste en place, comme le team manager **Andy Stevenson**.

### LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

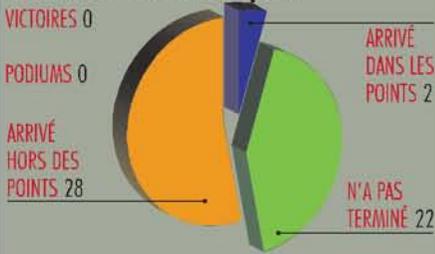


#### N°14 : ADRIAN SUTIL



**Né le** 11 janvier 1983  
Starnberg, Allemagne  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,83 m  
**Poids** 75 kg  
**Ingé course**  
Bradley Joyce  
**Site internet**  
www.adriansutil.com

#### CARRIÈRE EN F1 : 52 GP disputés



**Premier GP** Australie 2007  
**Pole positions** 0 **Meilleurs tours** 0  
**Moyenne de points par course** 0,11  
**Total de points** 6 **Titres** 0

### CINQ CHOSES À SAVOIR

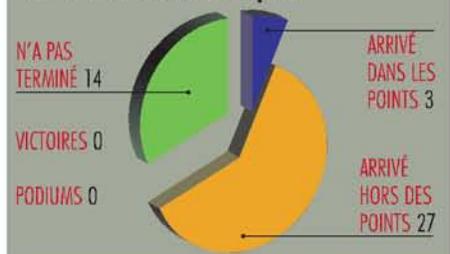
- 1 Force India s'est qualifiée dans le top 10 à six reprises durant ses deux saisons de F1
- 2 Au fil de sa carrière en F1, Adrian Sutil a passé au moins un tour à chaque place depuis 2007 – à l'exception de la 1ère
- 3 Vitantonio Liuzzi a été le dernier lauréat du championnat FIA de F3000 en 2004, lequel fut ensuite remplacé par le GP2
- 4 Force India a été la dernière équipe de la grille à obtenir une pole position en 2009
- 5 Toutes les courses d'Adrian Sutil en F1 ont été disputées avec la même équipe – qui a porté trois noms différents en quatre ans

#### N°15 : VITANTONIO LIUZZI



**Né le** 6 August 1981,  
Locorotondo, Italie  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,78 m  
**Poids** 67 kg  
**Ingé course**  
Gianpiero Lambiase  
**Site internet**  
www.liuzzi.com

#### CARRIÈRE EN F1 : 44 GP disputés



**Premier GP** Saint-Marin 2005  
**Pole positions** 0 **Meilleurs tours** 0  
**Moyenne de points par course** 0,11  
**Total de points** 5 **Titres** 0

### QUE FERA FORCE INDIA CETTE ANNÉE ?

**Allan McNish**  
Ancien pilote Toyota F1  
et vainqueur au Mans

“ Il semble que cette équipe ait fini par bénéficier d'un réel investissement : sa voiture de l'an dernier était efficace et a obtenu de bons résultats. Il leur faut tout faire pour se maintenir à ce niveau car on est vite dans la spirale descendante en F1. Je suis très heureux qu'ils aient engagé le jeune Paul di Resta, écossais comme moi, en 3e pilote.”

# Puis-je avoir votre atte s'il vous

**Pas facile de succéder à Vettel  
chez Toro Rosso et de suivre encore ses  
traces juste après. Mais Sébastien Buemi en a  
bien l'intention. Car il a aussi des vues sur Red Bull...**

TEXTE TOM CLARKSON PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT

## « Prends garde ! »

Sébastien aurait pu crier n'importe quoi dans le mégaphone que nous lui avons donné pour poser, dans n'importe laquelle des quatre langues qu'il parle couramment, mais il a choisi ces deux mots. En anglais (« *Watch out !* »). Ces paroles visaient sans doute Mark Webber, dont il aimerait bien décrocher le volant chez Red Bull Racing en 2011.

« *Je ne veux pas poser mes objectifs trop tôt cette année,* » confie Buemi, « *mais je veux prouver à Red Bull que je mérite de courir pour Red Bull Racing en 2011. Je veux courir pour la grande équipe.* »

Vettel étant engagé avec la « *grande équipe* » jusqu'à fin 2012, et le contrat de

Webber étant renouvelable cette année, Buemi vise le volant de l'Australien pour la saison prochaine. Mais il est loin d'être le favori à côté de Vettel. La carrière de Webber semble aller toujours bon train avec deux GP remportés l'an dernier et une quatrième place au championnat. Buemi, en revanche, n'a pas franchement brillé de mille feux. Intégré au programme "Jeunes Pilotes" de Red Bull en 2005, il a eu quelques moments de grâce mais n'a pas décroché de titre (il a fini deuxième en Formule 3 Euro Series derrière Romain Grosjean en 2007), et la saison dernière l'a vu osciller entre génie et médiocrité.

Avec deux arrivées dans les points en trois courses au début de la saison 2009, tout le

monde était optimiste ; mais après douze GP passés dans l'anonymat du milieu de grille, il n'a que rarement fait la différence avec son nouveau coéquipier, le très inexpérimenté Jaime Alguersuari. Pour ne rien arranger, le jeune Suisse s'est crashé à Monaco ainsi qu'à Barcelone, où il est entré en collision avec son équipier d'alors, Sébastien Bourdais.

Pourtant, Helmut Marko, conseiller de Red Bull, voit les choses d'un autre œil. Et pour Buemi, c'est le plus important, car c'est Marko qui choisit les pilotes de Toro Rosso. « *Buemi a fait du bon boulot en fin de saison dernière,* » affirme Marko, qui a couru avec le grand-père de Buemi au Mans en 1970. « *Laissons-lui encore un an pour améliorer*

# Attention plaît?

www.DayzEbook.com



*ses performances et montrer ce qu'il a dans le ventre. »*

L'amélioration des résultats de Buemi a coïncidé avec l'intégration du double diffuseur de Red Bull Technology pour les trois dernières courses, ce qui a nettement boosté les performances de sa monoplace. Le Suisse a été grandiose à Suzuka, jusqu'à son accident en Q2, après avoir affiché le septième chrono, et a fini dans les points à Interlagos et Abou Dhabi.

« J'ai appris plein de choses en 2009, » nous dit Sébastien, « comme améliorer mes départs et mes pit-stops, mais surtout trouver le bon réglage une fois qu'on a la voiture bien en main. J'ai aussi appris que la saison ►

*« passe très vite ! L'hiver est interminable, et puis les courses s'enchaînent et il est essentiel de rester concentré pour tirer le meilleur parti de chaque GP. De ce côté, je suis prêt pour cette année. »*

Le jeune pilote a fait des changements dans sa vie pour améliorer son endurance : il a quitté Bahreïn, où il s'était installé pour éviter le service militaire en Suisse, et vit à présent à Monaco. Cela lui fait moins de trajet pour les courses européennes, et il s'est ainsi rapproché de ses parents, qui vivent à Aigle, en Suisse, ainsi que de l'usine Toro Rosso à Faenza, en Italie. Mais Buemi n'a pas l'intention d'aller à Faenza trop souvent – il a un avis très tranché sur la place du pilote dans le développement d'une voiture.

*« Tout le monde dit que les grands pilotes donnent plein de conseils à leur écurie en matière de développement, » explique-t-il. « Mais je pense que c'est faux. En tant que pilote, votre rôle est de pousser la voiture dans ses retranchements et de dire aux ingénieurs comment elle réagit. Il est important de leur dire aussi de quoi vous avez besoin pour être plus rapide, une meilleure traction par exemple, mais ça s'arrête là. Ce sont les techniciens qui prennent les décisions, à l'usine et en soufflerie. Ce n'est pas le boulot du pilote. »*

Voilà pourquoi l'idée que Toro Rosso développe cette année sa propre monoplace ne lui fait pas peur. L'écurie a recruté soixante personnes ces douze derniers mois et lancé sa propre soufflerie à Bicester, près d'Oxford en Angleterre. Vu le manque d'expérience d'Alguersuari, il incombera à Buemi, fort de ses

dix-sept Grands Prix, de guider l'équipe en début d'année. *« Je ferai comme toujours, »* commente-t-il. *« Je dirai à l'équipe comment se comporte la voiture et ils réagiront en fonction. »*

**On pourrait** facilement prendre cette indifférence pour un manque d'ambition. À vrai dire, ce franc-parler fait plaisir à entendre, surtout dans la bouche d'un si jeune homme (il n'a que 21 ans). En cela, il fait penser à Kubica : il dit ce qu'il pense sans essayer d'enjoliver la réalité.

En outre, Buemi est mûr pour son âge, et il a un regard intéressant sur les changements qui se produisent en F1. *« En termes de respect, beaucoup de choses ont changé en 2009, »* analyse-t-il. *« Les écuries comme McLaren et Ferrari se sont retrouvées en fond de grille et ont perdu de leur prestige. Cela montre que tout est possible en F1 de nos jours. Tout. C'est une bonne chose pour ce sport et pour les gens qui s'y impliquent. »*

À propos de respect, nous en venons à Michael Schumacher. Buemi avait deux ans lorsque le septuple champion du monde fit ses débuts en F1, en août 1991. Mais le premier GP de la saison, à Bahreïn, ne sera pas leur première rencontre en piste. Ils se sont déjà affrontés en karting Super Pro à Las Vegas fin novembre : Sébastien s'est qualifié 8e et Schumacher 22e.

*« Quand j'étais petit, c'était Schumacher qui gagnait tout le temps en F1, »* raconte Sébastien, *« et je suis fier de courir contre lui à présent. Avant je rêvais de lui ressembler, maintenant je rêve de le battre ! Mais sur la*

*piste, ce sera un pilote comme les autres pour moi. J'espère que notre monoplace sera compétitive et que je pourrai me mesurer à lui dans de bonnes conditions. »*

Si Buemi se mesure effectivement à Schumi et ne se fait pas distancer d'emblée, beaucoup de gens dans l'entourage de Sébastien seront très fiers (un mot qui revient souvent dans sa bouche). Son grand-père, Georges Gachnang, ancien pilote de course, est devenu son fan numéro un.

*« Quand j'ai commencé le kart, »* raconte Sébastien, *« mon grand-père n'était pas enchanté. Il était très proche de Jo Bonnier, qui a trouvé la mort au Mans en 1972, et il a perdu beaucoup d'autres amis quand il était pilote. Mais il a commencé à se passionner pour ma carrière quand je suis passé des karts aux voitures. Pour rien au monde il ne manquerait une de mes courses. »*

Il y a aussi le Fan Club Sébastien Buemi en Sicile, qui se charge de diffuser chaque course sur grand écran à Novara di Sicilia, la ville d'origine du grand-père de Sébastien, où les gens du coin le considèrent comme l'un des leurs. *« J'ai un passeport italien et je parle italien couramment, »* note Sébastien. *« Je suis très fier de mes racines italiennes, mais je cours sous la nationalité suisse car c'est plus logique. Je suis né en Suisse et comme Red Bull me l'a fait remarquer, il y a moins de pilotes suisses que de pilotes italiens ! »*

L'écurie Red Bull sait obtenir ce qu'elle attend de ses jeunes pilotes car la plupart d'entre eux ne pourraient courir sans le soutien financier de la marque. Pour Buemi, l'influence de ses bienfaiteurs va bien au-delà : l'équipe lui fournit des entraîneurs, des nutritionnistes et des conseillers – tout ce qu'il pourrait souhaiter. En un coup de fil, il a tout ce qu'il veut : lorsque son vol pour Genève a été annulé au retour de son dernier voyage au QG de Red Bull en Autriche, il a appelé Dietrich Mateschitz, propriétaire de Red Bull, et quelques instants plus tard, il s'envolait à bord de son Falcon privé.

*« J'espère ne jamais quitter Red Bull, »* conclut Buemi. *« Ils m'ont beaucoup aidé, et je veux être loyal. J'espère aussi que l'étape suivante, ça sera la grande équipe. C'est à moi de leur prouver que je suis à la hauteur. »*

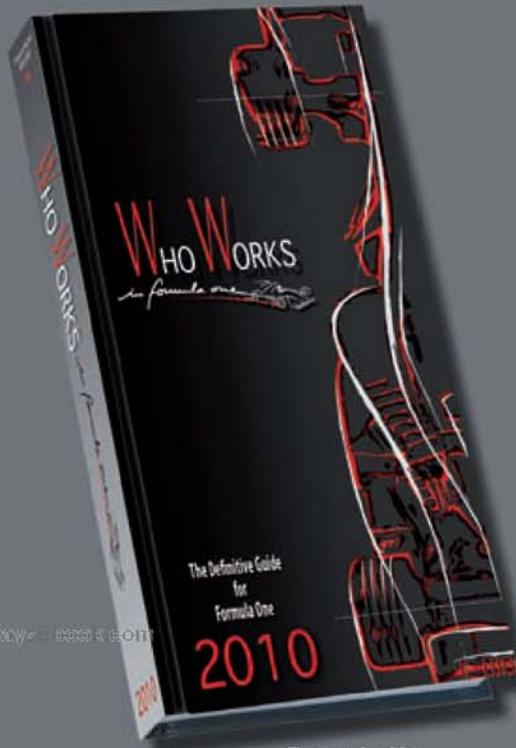
Prends garde à toi, Mark Webber... **FO**

**« Je ne veux pas me fixer de but trop tôt... mais je veux intégrer la grande équipe »**



# Totalement indispensables !

Les seuls guides de référence qui vous plongent au coeur de l'action



**Formula Un**  
Plus de 550 pages



**Motorsports**  
Plus de 1000 pages

1990-2010  
21 ANS  
DE PARUTION

## Nouvelle édition totalement réactualisée !

Une information en profondeur sur les acteurs incontournables du sport automobile mondial. Teams, pilotes, voitures, sponsors, fournisseurs, circuits, officiels, media... Présentation des sociétés et des teams avec logo, nom des responsables et leur contact, adresse, site web, etc...

**A commander dès maintenant sur notre site sécurisé**  
**[www.whoworksin.com](http://www.whoworksin.com)**

### Who Works Sports Guides Ltd

2nd Floor  
145-157 St John Street  
London EC1V 4PY  
United Kingdom

**Tel : + 44 (0)20 71930 686**  
**Email: [sales@whoworksin.com](mailto:sales@whoworksin.com)**  
**[www.whoworksin.com](http://www.whoworksin.com)**

Nom (comme sur carte) : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_ Pays : \_\_\_\_\_

Email\* : \_\_\_\_\_ Téléphone\* : \_\_\_\_\_

MODE DE PAIEMENT:  VISA  MasterCard

Numéro de carte \_\_\_\_\_ Date d'expiration: \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Formula 1 - GBP 55.50 x \_\_\_\_\_ = \_\_\_\_\_ + Expédition par exemplaire : \_\_\_\_\_ Montant total: \_\_\_\_\_

(Expédition: UK: GBP 6.00, Europe: GBP 8.00, Reste du monde: GBP 13.00 par exemplaire)

Motorsports - GBP 65.50 x \_\_\_\_\_ = \_\_\_\_\_ + Expédition par exemplaire : \_\_\_\_\_ Montant total: \_\_\_\_\_

(Expédition: UK: GBP 7.00, Europe: GBP 10.00, Reste du monde: GBP 16.00 par exemplaire)

\*Adresse email et Téléphone obligatoire pour vérification

# TORO ROSSO

Sans l'aide technique de Red Bull en 2010, la petite Scuderia ex-Minardi va devoir tout faire pour se maintenir devant les nouvelles équipes...



**Il y a un an,** Gerhard Berger avait expliqué sa décision de se retirer du capital de la Scuderia Toro Rosso dans les termes qui suivent : « *En interne, il était clair que les efforts allaient être concentrés sur Red Bull Racing en 2009, et j'ai compris qu'il y avait un risque que nous ne puissions être en mesure de répéter nos succès et de faire du bon travail.* » Le départ de Berger fut une surprise. Et Toro Rosso a enduré une année difficile en 2009 : l'équipe ne fit qu'une séance de tests avec la STR4 avant Melbourne ; le pilote supposé n°1, Sébastien Bourdais, fut débarqué après l'Allemagne ; et cette année, il a fallu concevoir la nouvelle voiture sans l'aide de Red Bull Racing. Il est temps, pour les hommes et les femmes de Faenza, de prendre une grande respiration...

Bien sûr, ce n'est pas la première fois que cette équipe conçoit sa monoplace, ni qu'elle doit le faire avec un budget très serré. Du temps de Minardi, elle accomplissait des miracles année après année, mais la question est : peut-elle faire de même en 2010 ? Se maintenir en queue de peloton avec l'excuse de moyens réduits n'y suffira pas : il est vital, pour toute écurie établie, de devancer les nouvelles venues sous peine de gros embarras.

Le directeur technique Giorgio Ascanelli est un valeur sûre dont on peut attendre qu'il ait réalisé un châssis solide sur la base prometteuse de ce qui était avant tout la très rapide Red Bull RB5. Au cours des 12 derniers mois, l'équipe a été eu l'intelligence de mettre l'accent sur la part du design et du développement qui était déjà réalisée à Faenza.

La plus grande question concernant Toro Rosso est de savoir combien de temps encore Red Bull aura envie d'aligner (et de financer) une seconde écurie. Sans les économies d'échelle que permettait de faire le partage du design de Red Bull Technology, on peut se demander quel est l'intérêt réel d'avoir une équipe dite junior – surtout si elle ne "sort" pas rapidement un autre Sebastian Vettel.

Côté pilotes, justement, pas plus Sébastien Buemi que Jaime Alguersuari n'a impressionné en 2009. Le premier était le néophyte de l'équipe en début d'année, puis en est devenu le leader après le départ de Sébastien Bourdais. Ses premières performances avaient fait du tort au Manceau : il a "scoré" lors des deux premières courses qu'il a terminées (Australie et Chine), et a atteint la Q3 à Shanghai – une performance qu'il a réussie trois fois dans la saison. Son meilleur résultat

fut obtenu au Brésil, course où les Red Bull étaient au-dessus du lot et que Mark Webber remporta aisément. Buemi garda la tête froide pour se qualifier 6e, puis courut de façon convaincante pour finir 7e. Ses performances n'ont rien eu de "vettelesques" (sur une voiture qui ne valait pas celle de 2008, il faut le dire), mais il mérite de faire une deuxième saison pour montrer où il se situe exactement. Tous comme ceux de Kamui Kobayashi, ses débuts prometteurs ont surpassé ses performances dans les formules de promotion.

L'autre débutant Jaime Alguersuari a dû relever, plus encore que Romain Grosjean chez Renault ou Luca Badoer chez Ferrari, le défi le plus difficile de la saison : son premier tour aux essais en Hongrie était son premier vrai tour en F1, une situation qui n'est

**Toro Rosso se doit de devancer les écuries novices, sous peine de gros embarras**

# SCUDERIA TORO ROSSO

**Fondée en** 2005 **Premier GP** Bahreïn 2006 **GP disputés** 70 **Victoires** 1 **Poles** 1  
**Meilleurs tours en course** 0 **Points constructeurs** 56 **Titres constructeurs** 0  
**Titres pilotes** 0 **Address** Scuderia Toro Rosso, Via Spallanzani 21, 48018 Faenza, Italie  
**Adresse** [www.tororosso.com](http://www.tororosso.com)

**Staff** Il y a eu peu de changement depuis l'an dernier, **Franz Tost** restant le directeur de l'équipe et **Giorgio Ascanelli** le directeur technique. **Ben Butler** est toujours chef designer, travaillant avec **Nicolo Petrucci** qui est responsable de l'aéro. **Gianfranco Fantuzzi** est le team manager et **Laurent Mekies** occupe le poste d'ingénieur en chef.

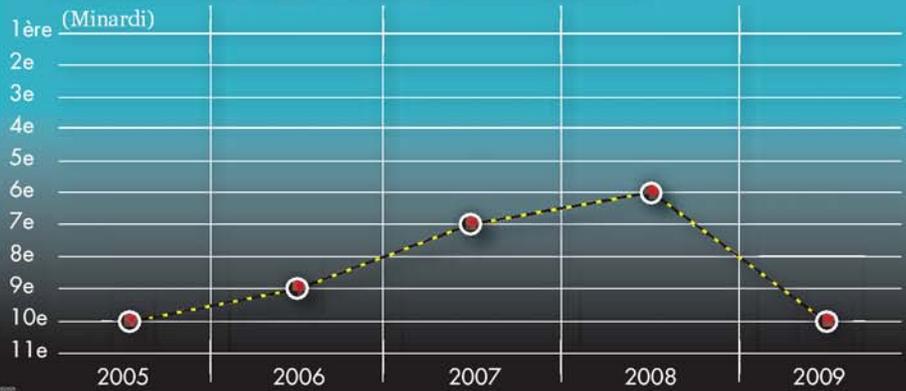
## LA VOITURE

**CHÂSSIS** : Toro Rosso TR5  
**MOTEUR** : Ferrari 056

Après ses débuts en piste à Valence, la STR a semblé bien se comporter à Jerez.



## LE CLASSEMENT DE L'ÉQUIPE CES CINQ DERNIÈRES ANNÉES



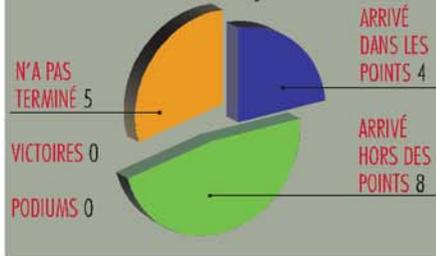
### N°16 : SÉBASTIEN BUEMI

Caméra rouge 



**Né le** 31 octobre 1988, Aigle, Suisse  
**Vit à** Monaco  
**Taille** 1,75 m  
**Poids** 65 kg  
**Ingé course** Riccardo Adami  
**Site internet** [www.buemi.ch](http://www.buemi.ch)

#### CARRIÈRE EN F1 : 17 GP disputés



**Premier GP** Australie 2009

**Pole positions** 0 **Meilleurs tours** 0  
**Moyenne de points par course** 0,35  
**Total de points** 6 **Titres** 0

#### CINQ CHOSES À SAVOIR

- 1 En plus d'être le plus jeune pilote à avoir couru en F1, Jaime Alguersuari est le seul du plateau actuel né dans les années 90
- 2 Toro Rosso n'a mené qu'une fois ses deux autos dans les points en 2009 (Australie)
- 3 Sébastien Buemi a passé plus de tours (80) 17<sup>e</sup> qu'à toute autre place en 2009
- 4 Toro Rosso a été la seule équipe à voir ses deux F1 abandonner plus d'une fois en 2009 ; ça lui est arrivé à trois reprises
- 5 Jaime Alguersuari a poursuivi sa saison en Formule Renault 3,5 l'an dernier, tout en courant en F1 à partir du GP de Hongrie

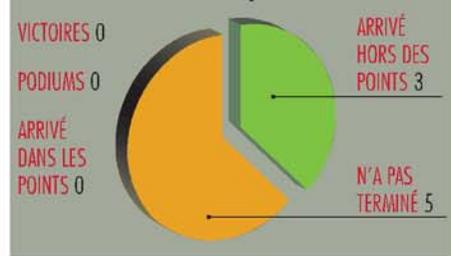
### N°17 : JAIME ALGUERSUARI

Caméra jaune 



**Né le** 23 mars 1990, Barcelone, Espagne  
**Vit à** Barcelone  
**Taille** 1,81 m  
**Poids** 65 kg  
**Ingé course** Andrea Landi  
**Site internet** [www.jalguersuari.com](http://www.jalguersuari.com)

#### CARRIÈRE EN F1 : 8 GP disputés



**Premier GP** Hongrie 2009

**Pole positions** 0 **Meilleurs tours** 0  
**Moyenne de points par course** 0  
**Total de points** 0 **Titres** 0

#### QUE FERA TORO ROSSO CETTE ANNÉE ?

**Gary Anderson**  
*Ex-directeur technique d'équipes de Formule 1*



“ Ils ont construit tranquillement leur nouvelle voiture, puisque le règlement les oblige à utiliser leur propre châssis pour la première fois depuis le rachat par Red Bull. La monoplace étant malgré tout une évolution de celle de 2009 et l'équipe gardant la même structure, avec Tost et Ascanelli, ça ne devrait pas trop mal se passer pour eux cette année.”

pas sans poser des questions et a même suscité des critiques de la part de Felipe Massa. Mais le jeune Espagnol s'en est plutôt bien tiré : il s'est qualifié à huit dixièmes seulement de Buemi, et n'a terminé la course qu'à 18 secondes de Giancarlo Fisichella sur Force India. Il a enduré un laborieux apprentissage par la suite mais, avec un bon soutien financier derrière lui, a vu l'équipe lui renouveler sa confiance pour 2010 ; il faut dire que le virer après ces quelques courses disputées dans de telles circonstances aurait été raisonnable à courte vue. Mais il va lui falloir hausser le ton et se rapprocher de son équipier s'il veut aller plus loin que cette saison...

En termes de performance globale, l'équipe s'est fixé pour objectif de rivaliser avec quelques-unes de ses rivales établies, et de rester devant les écuries débutantes. Elle aura en Sauber, elle aussi équipée du V8 Ferrari client, une référence de marque ; toute différence entre la performance des deux voitures ne pourra être imputée qu'au châssis et, bien sûr, aux pilotes. Mais si une parmi les nouvelles équipes – disons, Lotus – impressionne en début de saison, une sérieuse pression commencera, n'en doutons pas, à peser sur la petite Scuderia Toro Rosso... **FU**



# « Lotus m'ira peut-être un peu mieux que McLaren... »

www.DayzEbook.com

Enrhumé par Lewis Hamilton ce deux dernières saisons, **Heikki Kovalainen** doit prouver qu'il n'est pas en F1 par hasard. Avec une nouvelle opportunité offerte par une nouvelle écurie, peut-il y parvenir ?

TEXTE HANS SEEBERG PORTRAITS ANDREW FERRARO/LAT



ADAPTATION : MANUEL CLADIÈRE



**L**a dernière fois qu'on a vu Heikki Kovalainen dans *F1 Racing*, c'était en avril 2009, juste au début de sa seconde saison chez McLaren. Après une année peu flatteuse aux côtés de Lewis Hamilton, il semblait déterminé à prouver sa valeur. Le titre, « Le nouveau visage d'Heikki », reflétait une intention claire du sympathique petit finlandais : les choses allaient changer, il donnerait du fil à retordre à son champion du monde d'équipier, il prouverait son talent. Ce devait être son année.

Et puis, Lewis lui a littéralement mis un coup de pied au derrière.

Durant deux ans, Kovalainen s'est battu contre le meilleur et a fini très loin de lui. C'est le même qui a été publiquement humilié par Flavio Briatore à ses débuts à Melbourne en 2007, mais cette fois, il n'a pas eu besoin d'un patron à grande gueule pour faire chuter sa cote : ses résultats l'ont fait pour lui. Désormais parti de McLaren, il se retrouve chez Lotus où l'environnement ne pourrait pas être plus différent. Pour une nouvelle équipe en construction, sa signature est un coup de maître. Mais un vainqueur de Grand Prix venu d'une grande équipe n'est-il pas un gros poisson dans un lac un peu trop petit ? La pression est sur Kovalainen pour reconstruire sa réputation ou, mieux encore, prouver que ce Heikki au nouveau visage ne sera pas exactement comme le dernier.

**Il faudrait chercher** longtemps pour trouver garçon plus agréable que Kovalainen en F1. Dans un sport surnommé "Le club des piranhas", il ressemble à un poisson sorti du *Monde de Nemo* : Heikki a le contact facile et se confie aisément. Deux minutes en sa compagnie, et vous vous demandez s'il peut vraiment venir du même pays que Kimi Räikkönen. Peut-être est il trop tendre pour gagner, mais la victoire est quelque chose qu'il est décidé à obtenir. Le peut-il ?

Il est utile d'indiquer que parfois, quand vous posez une question à un pilote de F1, vous connaissez déjà la réponse. Bien sûr, Heikki Kovalainen croira toujours qu'il va prouver qu'il est le meilleur pilote sur la grille, pas vrai ? « *Absolument, on est obligé de le croire,* » rétorque Heikki. « *La raison pour laquelle j'ai rejoint Lotus est qu'elle m'apporte une meilleure chance de devenir champion du monde qu'une autre équipe – y compris McLaren.* »

Ah, McLaren. C'est un sujet qu'Heikki connaît bien, et il veut l'aborder immédiatement : « *Ces deux dernières années ont été décevantes et n'ont pas répondu à mes attentes,* » dit-il. « *J'espérais gagner plus de courses et me battre pour le championnat, bien sûr, mais Lewis obtenait plus de la voiture et de l'équipe la plupart du temps, et je pense savoir pourquoi cela c'est produit. Il n'y a pas de point dont je ressente le besoin de me focaliser dessus. Je dois juste m'assurer que ces choses n'arrivent pas ici. Alors les résultats seront différents.* »

Le parcours d'Heikki chez McLaren a mal tourné. A-t-il été simplement surclassé par Lewis ou n'avait-il pas les mêmes armes ? Le mois dernier dans *F1 Racing*, Mike Gascoyne parlait du soutien qu'aurait Heikki chez Lotus, à travers une déclaration comme il les aime : « *Je pense qu'il a estimé que c'était très difficile chez McLaren, dans un team construit clairement autour d'une personne.* » Mais Heikki n'est pas du genre à "balancer". « *Je connais les raisons pour lesquelles McLaren ne travaillait pas pour moi, mais je ne souhaite pas en parler,* » dit-il. « *Je n'ai pas de regrets, et si c'était à refaire je le referais... mais j'aborderais et ferais probablement les choses différemment. J'ai toujours de bonnes relations avec Martin Whitmarsh et l'équipe. Nous avons vraiment essayé mais ça n'a pas marché.* » ➤

# « Je sais ce qui s'est passé pendant deux ans, le meilleur est à venir pour moi »



Étrillé : en deux saisons ensemble chez McLaren, Kovalainen a signé une seule victoire (Hongrie 2008, ici) et Hamilton sept.

avant Noël, pour savoir si je pouvais faire du moto-cross sur la glace pendant l'hiver, » raconte-t-il, « et il m'a plus ou moins répondu : "Tant que tu te pointes en un seul morceau pour les essais de Bahreïn, tu peux faire ce que tu veux." On doit faire preuve de bon sens mais on n'est pas autant observé ici. Peut-être que cela me conviendra un peu plus. »

**Dans ce sport** où la principale bataille est celle contre son coéquipier, Heikki peut être rassuré : il n'aura plus Lewis en face de lui. À la place, il aura Trulli : bon en qualification, imprévisible en course, et qui approche du terme de sa carrière. Heikki doit s'attendre à être le mieux placé des deux, non ?

« Je ne vois pas les choses comme ça, » dit-il dans un haussement d'épaules. « Je souhaite le battre et c'est mon objectif, mais, au début, il est plus important d'obtenir que l'équipe soit en bon état de marche. Personne ne dira s'attendre à ce que je le batte, et Mike Gascoyne souhaite que nous travaillions en équipe. La dernière chose dont nous avons besoin, c'est de nous accrocher. » Sans ravitaillements en essence cette année, s'inquiète-t-il de la forte réputation de Jarno en qualif ? « Je n'y ai pas pensé. Il est considéré comme bon sur un tour mais pas autant en course, mais c'est valable pour moi aussi. Les gens ont été déçus par mes performances en course l'an dernier, mais je pense savoir pourquoi elles n'étaient pas assez bonnes. Ce ne sera plus le cas désormais. »

Contredire cet éternel optimiste qu'est Heikki serait aisé, mais pourquoi ne le serait-il pas pour 2010 ? Donnant la même interview il y a deux ans à peine, Jenson Button aurait aussi été considéré comme un pilote de F1 qui s'accroche à l'espoir injustifié qu'un jour, il sera champion du monde. Désormais, il passe devant Lewis Hamilton en quittant le stand avec le n°1. Comme tous les pilotes, il croit en lui parce qu'il y a consacré toute sa vie – et les accomplissements de Jenson permettent à chacun de réaliser qu'atteindre son rêve suprême est possible.

« Je n'ai jamais douté de moi », assène Heikki. « J'ai essayé de faire mon maximum dans toutes les situations, et jusqu'à présent, je n'en ai pas connu où j'avais une réelle chance au championnat du monde. Il faut juste garder la tête froide, avoir une bonne attitude, aider l'équipe et espérer que sa chance arrive. Vous avez raison à propos de Jenson, mais je sais où j'ai été pendant ces deux dernières saisons, je sais comment ça s'est passé, et je pense que mes meilleures courses sont devant moi. »

On souhaite vraiment qu'il ait raison. **FO**

Le palmarès d'Heikki après ses 50 premiers GP – une victoire, quelques podiums et 25 points – est similaire à celui de Robert

Kubica, ce qui soulève une question : pourquoi la cote de Kubica est-elle au plus haut et pas celle de Kovalainen ? On

a aussi noté qu'Heikki n'a pas été battu plus souvent par son équipier en qualif sur Button et Massa (qui n'a battu Schumi

qu'une fois sur ses 50 premières courses). Mais son score est loin de celui d'Alonso, qui a couru une pleine saison chez Minardi.

## QUE VALENT VRAIMENT LES RÉSULTATS D'HEIKKI EN F1 ?

NOUS AVONS COMPARÉ SES CINQUANTE PREMIERS GRANDS PRIX (TROIS SAISONS) AVEC CEUX DE SES ADVERSAIRES

| PILOTE      | Victoires | Podiums (victoires exclues) | Autres arrivées dans les points | Pole positions | Meilleurs tours | Devant son coéquipier | Derrière son coéquipier | Abandons cause non mécanique |
|-------------|-----------|-----------------------------|---------------------------------|----------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|------------------------------|
| Kovalainen  | 1         | 3                           | 25                              | 1              | 2               | 17                    | 33                      | 5                            |
| Alonso      | 1         | 7                           | 14                              | 3              | 1               | 31                    | 19                      | 4                            |
| Barrichello | 0         | 2                           | 9                               | 1              | 0               | 30                    | 20                      | 11                           |
| Button      | 0         | 0                           | 13                              | 0              | 0               | 14                    | 36                      | 6                            |
| Hamilton    | 11        | 15                          | 10                              | 16             | 3               | 34                    | 16                      | 4                            |
| Kubica      | 1         | 7                           | 19                              | 1              | 0               | 25                    | 25                      | 4                            |
| Massa       | 0         | 0                           | 10                              | 0              | 0               | 22                    | 28                      | 7                            |
| Rosberg     | 0         | 2                           | 14                              | 0              | 2               | 43                    | 7                       | 6                            |
| Schumacher  | 10        | 16                          | 6                               | 5              | 14              | 49                    | 1                       | 7                            |
| Sutil       | 0         | 0                           | 2                               | 0              | 1               | 32                    | 18                      | 12                           |
| Trulli      | 0         | 1                           | 4                               | 0              | 0               | 28                    | 22                      | 7                            |
| Webber      | 0         | 0                           | 12                              | 0              | 0               | 43                    | 7                       | 7                            |

\* Les abandons non mécaniques sont ceux sur sortie de piste ou accrochage, que le pilote concerné soit en faute ou non.

# LOTUS

La plus expérimentée des nouvelles équipes du côté technologique, personnel et pilotes. Il lui reste à se montrer à la hauteur de son nom



## LA VOITURE

CHÂSSIS : Lotus T127  
MOTEUR : Cosworth CA2010

La livrée traditionnelle vert et or est une chose, mais Lotus doit être digne de l'héritage.

Sur le papier, Lotus paraît la plus à même parmi les nouvelles écuries de venir titiller des rivaux établis comme Toro Rosso et Force India. Le directeur technique Mike Gascoyne est fougueux, sans compromis et certainement pas du goût de tout le monde, mais il est aussi pointu à l'intérieur que bourru à l'extérieur.

De tous les nouveaux patrons d'écurie, Gascoyne affiche l'expérience récente la plus convaincante de l'angle technique. Il sait comment faire courir une petite structure et la rendre performante. Le patron d'Air Asia, Tony Fernandes, est l'autre "figure" du team, qui s'est distingué récemment en faisant de petits paris stupides avec Richard Branson de Virgin. Mais qu'on ne s'y trompe pas : c'est bien Gascoyne qui dirigera la manœuvre une fois sur les circuits.

Le design de la voiture s'annonce sûr à défaut d'être spectaculaire. Il y a peu de danger de voir l'équipe viser trop haut en 2010,

**Gascoyne connaît la façon de faire courir une petite structure et de la rendre compétitive**

surtout avec les contraintes de temps extrêmes dans lesquelles elle a opéré jusque-là : son entrée n'a été formellement entérinée par la FIA qu'en septembre.

Le duo de pilotes expérimenté sera sans aucun doute un atout, Gascoyne ayant sélectionné ses anciens collègues Jarno Trulli (Jordan, Renault, Toyota) et Heikki Kovalainen (membre du RDD, le programme Jeunes Pilotes, quand Mike travaillait chez Renault) pour conduire la T127.

Trulli a toujours fait partie des chouchous de Gascoyne et bien que les doutes subsistent sur sa régularité en course, et d'une course à l'autre, sa pointe de vitesse ne peut être remise en question. C'est un des quelques garçons dans ce sport qui sont très rapides sur un tour, ce qui laisse entrevoir la possibilité d'assister à quelques surprises. Jarno a aussi un bon bagage technique, ce qui n'est pas rien.

Au volant de l'autre voiture, Heikki Kovalainen entame sa reconstruction et veut redorer un blason qui en a pris un sacré coup durant ses deux années aux côtés de Lewis Hamilton. Le Finlandais n'est peut-être pas de la matière dont on fait les champions du monde, mais quelques fières démonstrations de pilotage sur la Renault en 2007 indiquent qu'il est meilleur que ce que son passage chez McLaren ne pourrait laisser penser. Trulli sera un point de repère élevé en qualification, mais nul doute que "Kova" fera tout pour reprendre la main en course à mesure que la saison avancera. **FU**

## LOTUS F1 RACING

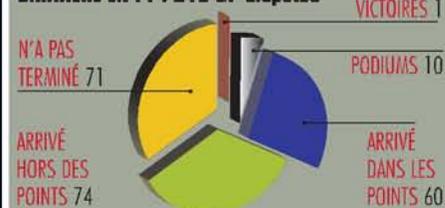
**Fondée en** 1954 (appelée Team Lotus)  
**Premier GP** Monaco 1958 **GP disputés** 491  
**Victoires** 79 **Poles** 107 **Meilleurs tours en course** 71 **Points constructeurs** 1368  
**Titres constructeurs** 7 **Titres pilotes** 6  
**Adresse** Lotus F1 Racing, Hingham Industrial Estate, Ironside Way, Hingham, Norfolk NR9 4LF, Grande-Bretagne  
**Site internet** [www.lotusf1racing.my](http://www.lotusf1racing.my)  
**Staff** Tony Fernandes est propriétaire et travaille avec le PDG Riad Asmat. Mike Gascoyne est directeur technique, tandis que Keith Saunt est chef des opérations et Paul Craig officie comme manager général.

### N°18 : JARNO TRULLI



**Né le** 13 juillet 1974, Pescara, Italie  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,73 m  
**Poids** 60 kg  
**Ingé course** Gianluca Pisanello  
**Site internet** [www.jamotrulli.com](http://www.jamotrulli.com)

### CARRIÈRE EN F1 : 216 GP disputés

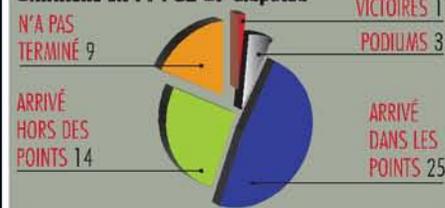


### N°19 : HEIKKI KOVALAINEN



**Né le** 19 octobre 1981, Suomussalmi, Finlande  
**Vit en** Suisse  
**Taille** 1,72 m  
**Poids** 66 kg  
**Ingé course** Juan Ramirez  
**Site internet** [www.heikki.kovalainen.net](http://www.heikki.kovalainen.net)

### CARRIÈRE EN F1 : 52 GP disputés



## QUE FERA LOTUS CETTE ANNÉE ?

**Derek Warwick**  
Ancien pilote Lotus, entre autres



“ Si Mike a conçu une voiture correcte, ce sera sympa de voir le nom Lotus revenir. Mais ils doivent bosser dur pour être crédibles. Lotus a commencé de mourir avec le décès de Colin Chapman. Cette équipe n'a rien à voir.”



www.DayzEbook.com

ADAPTATION : CATHERINE LIBRINI



# Voici les karts d'Ayrton Senna dans sa ferme au Brésil.

C'est là que Bruno apprit à piloter dès l'âge de cinq ans.

Aucun magazine n'avait eu accès à ces lieux... jusque-là.

Bruno nous fait faire le tour du propriétaire et parle de son oncle, du fait de porter le plus grand nom du sport auto – et de la pression qui précède ses débuts en F1

TEXTE WILL BUXTON PORTRAITS LUCA BASSANI

**S**ur une étagère trône un sac couleur moutarde galonné de bordeaux, la fermeture éclair rouillée, les couleurs ternies par la poussière. Une étiquette bleue et blanche "Japan Airways" est collée dessus, les coins racornis par le temps. On arrive à déchiffrer le nom de son propriétaire, griffonné au Bic bleu : "A. Senna – Suzuka International Hotel." « On regarde ce qu'il y a dedans ? », suggère Bruno Senna avec un sourire. « Je parie qu'il n'a pas été ouvert depuis... » Il s'interrompt, prenant conscience des mots qu'il devrait prononcer pour finir cette phrase. Nous savons tous deux que ce sac n'a probablement pas été ouvert depuis que son propriétaire l'a fermé lui-même pour la dernière fois, voilà seize ans.

« **Ça c'est Ayrton** tout craché, » s'exclame Bruno en ouvrant le sac. « Il est plein de moteurs de kart. » Nous sommes dans une dépendance de la ferme d'Ayrton Senna, à deux heures de route du centre de São Paulo. Bruno Senna est un habitué des lieux depuis des années : enfant, il venait tous les week-ends pour rendre visite à cet homme qu'il idolâtrait, son oncle Ayrton. L'endroit regorge de souvenirs, de bons souvenirs pour la plupart, mais pour Bruno, peut-être plus que pour tout autre membre de la famille, la ferme a une immense valeur symbolique.

En effet, c'est ici, sur un circuit entièrement conçu par son oncle, que le jeune Bruno a appris à piloter. C'est ici qu'il a gagné sa première course. Et c'est ici qu'il a été initié à la philosophie de la course par l'homme que ▶

beaucoup considèrent comme le plus grand pilote de tous les temps.

Le circuit est toujours là. La zone de dégivrage herbeuse est parfaitement entretenue par les employés de la ferme, et les bâtiments ne semblent pas avoir vieilli malgré les vingt ans écoulés depuis leur construction. Mais ce circuit n'a pas servi depuis des années. La piste, autrefois reluisante du gris bleuté d'un bitume fraîchement posé, est à présent maculée de terre argileuse et de poussière noire accumulée. Plus de dépôt de gomme dessinant la trajectoire, plus de ronflements de moteur. Seules la ligne de départ et la grille sont encore là pour raconter les histoires que recèle cet endroit.

« Tout ça me rappelle tant de souvenirs ! » soupire Bruno en balayant le circuit du regard. « Je me souviens de la première course que j'ai remportée sur ce circuit : Ayrton se moquait de moi après, il me traitait de "pé de breque", ce qui veut dire que j'avais la pédale lourde sur les freins, et je lui ai répondu : "Non, c'est toi le pé de breque parce que tu fais crisser tes pneus à chaque fois que tu prends un virage vu que tu freines à fond". La vidéo est sur YouTube je crois. »

« Mon grand-père m'a mis dans un kart quand j'avais cinq ans et j'ai appris les bases avec lui, » raconte Bruno. « Mais avec Ayrton, je m'amusais vraiment. Il essayait de m'enseigner les ficelles de la course, comme par exemple ne pas doubler par l'extérieur – je n'ai pas dû bien écouter car j'adore essayer de doubler par l'extérieur –, et aussi les petites choses sur les pneus, sur la préparation avant la course, comment préparer le kart, tout le côté mécanique. Je n'avais pas le choix, je devais toujours savoir préparer mes propres karts et avoir du feeling. dommage qu'il n'y ait pas assez de place pour un vrai circuit de course, sinon, je m'installerais ici. Mes grands-parents habitent ici mais ils n'auraient rien contre. »

Faire accepter son choix de carrière par sa famille ne fut pas une mince affaire pour Bruno Senna. Lorsque son oncle trouva la mort en 1994, la carrière en karting du jeune Bruno fut stoppée sur-le-champ. Pas d'histoires. La course, c'était fini pour de bon dans la famille Senna. « Après l'accident d'Ayrton, j'ai dû arrêter. Je devais respecter la douleur de mes proches – et c'était dur, car c'était toute ma vie. Être privé de course, ça me faisait l'effet d'un trou béant qui se creusait en moi,

mais je devais me résigner pour la famille. »

Déjà bouleversé par le décès de son oncle, qui était aussi son héros, le jeune Brésilien vit le monde s'écrouler autour de lui lorsque son père disparut dans un accident de moto, deux ans plus tard. « Ce furent deux terribles deuils pour la famille, » explique-t-il. « On se sentait tous perdus. Heureusement, on se serrait les coudes. Tous les membres de la famille se sont soutenus mutuellement et se sont transmis leur force, et moi aussi. J'avais perdu deux personnes essentielles dans ma vie et je me reposais sur la structure solide de ma famille, ce qui m'a permis de limiter les dégâts. »

L'attrance de Bruno pour la course automobile était trop forte, et malgré la mort de son frère et de son mari, sa mère Viviane finit par accepter, à contrecœur, la volonté de son fils de suivre les traces de l'oncle vénéré. Cette décision causa des remous dans le monde de la course. Certes, les pilotes deuxième génération, on connaît : les Hill, Villeneuve, Andretti, Rosberg et autres Piquet nous ont montré, à différents niveaux, que le gène de la F1 se transmet dans l'arbre généalogique. Mais pour Bruno Senna, c'est différent. Ce n'est pas un descendant direct. Et certains détracteurs trouvent douteux le fait qu'un

## « Le nom Senna ajoute à la pression, et si je ne suis pas à la hauteur, alors je ne suis pas bon »



Bruno au bord de la piste de kart de la famille Senna, où Ayrton lui a donné ses toutes premières leçons de pilotage.

jeune homme né sous le nom de Bruno Lalli se fasse appeler Bruno Senna.

« Il est vrai que mon nom m'a aidé dans le monde de la course, » reconnaît Bruno. « Cela dit, quand on veut se lancer, il est préférable de ne pas le faire sous les projecteurs car il faut d'abord apprendre, et puis faire ses preuves, avant de connaître la célébrité. Pour moi, c'était grillé. J'ai toujours eu la pression, et je pense que même si j'avais débuté sous le nom de Lalli, les gens m'auraient appelé Senna dès qu'ils auraient su, et ça n'aurait rien changé. »

Pourtant, en même temps que cette décision, Bruno a pris une sacrée responsabilité sur ses petites épaules inexpérimentées. Le nom de Senna n'est pas un grand nom de la F1 parmi d'autres, c'est LE nom. Tout comme il ne serait pas question pour Lotus de revenir en F1 et d'afficher des résultats médiocres, la pression qui pèse sur Senna de ne rien faire qui puisse entacher la réputation du patronyme doit être énorme.

« C'est vrai qu'il y a une pression de dingue, mais peu importe que les gens me voient comme un nouvel Ayrton : je ne le suis pas. Ayrton Senna est une chose, Bruno Senna en est une autre. Si je me comporte mal au niveau personnel et que j'entache la réputation du nom, c'est une chose, mais si mes résultats ne sont pas à la hauteur, c'est que je ne suis pas assez bon, voilà tout. »

Certes, la pression sera moindre étant donné qu'il doit faire ses débuts avec Campos Meta, une des quatre écuries 100 % nouvelles de cette saison. Mais pour cette même raison, ses chances de briller sont d'autant plus infimes – et il sera davantage exposé aux critiques. Alors, avec toute cette pression, est-ce que ça vaut vraiment le coup ? Le jeune Brésilien reconnaît avoir eu une vie privilégiée, alors n'aurait-il pas été plus facile de faire un autre choix de carrière ?

« La course automobile n'est jamais un choix facile. C'est un sport extrêmement exigeant. Mais j'ai la passion des voitures et de la course... Depuis toujours. Certes, il y a l'influence d'Ayrton, mon environnement familial, mais on ne m'a jamais rien imposé. J'ai toujours adoré ça. Entouré de voitures, je me sens chez moi ; et plus je fais ça, plus j'ai envie de continuer. Je dois être programmé pour ça depuis mon plus jeune âge. »

**Nous quittons** le circuit pour nous diriger vers un des nombreux hangars de la ferme. À l'intérieur, il y a un tracteur prêt à la pulvérisation de pesticides, et quelques marches de bois branlantes sur le côté. « On m'a dit qu'il y avait peut-être des karts là-haut, » dit Bruno d'un air espiègle, se précipitant en haut de l'escalier avec une agilité déconcertante.

« Ouah !! » s'exclame-t-il une fois arrivé en haut. « Venez voir ça ! »

La pièce n'est pas bien grande, mais derrière une mini Lotus 98T, entassés dans un coin, on découvre six karts alignés en deux rangées, couverts de poussière et de toiles d'araignées. Il tend le doigt vers la droite : ➤

## PHOTOS D'UN INCROYABLE ALBUM DE FAMILLE

SUR CES CLICHÉS JAMAIS PUBLIÉS AUPARAVANT, ON VOIT UN JEUNE BRUNO SENNA SUR LA PISTE DE KART FAMILIALE AVEC SON ONCLE AYRTON EN 92



Casque sur la tête, et Bruno file pour un de ses tout premiers tours.

Notez le kart rose et blanc numéro "1" de Bruno – le même qu'à sa gauche sur la double page précédente.



Discussion technique entre l'oncle et le neveu, le premier reprochant au second d'appuyer trop fort sur les freins...



C'est sur cette piste située à deux heures de São Paulo que Bruno a été saisi pour toujours par la passion de la course.



« Ayrton m'a tout appris sur le côté technique des karts, » dit Bruno. On voit ici une de ses premières leçons avec le maître.



« Pour moi, c'est Uncle Ayrton car il faisait partie de ma famille... mais oui, Ayrton est mon plus grand modèle de pilote. »



Le kart n°42 à côté de Bruno est celui qu'Ayrton utilisait sur le circuit de la ferme, et celui qu'on voit en partie derrière est celui que Bruno pilotait à l'âge de cinq ans sur les photos de l'album de famille qu'on peut voir sur la page précédente.

## « Pouvoir courir un jour contre Ayrton, cela aurait été le plus grand bonheur de ma vie »

« Ça c'était le kart de mon cousin, le tout premier kart 125cc que j'ai piloté. Et là, le 42, c'était le kart d'Ayrton – et derrière c'est celui sur lequel j'ai gagné ma première course.

J'avais seulement sept ou huit ans. Regardez toutes ces traces de pneus sur le ponton ! Je me souviens, une fois, il y avait une course ici, et mon kart est tombé en panne. J'étais trop dégoûté de devoir regarder les autres courir ! J'avais eu un ennui moteur. Mais nom de Dieu, je passais toute la journée au volant de ce kart, normalement, alors vous imaginez ! »

Dans quelques semaines, Bruno Senna, jeune pilote de F1, se positionnera sur la grille de départ pour la première fois. Et là, en face de lui, il y a le kart avec lequel il a remporté sa première course. Après un moment d'émotion, son désir de remonter dans une voiture de course revient au galop. « Tout ça me rappelle tant de souvenirs, les courses, les essais, tout le temps que j'ai passé ici, et ça faisait vraiment un bail que je n'avais pas vu les karts, mon premier kart... J'avais oublié les traces de pneus sur le ponton. Ça me donne trop envie de refaire de la course. »

Il en aura bientôt l'occasion. Après avoir failli décrocher un volant chez Brawn en 2009, il dut se résigner à rester sur la touche la saison dernière lorsque l'écurie lui préféra

son compatriote Rubens Barrichello.

Sa saison, il la passa à courir en Le Mans Series avec l'équipe française Oreca, ce qui fait de Bruno le premier pilote à débiter en F1 après une saison passée au volant de prototypes d'endurance depuis un certain Michael Schumacher.

« Je ne m'étais pas fait la remarque, mais si ça a marché pour lui, peut-être que ça marchera pour moi. Je pense que j'aurai besoin de me dérouiller un peu pendant les deux premières courses car ça fait longtemps que je n'ai pas couru à ce niveau ni dans ce type de compétition. Mais j'ai beaucoup appris et je suis devenu meilleur en stratégie. J'ai appris plein de choses qu'on n'apprend pas en GP2 quand j'ai fait le Le Mans Series et les 24 Heures. On verra bien comment tout cela m'a influencé – en bien j'espère. »

« Je suis impatient. Je pense que j'aurai le trac. Je vais me mettre beaucoup de pression mais je ne sais pas à quoi m'attendre. Ça va être génial. Je me rappelle mon premier essai en F1 à Barcelone, j'étais sur le même circuit qu'une Ferrari, une McLaren et une Renault, et j'arrivais pas à le croire. Je pilotais à leurs côtés, je les doublais, je me faisais doubler par ces voitures et je me disais : "Ouah, c'est dingue !". C'était mon rêve et il est en train

de se réaliser, et quand je me retrouverai dans le paddock, dans mon premier briefing avec ces mecs-là, ça sera passionnant de voir comment les choses se passent en F1. »

**Pour tout passionné** qui se respecte, la ferme d'Ayrton est un peu l'eldorado de la F1. Mais pour Bruno, c'est juste la maison de ses grands-parents, un lieu où il vient décompresser. Est-ce qu'il voit parfois Ayrton Senna comme nous le voyons tous... la légende ? Ou est-il simplement Tonton Ayrton ? « Pour moi, c'est mon Oncle Ayrton, c'est la famille... Mais c'est vrai que c'est lui qui a le plus compté dans ma carrière, et dans ma vie aussi. Si j'avais pu un jour être en compétition avec lui, ça aurait été le plus grand bonheur de ma vie. J'adore me mesurer aux meilleurs car c'est ce qu'il faut faire si je veux être le meilleur. »

Bruno Senna en a enfin l'opportunité. Il a longtemps vécu son nom comme un fardeau, avec l'exigence de s'imposer comme pilote à part entière, et avec le poids de ces paroles d'Ayrton : « Vous me trouvez bon ? Attendez de voir mon neveu ! »

Alors, pas de pression ?

« Pas de pression, » conclut Bruno en souriant. « Tranquille. » **FO**

# CAMPOS

Les doutes ont subsisté tout l'hiver sur la présence de l'équipe à Bahreïn mais les nouvelles avaient l'air plutôt bonnes mi-février...



www.DayzEbook.com

## LA VOITURE

Le châssis Dallara pourrait être le plus bel atout de la jeune équipe espagnole...

**En théorie,** le moment ne pourrait être mieux choisi pour lancer une équipe espagnole. Il y a moins de dix ans encore, la F1 n'y était pas diffusée en direct ; puis est arrivé Fernando Alonso (découvert par un certain... Adrian Campos), et le pays est devenu dingue de la discipline. Il est désormais le seul du continent à accueillir deux GP.

En termes pratiques, l'équipe d'Adrian Campos et de son actionnaire à égalité de parts, Meta Image, subissent de plein fouet la crise économique particulièrement violente en Espagne. Au fil de l'hiver, la rumeur n'a pas cessé de courir sur sa situation financière précaire et le retard dans le paiement des factures à Dallara, constructeur du châssis. Campos a admis rechercher d'autres investisseurs, et dans le meilleur des cas, elle n'aura fait probablement aucun véritable test avant la première course de l'année.

Bruno Senna a signé très tôt. S'il n'apporte pas directement de l'argent à l'équipe, il dispose d'un sponsor qui le finance lui-même. L'équipe a espéré se servir de son nom pour soulever d'autres fonds, mais le succès de cette stratégie n'a pas été évident : si le nom Senna est en effet porteur, le Brésil ne manque pas de bons pilotes et Bruno a encore beaucoup à prouver.

On a parlé d'une prise de participation, voire d'un rachat pur et simple, par Tony Teixeira mais celui-ci n'est pas le bienvenu en F1 : on dit que ses rapports avec Bernie Ecclestone ne sont pas au beau fixe, et il



L'équipe a espéré résoudre ses problèmes de financement en capitalisant sur le nom du jeune Bruno Senna (ci-dessous)...



## La rumeur n'a cessé de courir au sujet de finances précaires et de retards dans les paiements à Dallara

## CAMPOS META 1

**Fondée en 2009** **Premier GP** **0 Victoires**  
**0 Poles** **0 Meilleurs tours en course** **0 Points constructeurs** **0 Titres constructeurs** **0 Titres pilotes** **0 Adresse** Campos Meta 1, General Oraá 9.1 D, 28006, Madrid, Espagne **Site internet** www.camposmeta.com  
**Staff** Le propriétaire est l'ancien pilote de F1 **Adrián Campos**, associé à **José Ramon Carabante** de Meta Image qui est le PDG de l'équipe. Ex-directeur sportif de Super Aguri, **Daniel Audetto** a aussi été impliqué dans la mise sur pied du projet. Les noms de **Colin Kolles** et **Geoff Willis** ont circulé pour être respectivement directeur sportif et technique.

N°20 : À désigner

Caméra rouge 

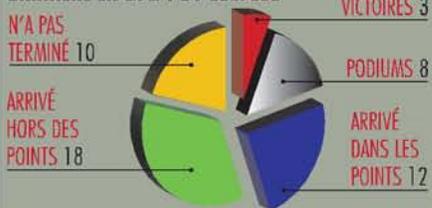
N°21 : BRUNO SENNA

Caméra jaune 



**Né le** 15 octobre 1983, São Paulo, Brésil  
**Vit en** TBA  
**Taille** 1,80 m  
**Poids** 69 kg  
**Ingé course** À désigner  
**Site internet** www.brunosenna.com.br

### CARRIÈRE EN GP2 : 51 COURSES



**Premier GP2** Bahreïn 2007  
**Pole positions** 3  
**Meilleurs tours** 4  
**Moyenne de points par course** 2,37  
**Total de points GP2** 121 **Titres** 0

### QUE FERA CAMPOS CETTE ANNÉE ?

**Martin Brundle**  
 Ancien pilote de F1 devenu commentateur



“ Bruno est un chouette gamin qui a bien réussi en GP2, mais ce sera dur pour lui comme pour tous les débutants en F1. C'est frappant de voir comme il ressemble à Ayrton quand il baisse sa visière – troublant même.”

doit de l'argent à Ferrari pour la fourniture de moteurs à la moribonde série A1GP dont il est (ou était) le propriétaire et organisateur...

Le package, en revanche, pourrait être compétitif. Dallara n'a plus fabriqué de F1 depuis 20 ans mais propose toujours des produits de qualité (étant le fournisseur exclusif de châssis en IndyCar, GP2 et World Series by Renault notamment). À l'heure de boucler ce n° de F1 Racing, on parlait d'une reprise de la totalité de l'équipe par José Ramon Carabante de Meta Image, ou d'une fusion avec USF1... **FO**



www.DzylEbook.com

ADAPTATION : RICHARD FAUX

# Le pari de Virgin sera-t-il payant ?

Cette équipe est la première en F1 à développer une voiture sans passer par la case soufflerie. Ce choix est-il de l'arrogance aveugle ou une anticipation ? Le directeur technique, Nick Wirth, répond

TEXTE BRADLEY LORD

www.DayzEbook.com

Tout commence dans les bâtiments en briques à deux étages d'une zone industrielle de Bicester et par l'approche radicalement novatrice d'une nouvelle équipe. À chaque fois que quelqu'un bouleverse l'ordre établi, il y a des sceptiques. "Coureurs de pacotille" : tel était le surnom que le patron d'une grande équipe de F1 attribua il y a 40 ans à une nouvelle entrante, March Engineering... jusqu'à ce que celle-ci s'empare de la pole position dès son premier Grand Prix.

En 2010, la plus radicale des nouvelles équipes s'appelle Virgin Racing. Elle a pris l'un des plus gros paris techniques de l'histoire récente de la F1 en écartant le travail en soufflerie et en demandant à Nick Wirth et à ses collaborateurs d'avoir recours au "tout numérique" pour créer sa F1.

Des observateurs avertis pensent que concevoir une voiture par le seul truchement de ce qu'on appelle la CFD (ou DFAO en français, pour dynamique des fluides assistée par ordinateur) pousse une technologie immature au-delà de ses possibilités actuelles. Beaucoup estiment que ce sera un échec. Mais qui a raison ?

**Quand nous rencontrons** Nick Wirth au siège de Bicester, l'espoir confiant en un lancement au mois de décembre dernier est déjà un lointain souvenir. L'homme, modeste et prosaïque, est assis dans une salle de réunion fraîchement peinte. Au lieu de phrases branchées et de jargon technique, il est surprenant de l'entendre qualifier cette révolution en termes terre à terre : « *La nécessité est mère de l'invention,* » commence-t-il.

« *Il ne fait aucun doute dans mon esprit*

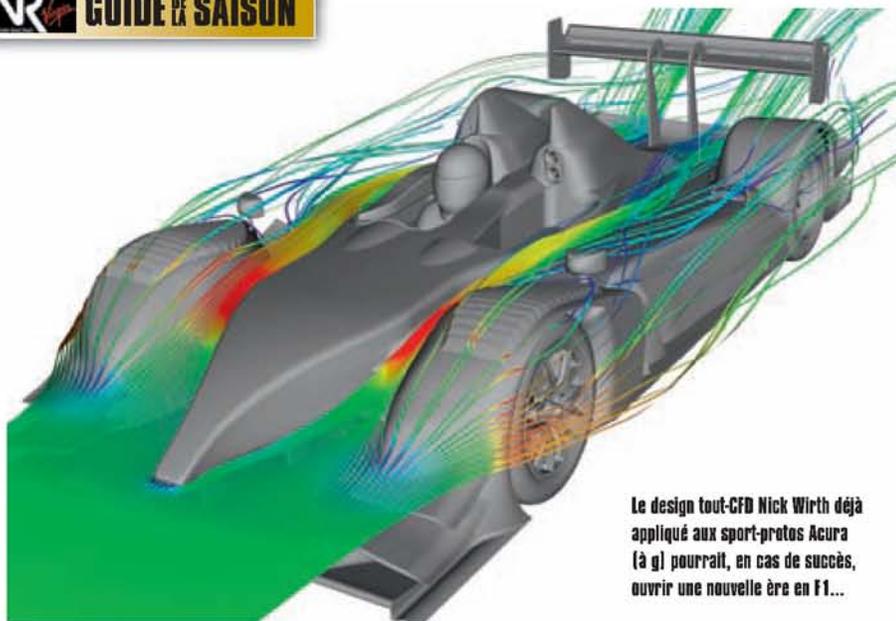
*que, si j'avais eu les moyens de dépenser du temps et de l'argent sans compter, nous aurions utilisé conjointement la CFD et la soufflerie,* » concède Wirth. Ça n'a pas été le cas. L'approche "tout numérique" a été affinée lors de projets de contrats successifs pour Honda Performance Development aux USA. Les cinq contrats ont été signés sur la base d'un montant déterminé, que Wirth estime à 10 millions de dollars (7,3 millions d'euros).

La contrainte financière a toujours été d'une importance primordiale et cette pression a conduit l'équipe vers des méthodes de développement aéro jugées plus efficaces que les essais en soufflerie. « *À l'issue d'une journée d'essais en soufflerie – et une bonne journée –, 90 % des pièces ne convenaient pas et finissaient à la benne,* » dit Nick. « *Cela s'avérait excessivement coûteux.* »

Wirth se remémore un moment-clé du développement du sport-prototype Acura, qui est à l'origine de tout. « *La soufflerie disait une chose et la CFD une autre. L'un de nos aérodynamiciens a demandé qu'on répète le test à l'échelle 1. On a essayé et les deux tests ont dit la même chose. Nous sommes partis de là. Cette entreprise et ses procédures ont été arrêtées par le manque d'argent.* »

C'est l'an dernier, quand a émergé le projet de budget "capé" en F1, que celle-ci est redevenue attractive pour Wirth qui n'y avait plus travaillé depuis 10 ans. Le budget de 45 millions d'euros accordé pour développer la voiture n'était pas très éloigné des sommes dépensées pour les projets Acura.

La première voiture "tout numérique" de Wirth a été le proto Acura de 2008, mais la science de la CFD est radicalement nouvelle en F1. Si chaque équipe de pointe l'exploite selon ce qu'elle croit être le maximum de ses



**Le design tout-CFD Nick Wirth déjà appliqué aux sport-protos Acura (à g) pourrait, en cas de succès, ouvrir une nouvelle ère en F1...**



**« Si nous réussissons, ça remettra en question les énormes sommes dépensées par les autres » Nick Wirth**

possibilités, aucune ne s'est estimée prête à sauter le pas. Mais l'approche de Wirth n'est pas uniquement guidée par une considération budgétaire, elle vise à exploiter aussi l'innovation résultant de la contrainte financière.

« *Le "solver" que nous utilisons pour notre CFD se nomme Fluent et il est commun à presque toutes les équipes,* » dit Wirth. « *Mais on peut l'utiliser de multiples façons. Les nombreuses recherches menées sur les modèles mathématiques et la manière d'analyser les résultats nous ont fourni un outil très efficace pour développer des voitures de course.* »

Wirth concède que la CFD est supplantée par la soufflerie en terme de nombre de pièces qui peuvent être testées dans un temps donné, ce qu'il nomme le « *débit brut* » d'idées. « *En soufflerie, les équipes ne changent en général qu'un paramètre à la fois et continuent avec des variantes de ce paramètre pour trouver la meilleure pièce, d'où une mise au rebut considérable de pièces,* » dit-il. « *Si une seconde variable peut être isolée et testée en même temps, c'est tout bénéfique. Ce n'est pas le cas en CFD. La quantité de données qu'elle génère en une journée est stupéfiante. Notre secret réside dans l'analyse de ces données pour faire plus de modifications bien indiquées. Les tests que nous menons sont conventionnels mais aussi très novateurs. C'est notre différence essentielle. Nous ne tirons pas avec un tromblon, mais avec une arme de précision.* »

L'un des pièges potentiels de l'approche "tout CFD" est qu'elle force à faire des approximations sur les turbulences aérodynamiques qui peuvent conduire à des erreurs énormes sur les zones situées dans le sillage des roues

avant. Wirth reconnaît ouvertement ce défaut avant de retourner l'argument : « *C'est exact,* » dit-il, « *mais les tests avec des maquettes sont aussi des approximations. Finalement, c'est à qui peut construire la voiture la plus rapide et la développer le plus vite.* » Il insiste sur le fait que les procédures de Virgin sont très conventionnelles mais que l'équipe va plus loin que les autres équipes n'ont osé le faire à ce jour.

Malgré tout, Virgin est une petite écurie courrant contre des rivales mieux dotées. Wirth rappelle que l'équipe de développement aérodynamique ne comprend que 25 personnes ayant travaillé moins de six mois sur la conception de la voiture depuis que Virgin a obtenu son inscription formelle le 10 juin. Cette contrainte en dit plus long que tout choix technique.

« *C'est une grande question,* » admet Wirth à propos du défi auquel font face les nouveaux entrants. « *Nous avons passé beaucoup de temps à faire du surplace, nous demandant quelles seraient les nouvelles règles. L'autre souci était le temps que prendrait l'acceptation de notre candidature : on disait mars, ce fut juin. Nous ne pouvions pas attendre jusque là et avons dû nous lancer avec un personnel limité car personne ne voulait investir et nous ne pouvions recruter personne. Nous devons figer les surfaces de la monocoque le 22 juin, par exemple. Nous avons dû travailler comme des malades.* »

L'autre point qui lui reste en travers de la gorge est l'impression assez répandue que la relation de Wirth avec le précédent président de la FIA, Max Mosley, qui investit à une époque dans l'écurie Simtek de Nick, lui a valu un passe-droit pour une inscription en 2010.

« *La procédure a été rigoureuse,* » assure-t-il. « *Deloitte, l'une des plus grandes sociétés mondiales d'audit d'entreprises, était impliquée, mais aussi Tony Purnell, le consultant technique de la FIA et des dirigeants de CVC Capital Partners [propriétaire de la F1]. Nous avons dû fournir des garanties financières, des prévisionnels, des noms de sponsors. Puis il y a eu les auditions devant un comité où j'ai dû siéger aux côtés des dirigeants de Virgin, de John Booth [patron de Manor, structure à l'origine du projet de nouvelle écurie] et Graeme Lowdon, et ils nous ont cuisiné. Tout cela était terrifiant et je n'avais aucune idée de nos chances de succès.* »

Tout cela rend-il plus exaspérant encore que des gens affirment que tout était joué d'avance ? « *Vous voyez ce que je veux dire ?* » interroge Wirth en guise de réponse. « *Mais les gens commencent à réaliser que notre entreprise est sérieuse. Notre intention est de gagner le respect de tous, de développer une vraie voiture de course et de montrer que nous méritions cette inscription.* »

**Le succès** ou l'échec de Wirth et des décisions lourdes de Virgin seront au final jugées sur la piste. De façon peu surprenante, Wirth met en garde contre un jugement hâtif : « *Nous pourrions nous retrouver dans cette situation bizarre où nous sauterions de joie, disant que nous avons une fantastique corrélation entre la CFD et nos mesures sur la piste, tout en étant à quatre secondes des meilleurs,* » dit-il en riant. « *Cela serait parce que nous, en tant que groupe, n'aurions pas été assez intelligents.* »

Bien vu, mais les gens jugeront, à tort ou à raison, sur les temps au tour, pas sur des corrélations. Comment Wirth explique-t-il les doutes sur cette approche ? Résultent-ils d'un intérêt majeur qu'auraient les équipes à protéger leurs investissements en soufflerie ou d'un simple conservatisme ? « *Le fait est que, si c'était un succès, si nous semblions compétitifs et si la voiture progressait, cela remettrait en question les gigantesques investissements que les autres équipes ont fait.* » dit-il.

C'est le nœud du problème. Si Virgin a raison – et il reste un grand "si" –, l'art de concevoir une F1 sera bouleversé. Au milieu de conversations sur la respectabilité, la crédibilité et le mouvement dans la bonne direction, la première monoplace de Virgin pourrait ouvrir la voie vers un futur développement de l'aérodynamique, quelque chose que les équipes rivales pourraient trouver ardu à adapter. Ce serait un chamboulement énorme.

En guise de conclusion, il est bon de se souvenir de la performance de Simtek, précédente incursion de Wirth en F1. Pour sa seconde saison en 1995, avec un financement minimal, l'équipe conçut une voiture assez rapide pour permettre à Jos Verstappen de finir sixième en Argentine. Nick rêve-t-il d'un résultat similaire cette fois ? « *Je mentirais si je disais que je n'espère pas créer la surprise tôt ou tard,* » dit-il en riant. « *Nous verrons bien...* » **FO**

# VIRGIN

**Cette équipe a l'argent et l'image d'un solide entrepreneur, un homme de la course à sa tête, de bons pilotes, et relève un vrai défi technique**



## LA VOITURE

CHÂSSIS : Virgin VR-01  
MOTEUR : Cosworth CA2010

Timo Glock s'est chargé des premiers tours de roues (humides) à Silverstone.

**Virgin Racing est**, avec Lotus, la plus solide des nouvelles écuries, en dépit d'une structure très peu conventionnelle : la partie commerciale est gérée depuis Londres, design et fabrication sont faits chez Wirth Research à Bicester, et l'équipe de course proprement dite est basée dans une usine de F3 agrandie près de Sheffield. Mais le directeur de l'équipe, John Booth, est un authentique homme de la course, qui a présidé à la destinée de l'équipe Manor – en F3 notamment.

Lors de la présentation officielle de l'écurie en décembre dernier, Richard Branson, fondateur de Virgin, a clairement fait savoir que l'ambition était de gagner avec le plus petit budget. Un discours osé pour des débutants en F1, et pas exactement en phase avec l'approche plus prudente de l'équipe. La stratégie de design et développement 100 % numéri-

**Branson a déclaré que l'ambition était de gagner avec le plus petit budget**

que de Nick Wirth a fait ses preuves en sport-protos mais nombreux sont ceux qui doutent qu'elle puisse être transférée à la F1. Un risque dont Wirth est bien conscient (lire pages précédentes). Seule la piste dira s'il a eu raison de le tenter.

Bien que le nom de Virgin soit mondialement connu, l'équipe ne veut pas donner l'impression de déborder de moyens et se contente d'une image jeune. Branson est d'ailleurs célèbre pour sa capacité à investir avec circonspection... et c'est pourquoi Lucas di Grassi est supposé avoir amené £5 millions... Reste que c'est un pilote solide, qui a brillé en GP2 et parcouru de nombreux kilomètres en tests avec Renault.

À ses côtés, Timo Glock a repoussé des approches d'équipes établies pour être n°1 de Virgin. Il a bien couru en 2009 chez Toyota, repoussant souvent dans l'ombre son équipier Jarno Trulli, mais a semblé manquer de vitesse sur un tour – faiblesse qui ne sera pas forcément un problème à l'autre bout de la grille. L'équipe devrait avoir en lui un bon point de repère pour jauger ses performances.

Le personnel de l'équipe affiche un solide pedigree. La question est de savoir si l'expertise acquise en F3 et en American Le Mans Series (ALMS) se révélera utile pour répondre aux exigences extrêmes de la F1... **FO**

## VIRGIN RACING

**Fondée en 2009 GP disputés 0 Victoires 0 Poles 0 Meilleurs tours en course 0 Points constructeurs 0 Titres constr. 0 Titres pilotes 0 Adresse** Virgin Racing, 1 Manor Drive, Dinington, Sheffield S25 3QU, GB **Site internet** [www.virginracing.com](http://www.virginracing.com)  
**Staff** Le Groupe Virgin est la propriété de **Richard Branson** mais la direction de l'équipe au jour le jour est assurée par le patron de Manor Motorsport, **John Booth**, qui cumule avec le poste de directeur sportif. **Graeme Lowdon** est le directeur général et **Etienne de Villiers** le président. **Nick Wirth** est bien entendu directeur technique.

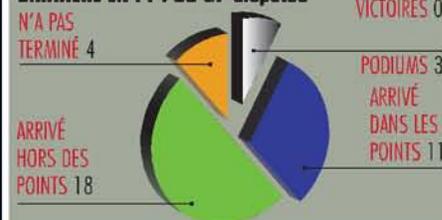
### N°24 : TIMO GLOCK

Caméra rouge 



**Né le** 18 mars 1982, Lindenfels, Allemagne  
**Vit en** Allemagne  
**Taille** 1,69 m  
**Poids** 64 kg  
**Ingé course** Mark Hutcherson  
**Site internet** [www.timoglock.de](http://www.timoglock.de)

### CARRIÈRE EN F1 : 36 GP disputés



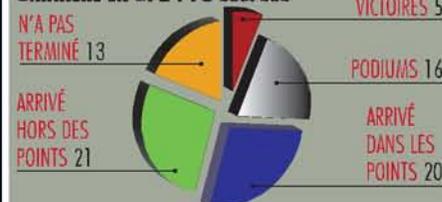
### N°25 : LUCAS DI GRASSI

Caméra jaune 



**Né le** 11 août 1984, São Paulo, Brésil  
**Vit en** Angleterre  
**Taille** 1,81 m  
**Poids** 74 kg  
**Ingé course** Dave Greenwood  
**Site internet** [www.lucasdigrassi.com.br](http://www.lucasdigrassi.com.br)

### CARRIÈRE EN GP2 : 75 courses



### QUE FERA VIRGIN CETTE ANNÉE ?

**Jonathan Palmer**  
Ancien pilote Tyrrell et Williams, entre autres



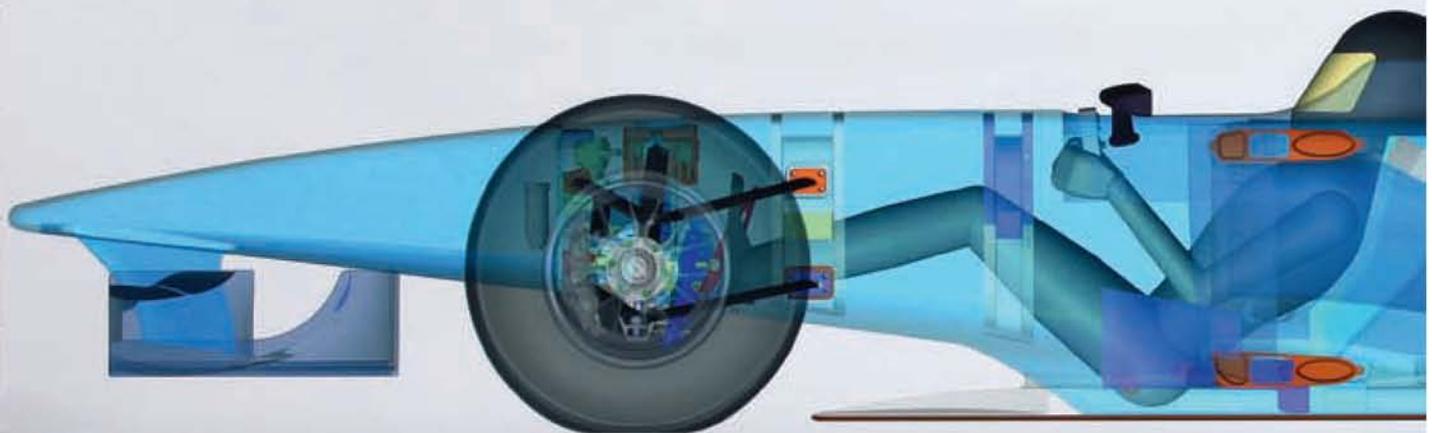
“Ma société a conçu la Williams F2 en CFD car nous n'avions pas les moyens d'aller en soufflerie. Cela dit, ce n'est pas la même chose pour une formule monotype et pour une F1 qui affronte une rude adversité.”

# VOICI UN DESSIN DÉTAILLÉ DE LA VOITURE D'USF1

Il ne leur restait plus qu'à l'assembler et à l'expédier vers Bahreïn...

« Ils ne feront pas à la première course », « la voiture n'a pas passé le crash-test », « ils ont demandé à faire l'impasse sur les trois premiers GP » : aucune autre nouvelle écurie n'a subi un tel déferlement de scepticisme. *F1 Racing* a visité l'usine USF1 pour connaître la vérité... du moment

TEXTE HANS SEEBERG PHOTOS ANDY TIPPING



**P**our une écurie que beaucoup s'attendent à voir déclarer forfait avant Bahreïn, vous n'imaginez pas quelle est la première chose que vous apercevriez en poussant les portes des quartiers généraux d'USF1, en Caroline du Nord : une vitrine réservée aux trophées ! Longue de 11 mètres, ne contenant qu'une bouteille de champagne et... pas mal d'espace disponible.

Une décoration intérieure résolument optimiste ; un révélateur d'une entreprise volontairement oublieuse du bombardement de critiques dont elle a été victime depuis un an. Aucun nouvel arrivant n'a eu à endurer autant de railleries. Le summum a été atteint lorsque des sketches diffusés sur YouTube ont suggéré que l'écurie ne construisait rien de plus que des grille-pains...

À la date où nous pénétrons dans l'antre d'USF1, nous ne sommes séparés du GP de Bahreïn que de 38 jours et les rumeurs enflent : le châssis aurait échoué à plusieurs reprises son examen de passage obligatoire des crash-tests FIA. Il se dit sous le manteau qu'USF1 aurait demandé aux hautes autorités de la F1 de faire l'impasse sur les trois premiers GP. La question est donc simple : USF1 va-t-elle réellement disputer une course cette année ?

**Les deux hommes** qui peuvent répondre à cette question sont le directeur général, Ken Anderson, et le directeur sportif, Peter Windsor. Le dernier nommé est bien connu de votre magazine préféré puisqu'il y a collaboré pendant plus d'une décennie. Le second est un personnage plus énigmatique. Directeur technique de Ligier puis Onyx en 1989 et 1990, il revient en F1 avec un CV qui n'affolerait pas les chasseurs de tête de Woking

ou Maranello. Le milieu a dû changer depuis sa dernière implication dans un projet F1...

« Oui... énormément, » répond Anderson avec son accent lymphatique de Caroline du Nord. « En 1989, la technique était plus libre ; aujourd'hui, c'est incroyablement plus strict et il n'y a pas beaucoup de place pour les idées nouvelles. C'est triste. De plus, le personnel a évolué. La Ferrari que Nigel Mansell a pilotée en 1990 avait été conçue par quatre personnes, maintenant ils sont des centaines dans des bureaux de design. »

Créer une écurie de toute pièce dans le carcan des réglementations est une gageure mais Anderson ignore la pression avec un optimisme qui force l'admiration. « Je n'ai jamais sous-estimé la difficulté du projet, » dit-il. « Mais ce sont les routes politiques qui le compliquent ; ce qui aurait dû être initié en mars a dû attendre août ». Une transition parfaite pour notre question suivante : où en est l'assemblage de la voiture ?

**Ken Anderson :** Le châssis sera prêt à passer un crash-test au milieu du mois [Ndlr : février]. Nous avons procédé à tous les tests en interne concernant le museau et les parties latérales – tout est bon. Maintenant, ce n'est qu'une question de tout intégrer dans le châssis.

**F1 Racing :** Mais la saison débute dans cinq semaines. Serez-vous présent au rendez-vous ?

**KA :** C'est ce que nous avons prévu. Nous ne baissons pas les bras.

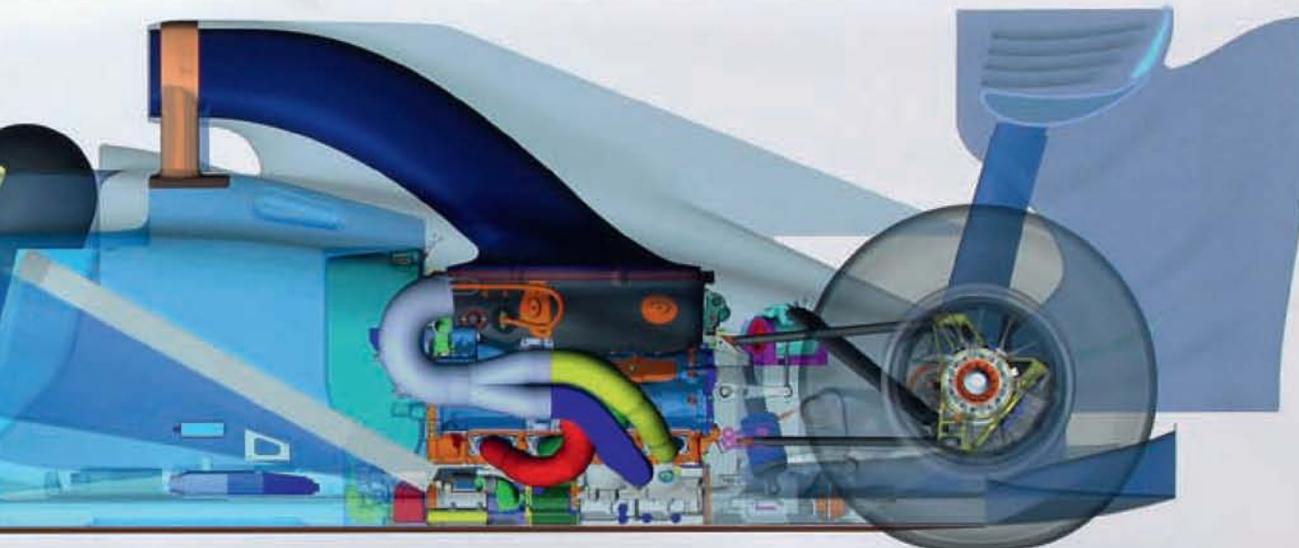
**F1R :** Qu'en est-il de la rumeur des crash-tests ? Est-ce que tout se passe bien ?

**KA :** Oui. Nous n'anticipons pas de catastrophe. Il sera délicat de faire en sorte que la voiture soit prête à temps mais en 1989, il n'était pas rare qu'une écurie se présente à la première course sans avoir roulé.

**F1R :** Vous aviez dit en juillet dernier : « Les gars vont commencer à construire le châssis en août ; il touchera le sol fin septembre sans carrosserie ni rien, puis la boîte de vitesses sera greffée en octobre ». Que s'est-il passé ?

**KA :** Eh bien, nous aurions aimé que le châssis soit prêt en novembre/décembre, mais nous voulions réunir la meilleure équipe possible et avons dû attendre avant de pouvoir débaucher du personnel d'autres écuries F1. Par exemple, celui qui est chargé des calculs mathématiques pour les crash-tests vient de Toyota. Nous n'avons pas pu l'approcher avant la fin de la saison dernière.

**Ce qui précède** n'est certainement pas le genre de rhétorique qui va étouffer les rumeurs. Les critiques diront que l'écurie aurait dû anticiper le délai inhérent à tout recrutement et le souvenir évoqué par Anderson, lorsqu'une voiture était poussée dans l'allée des stands pour la faire démarrer, ne fera que renforcer l'opinion générale que des gallons d'eau ont coulé sous les ponts depuis la dernière galère dans laquelle Ken a été embarqué en F1. Mais l'audace des deux entrepreneurs qui nous font face force le respect. Que ressentiront-ils lorsque la rampe des feux de Bahreïn s'éteindra et que leurs voitures s'élanceront ? « Je m'évanouirai certainement, » pouffe Anderson. « Nous serons très inquiets, » ajoute Windsor, « car ce sera la première fois que les pilotes approcheront »



du premier virage avec 200 litres d'essence ; je pense qu'être à l'arrière du peloton pourrait être la meilleure option ! ». Ils s'accordent à dire que rallier l'arrivée serait un résultat fabuleux.

Cette conclusion dépendra de la forme de leur voiture qui n'aura que peu ou prou roulé avant son premier départ de Grand Prix et qui comporte une pièce essentielle d'une monoplace qu'elle sera la seule à posséder sur la grille : une boîte de vitesses transversale. Mais comme dans le cas de Nick Wirth chez Virgin qui ne jure que par le tout-CFD (dynamique des fluides assistée par ordinateur), Anderson pense qu'il pourrait avoir eu une idée de génie. « Ces boîtes étaient couramment utilisées dans le passé », pondère Ken en prenant de nouveau une posture de dinosaure. « On est passé aux longitudinales lorsque le diffuseur avait son point d'ancrage au début du pneu arrière car il était logique d'avoir une boîte aussi petite que possible. En 2009, les diffuseurs commençaient au niveau de l'essieu arrière. Peu importe la largeur de la boîte, nous pensons que ça nous donnera un avantage sur les autres car ça permettra de mieux supporter le fardeau de l'essence. Nous sommes la seule nouvelle écurie

à tout faire par elle-même ; nous ne confions pas la conception de notre auto à Dallara ou à Wirth Research. »

## En mettant de côté

l'urgence de mettre la dernière main à la voiture, une question plus générale concerne la formidable indifférence des USA à l'égard de son écurie de F1. F1 Racing a demandé à 50 habitants de Charlotte s'ils avaient entendu parler d'USF1 [voir encadré]. Six ont répondu par l'affirmative. Nous sommes au pays de la Nascar, et, comme une femme l'a expliqué avec éclat : « Si vous avez 36 courses par an dans votre jardin, pourquoi suivre un sport qui se déroule de l'autre côté de la planète et qui est toujours retransmis à des horaires bizarres ? »

« Je pense que la reconnaissance viendra lorsque nous commencerons à courir », déclare Windsor alors qu'Anderson propose une introspection dans le subconscient des Américains : « Nous ne nous intéressons qu'aux domaines dans lesquels nous sommes impliqués », dit-il, « personne ne regardait le Tour de France avant que nous ayons un bon cycliste. » Tout espoir n'est donc pas perdu !

En marge de cette indifférence, la localisation géographique de l'écurie pose problème. La dernière équipe à avoir tenté sa chance en

dehors de l'establishment de la F1 fut Toyota, à Cologne en Allemagne. Elle avait un budget significativement supérieur à celui d'USF1 et n'a pas vraiment rencontré le succès. Pourquoi USF1 y parviendrait-elle ?

« Je pense que les gens seraient surpris de savoir quel pourcentage d'une F1 vient des USA », réplique Anderson. « Le premier tube en fibre de carbone jamais construit vient de Salt Lake City, une grande proportion des systèmes hydrauliques est issue de l'Aérospatiale américaine, beaucoup d'essieux et de vilebrequins sont originaires d'une entreprise de Los Angeles. C'est vrai, il y a un joli petit cottage industriel en Angleterre qui assemble toutes les pièces du puzzle – mais beaucoup d'entre elles viennent d'ici. Nous nous passons donc des intermédiaires ». Anderson voit également un avantage à être implanté dans le cœur historique de la Nascar : « L'industrie de la course pèse \$6 milliards, sans compter que McLaren Electronic Systems et Cosworth Electronics sont basées ici. C'est un lieu privilégié pour établir une écurie. »

Enfin, il y a le sujet brûlant des pilotes. Un seul a été confirmé au moment de notre visite : l'Argentin José María López. Est-il un authentique pilote de F1 ou un pilote payant ? « Voulez-vous dire qu'un pilote qui a un pedigree n'est pas un pilote payant ? » questionne Windsor légèrement exaspéré. « Alonso a un formidable palmarès et il amène également énormément d'argent à Ferrari, comme Luca di Montezemolo l'a avoué récemment. López est rapide et talentueux ; je ne comprends pas pourquoi Renault l'a laissé partir. Mais en tant que nouvelle écurie, nous pouvons nous permettre d'opter pour le choix qui saute le moins aux yeux. Les pilotes expérimentés vous apportent un bénéfice certain mais ça n'aidera pas une écurie qui débute si un pilote lui dit : "Voilà comment on faisait chez McLaren". López a passé du temps en F1 lorsqu'il était chez Renault, et il a été incroyablement doué pour réinventer sa carrière en revenant en Argentine à 23 ans. Il a même l'appui du gouvernement ! Pourriez-vous envisager que Nicolas Sarkozy annonce que l'État français fera tout son possible pour obtenir un baquet à Sébastien Bourdais ? »

L'enthousiasme de Peter et la confiance tranquille de Ken sont communicatifs. Il est difficile de ne pas leur souhaiter d'avoir du succès. Pour mémoire, ils démentent avoir demandé à faire l'impasse sur les trois premiers GP. « Ce serait contre les Accords Concorde. Et je n'arrive pas à croire que je doive passer autant de temps à démentir des rumeurs », soupire Anderson. Mais les oiseaux de mauvais augure ne cesseront de persiffler que lorsqu'USF1 sera sur la grille à Bahreïn. « Le problème est que tout le monde à un blog aujourd'hui », grimace Ken. « Faisons de notre mieux et nous verrons si nous serons là-bas ». Ce n'est pas d'un optimisme débordant mais c'est du sens commun, sans suffisance, avec simplement la détermination de courir en F1 et de prouver qu'ils peuvent y arriver. C'est inattaquable. **FO**

## L'AVIS DES LOCAUX

Petit micro-trottoir pour demander aux habitants de Charlotte ce qu'ils pensent de "leur" équipe de F1...

### Peter Verhoeven, 55 ans, banquier, propriétaire d'un resto

« J'ignorais qu'il y avait une équipe de F1 ici, mais ce n'est pas étonnant vu mon manque de connaissance du sport auto. Il y a toute l'infrastructure qu'il faut ici. Le plus compliqué va être de trouver des sponsors : c'est dur pour tout le monde en ce moment, même en Nascar. »



### Lauren Spurlin, 25 ans, serveuse

« Je ne savais pas qu'il y avait une équipe ici, mais c'est assez logique : la ville de Charlotte est la capitale du sport auto US. Le problème avec la F1, c'est que c'est à des heures pas possibles. Je préfère la Nascar... Pourquoi suivre des courses qui se passent si loin ? »



### Corey Mack, 27 ans, paysagiste

« La F1... C'est une catégorie de courses automobiles, ça, non ? Je ne me doutais pas du tout qu'il y avait une équipe ici. Je n'en ai jamais vu à la télé, mais ça ne doit pas être si surprenant qu'ils soient ici – on a la Nascar, les dragsters, etc. Si ça marche pour eux, je regarderai peut-être. Ils courent quand ? »



Ken Anderson expose fièrement les dessins de la première USF1. On ne demande qu'à être aussi optimiste que lui...



Quoi qu'il advienne d'USF1, l'équipe de design n'a pas chômé. L'étape suivante devait être l'assemblage, puis la soufflerie.



Le travail sur le châssis a commencé plus tard que prévu, mais voici la preuve qu'USF1 n'a pas fabriqué que des grille-pain...

# USF1

À l'heure de boucler *F1 Racing*, la question était : faut-il encore parler de cette équipe au présent ? Vous connaissez sûrement la réponse...



## LA VOITURE

CHÂSSIS : USF1 Type 1  
MOTEUR : Cosworth CA2010

Aucune trace de la voiture pour l'instant, laquelle était censée ressembler à ça...



## Soyons clairs : USF1

est (ou aurait été ?) une bonne chose pour la F1. Cette dernière a besoin des USA bien plus que les USA n'ont besoin d'elle. L'histoire de la discipline aux États-Unis, qui culmina avec l'organisation de deux Grands Prix par an de 1976 à 1980, a été par la suite très agitée (avec une succession de tracés urbains parfois de sinistre mémoire) et semble au point mort depuis que la course d'Indianapolis a disparu du calendrier. Quoi de mieux qu'une équipe "nationale" pour y relancer l'intérêt du public et des sponsors ?

Il y a eu une bonne dose de sarcasmes et de scepticisme concernant la volonté d'USF1 de concevoir et fabriquer ses voitures dans son usine de Caroline du Nord tout en les faisant courir de sa base européenne en Espagne, sur le circuit Motorland près d'Aragon. La monoplace était censée faire ses premiers tours de roues en Alabama, au cœur

**Le concept a été dès le début novateur et ambitieux, mais pas en phase avec les standards de la F1**

du Sud Profond, fin février. Bref, le concept était novateur et ambitieux mais pas du tout en phase avec les standards de la F1.

D'où les fameux doutes.

De nombreuses inconnues ont subsisté concernant l'équipe. Peut-on construire une F1 aux USA, loin de la "Silicon Valley" de la catégorie que sont le Royaume-Uni et l'Europe ? Ses dirigeants ont eu l'air de le croire, comptant sur les copieuses ressources techniques existantes dans cette région où siègent de nombreuses écuries de NASCAR. Le directeur technique Ken Anderson, qui n'a pas travaillé en F1 depuis 20 ans, était-il en mesure de concevoir une F1 dernier cri ? L'Anglais et son acolyte Peter Windsor, qui a déjà œuvré dans le passé chez Ferrari et Williams, pourraient-ils diriger une équipe depuis les USA ? Autant de questions dont on n'aura peut-être jamais la réponse, car mi-février, le premier exemplaire de la monoplace n'avait semble-t-il toujours pas été assemblé et ne risquait donc pas de passer le crash-test imposé par la FIA...

## USF1 TEAM

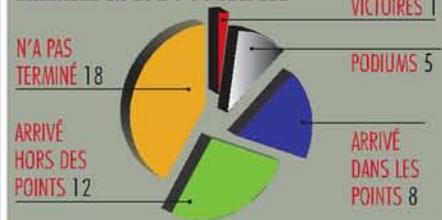
Fondée en 2009 GP disputés 0  
Victoires 0 Poles 0 Meilleurs tours en course 0 Points constructeurs 0 Titres constructeurs 0 Titres pilotes 0  
Adresse Team USF1, 9900 Twin Lakes Parkway, Charlotte, NC 28269-7614, États-Unis  
Site Internet [www.usgpe.com](http://www.usgpe.com)  
Staff L'équipe est dirigée par l'ex-Ligier Ken Anderson et l'ancien reporter de F1 Racing Peter Windsor. John Anderson est le team manager et Dave Stubbs le directeur des opérations manager. Bernard Ferguson de Cosworth gère le côté moteurs et Paul Craig est le manager général.

### N°22 : JOSÉ MARIA LÓPEZ Caméra rouge



Né le 26 avril 1983, Cordoba, Argentine  
Vit en Argentine  
Taille 1,74 m  
Poids 66 kg  
Ingé course  
À désigner  
Site internet -

### CARRIÈRE EN GP2 : 44 courses



Premier GP2 Saint-Marin 2005  
Pole positions 1  
Meilleurs tours 1  
Moyenne de points par course 1,59  
Total de points GP2 66 Titres 0

### N°23 : À désigner Camera jaune

## QUE FERA US F1 CETTE ANNÉE ?

Dan Gurney  
Ex-pilote F1 et patron d'écurie américain



“ Il y a de la demande pour une équipe américaine de F1 et de la place pour qui sait être là au bon moment. Ken a réalisé l'une des plus belles souffleries au monde et j'ai une grande confiance dans cette écurie.”

Pire, le financement initial venu d'un des fondateurs de YouTube, Chad Hurley, semblait aussi avoir du plomb dans l'aile. Le seul pilote déjà confirmé, l'Argentin José Maria López que l'on vit il y a quelques années en GP2 (et qui disposait du soutien national de hautes personnalités politiques) tenait lui-même des propos alarmistes sur la situation de l'équipe.

Il ne restait plus qu'à espérer une bonne nouvelle, ne serait-ce que pour l'avenir de la Formule 1 aux États-Unis... **F0**

« Jamais je  
n'avais pensé  
revenir un  
jour derrière  
mon ancien  
bureau... »

[www.Dazy.ebook.com](http://www.Dazy.ebook.com)



## Peter Sauber pensait en avoir terminé avec la vie de patron d'écurie. À 66 ans, il a racheté à BMW l'équipe qu'il avait lui-même créée puis vendue. Son but ? « Finir aux alentours de la 6e place du championnat, et ne pas être propriétaire d'écurie pendant 17 autres années ! »

TEXTE PATRICK O'ROURKE PHOTOS GLENN DUNBAR/LAT

**A**u moment où un pays comme l'Espagne décide de reculer l'âge légal de départ à la retraite à 67 ans et où le débat sur ce sujet continue de faire rage en France, c'est à 66 ans que Peter Sauber remet le couvert en reprenant les rênes de son écurie... presque malgré lui.

Bien sûr, diriger une équipe de F1 n'est pas aussi contraignant physiquement que de travailler sur une chaîne de montage toute la sainte journée. Mais la décision de Sauber force l'admiration.

Peter Sauber n'a pas fait le choix le plus facile. Et ceci, de façon assez incroyable, pour la deuxième fois. Dans son bureau d'Hinwil, il murmure : « *Tout semblait se passer comme prévu. J'avais vendu mon équipe à BMW, ce qui, pour moi, était la solution idéale. Comme je demeurais consultant, je restais en contact avec mon ancienne société mais je n'avais plus le poids des responsabilités sur mes épaules. Je me sentais soulagé. Jamais je n'ai imaginé revenir un jour derrière ce bureau...* »

Si la petite plaque sur la porte indique "Peter Sauber" au lieu de "Dr Mario Theissen", la pièce n'a pas beaucoup changé. Pratiquement rien n'étant posé sur les meubles et les tables, l'impression qui se dégage est que les choses se sont faites rapidement et dans l'urgence. Dire que le bureau et l'usine sont "en ordre" serait les sous-estimer grandement.

En revanche, Peter Sauber tue le mythe selon lequel les Suisses sont des gens précis et inventifs mais dépourvus du moindre sens de l'humour. « *Ces cinq dernières années, je ne peux pas dire que me sois fait beaucoup de cheveux,* » dit-il en souriant. « *Je me sens bien. Mais je dois admettre qu'il m'a fallu du temps pour me remettre dans le bain – ne pas gérer une affaire au quotidien ou diriger une écurie a pour effet de ralentir la pensée, en quelque sorte. Maintenant, je suis reparti à pleine vitesse.* »

Sauber, ancien champion national de sports mécaniques (mais qui clame n'avoir jamais été un coureur) paraît remarquablement calme

pour un homme qui a enduré récemment des moments difficiles. Après avoir appris que BMW quittait la Formule 1, que l'équipe n'était pas sur la liste d'engagés de la FIA, que les supposés investisseurs de Qadback ne feraient pas l'affaire, Sauber est resté Sauber : imperturbable, serein, d'humeur égale même.

« *Vous savez, cette impression est peut-être un peu différente de ce que j'ai vraiment ressenti,* » sourit-il. « *La décision de BMW fut une immense déception. Je nageais en plein bonheur en 2005 quand j'ai trouvé ce qui paraissait être la meilleure solution pour ma vie professionnelle. Soudain, tout partait en fumée. Dans cette situation, bien sûr, on réfléchit tout de suite à des solutions. J'ai fait de mon mieux pour que BMW signe les Accords Concorde – il y a eu des discussions sans fin au téléphone avec Munich et le ton est bien monté un petit peu en une ou deux occasions. Tout ça pour rien finalement. Je continue de penser que ne pas les signer fut une énorme erreur, qui nous a finalement empêché de trouver un investisseur. Qui achèterait une équipe n'ayant pas la garantie de courir ? Puis il y a eu cette curieuse histoire Qadback...* »

Laissons-le enchaîner...

« *J'ai été hautement suspicieux envers Qadback dès le début. Mais des experts diligents par Munich et par une banque affirmaient que c'était un projet solide. Et vous savez quoi ? Ça ne l'était pas. La situation était critique. Et ce n'était pas fini : la FIA a donné le 13e engagement à Lotus, pas à nous. J'ignore toujours pourquoi. Alors, au bout du compte, BMW et moi avons dû nous faire à l'idée que nous ne trouverions pas d'investisseur. BMW a promis d'essayer de trouver une solution avec moi, si rien ne se matérialisait.* » Et voilà comment il rachète l'écurie qu'il avait lui-même créée...

« *Avec un peu de bon sens, je n'aurais pas dû le faire,* » ose-t-il. « *Le risque financier est encore très grand en F1. Vous vous souvenez combien d'équipes se sont évaporées au fil des ans ? Relever le défi une nouvelle fois n'était pas une décision à prendre à la légère.* »

Alors, pourquoi avoir remis ça ? Pas par sentimentalisme. Mais quand je pense à mes 260 employés qui ont donné une partie de leur vie pour bâtir cette équipe, je me dis que je ne pouvais pas les laisser tomber. Durant toutes ces années, nous avons formé un groupe unique de gens hautement talentueux. Si cette équipe s'était écroulée, l'usine dHinwil serait devenue une ruine high-tech. Sans parler des dégâts collatéraux pour les petites entreprises voisines. La Suisse n'aurait plus jamais eu d'équipe de F1. »

**Saint-Peter le sauveur**, pourrait-on l'appeler. D'ailleurs, se voit-il lui-même dans la même situation que Saint-Ross (Brawn), venu au secours de Honda il y a un an ?

« Non, pas une seule seconde, » répond-il. « Tout d'abord, d'après ce que je sais, Ross a eu l'équipe pour une somme symbolique. Et, si j'en crois ce que je lis, la première saison a été en gros financée par les Japonais. J'ai racheté l'équipe pour une somme considérable. Pas autant que ce qu'elle vaut d'après moi, mais pour un montant déraisonnable pour quelqu'un comme moi. BMW, quand ils sont partis, ils sont partis, sans aucun financement masqué. Je prends moi-même le risque car je possède toutes les parts. »

Beaucoup pensent que BMW s'est retiré parce que l'équipe n'a pas réussi à jouer le titre en 2009. Peter Sauber tient à clarifier cette perception : « Ils auraient pu rester s'ils avaient fini 1er ou 2e, c'est vrai. Mais expliquer leur décision par le seul manque de succès serait trop facile. Tout d'abord, la direction de BMW n'a jamais été composée de purs fans de la course. Chaque année, Mario Theissen devait défendre passionnément son projet F1. Ensuite, la crise économique mondiale a durement frappé BMW. Puis il y a eu le fait que Brawn ait réussi à exploiter un vide dans le règlement technique. Les gens discutent de solutions comme le diffuseur double depuis des années et je ne comprends toujours

pas pourquoi il a été déclaré légal cette fois. Les quatre équipes les plus fortes de la saison précédente se sont toutes cassé la figure – Renault n'a pas gagné, nous non plus, McLaren et Ferrari ont mis des mois à rebondir. Enfin, il y a eu le KERS, qui n'a pas été accueilli très chaleureusement – même au sein de notre équipe. Notre voiture n'a pas couru à un niveau décent avant le GP de Singapour. »

À ce stade, BMW avait déjà annoncé son départ, mais Peter Sauber espérait conserver son partenaire de longue date Petronas. « Les Malais souhaitent renforcer leurs liens avec BMW, mais Munich avait des obligations envers Castrol. Puis BMW a décidé de partir. Petronas a alors commencé de se tourner vers d'autres équipes. Finalement, Mercedes a fait une proposition plus attractive que la nôtre, grâce sans aucun doute aux synergies entre une entreprise pétrolière et un constructeur automobile. Je l'avais vu venir. »

Petronas parti, beaucoup pensaient que Sauber récupérerait de l'argent du Japon (celui de Panasonic, grâce à l'engagement de Kamui Kobayashi) et d'Espagne (venu d'Universia, grâce à celui de Pedro de la Rosa), sans oublier les rumeurs de sponsorship par Nespresso (What else ?).

« Il n'y a jamais eu un grain de café de vrai dans la rumeur Nespresso, » ricane Sauber.

**« Mes employés ont donné une partie de leur vie pour bâtir cette équipe. Je ne pouvais pas les laisser tomber »**

**Peter Sauber**

« J'ai parlé aux gens de Nestlé à plusieurs reprises dans le passé, sans que rien n'en sorte. Quand nous avons signé Kamui et Pedro, ils n'avaient pas le moindre sponsor avec eux. Nous les avons pris pour d'autres raisons. »

À savoir ? « Kamui s'est bien vendu tout seul grâce à ses courses du Brésil et d'Abou Dhabi avec Toyota, et nous nous sommes dit que le moment pourrait être bon de retenir quelque chose avec un espoir. C'est un risque moins important que d'avoir fait faire trois jours de tests à Kimi Räikkönen en 2000. Kamui a fait la preuve de sa vitesse, son talent, son agressivité et sa régularité. »

« Ensuite, nous aurions pu prendre Trulli, Glock, Sutil ou Fisichella, » poursuit-il. « Mais j'aime bien Pedro en tant que personne et j'ai conscience de l'énorme expérience qu'il a accumulée dans ce que je pense être l'équipe la plus forte techniquement parlant, McLaren. Ses connaissances n'ont pas de prix. Plus que son âge, je vois son énorme envie de travailler. Comme il vit à Zurich, il est à l'usine quasiment tous les jours. Lui et Kamui sont la bouffée d'air frais dont nous avons besoin. »

Les chronos des premiers tests à Valence puis Jerez ont été encourageants. Peter confirme : « La nouvelle voiture nous fait bonne impression. Je dirais que le but est de finir là d'où nous partons – autour de la 6e place du championnat. Le seul problème que je puisse détecter est que nous risquons d'être restreints en développement. D'un autre côté, c'était aussi vrai avant BMW. Nous n'avons pas oublié comment développer efficacement. »

Où Peter se voit-il dans cinq autres années ? « Pas sur le muret, » sourit-il. « J'ai eu des associés quand je sentais que c'était bon pour l'équipe : d'abord Red Bull, puis le Crédit Suisse, et, plus tard, l'équipe a été vendue à BMW. Bien que je n'ai pas l'intention de la revendre à court terme, je ne cache pas ne pas vouloir être propriétaire d'une écurie de F1 pendant encore 17 ans... » **F1**

Sauber explique avoir engagé Kamui Kobayashi et Pedro de la Rosa sur leurs seules qualités.



# SAUBER

La dernière écurie de la liste des engagés est en réalité tout sauf nouvelle et pourrait bien chambouler la hiérarchie à l'occasion...



## LA VOITURE

CHÂSSIS : Sauber C29

MOTEUR : Ferrari D56

www.bmw-sauber-f1-team.ch

Pilote d'essais de McLaren sept ans durant, Pedro de la Rosa retrouve la course.

**Sauber va devoir** s'adapter à la vie tout au bout de la pit-lane cette année, conformément à son statut de dernière écurie engagée. Cette situation bizarre est due à la façon catastrophique dont BMW a géré son retrait : le constructeur a d'abord revendu l'écurie à un fonds d'investissement, Qadabk, avant de se raviser face au peu de garanties offertes et de permettre à Peter Sauber de racheter cette structure qu'il avait passé sa vie à bâtir. Le constructeur allemand n'ayant, de plus, pas signé les nouveaux Accords Concorde, il a fallu que la FIA accepte une 13<sup>e</sup> écurie. Un chiffre synonyme de chance dans ce cas précis...

En réalité, l'équipe Sauber peut revenir aujourd'hui en terrain connu, après un passage de trois ans dans les rangs des riches écuries "constructeurs". Voilà une équipe opérant avec une rare efficacité, construisant des voitures de

courses solides et les faisant bien courir. À la manière de Brawn en 2009, elle profite des gros investissements faits par BMW sur sa monoplace 2010. Elle possède aussi toujours une des meilleures souffleries et des installations CFD de même acabit, et pourrait créer quelque surprise à l'occasion. Le moteur Ferrari qu'elle retrouve devrait être fiable et Toro Rosso sera sans doute une cible raisonnablement atteignable.

Sur le front des pilotes, on retrouve un mélange familial de jeunesse et d'expérience. Cette dernière est incarnée par Pedro de la Rosa, de retour en course après sept années de pilote d'essais McLaren (à l'exception de quelques intérim, notamment lors de la seconde demi-saison 2006). L'expertise de ce pilote parmi les plus affûtés techniquement sera un plus inestimable.

À ses côtés, on retrouve la sensation de la fin 2009 : Kamui Kobayashi. Du genre transparent en GP2 et en F3, tout le monde s'attendait à le voir souffrir lors des deux dernières courses de l'année sur la Toyota. Au lieu de quoi il a mis le feu, résistant longtemps à Button au Brésil et dominant son équipier Trulli pour finir 6<sup>e</sup> à Abou Dhabi. Sa signature, qui a d'abord eu de quoi surprendre, est en fait typique de Sauber – adepte des jeunes talents qui jeta son dévolu dans le passé sur Räikkönen et Massa. **FO**

## Sauber a pâti de la façon catastrophique dont BMW a organisé son retrait de la F1

## BMW SAUBER F1 TEAM

**Fondée en** 1993 **Premier GP** Afrique du Sud 1993 **GP disputés** 285 **Victoires** 1 **Poles** 1 **Meilleurs tours en course** 2 **Points constructeurs** 503 **Titres constructeurs** 0 **Titres pilotes** 0 **Adresse** Sauber F1 Team, Wildbach-strasse 9, CH-8340, Hinwil, Suisse **Site internet** [www.bmw-sauber-f1-team.ch](http://www.bmw-sauber-f1-team.ch) **Staff** Après avoir racheté à BMW l'équipe qu'il avait lui-même créée, **Peter Sauber** en redevient le directeur. **Willy Rampf** est toujours directeur technique. **Jurg Flach** dirige les opérations, **Monisha Kaltenborn** dirige le management et **Alex Sauber**, le fils de Peter, prend en charge le marketing.

N°? : PEDRO DE LA ROSA

Caméra rouge 



**Né le** 24 février 1971,

Barcelone, Espagne

**Vit en** Suisse

**Taille** 1,77 m

**Poids** 74 kg

**Ingé course**

Paul Russell

**Site internet**

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

CARRIÈRE EN F1 : 71 GP disputés

PODIUMS 1

N'A PAS TERMINÉ 38



ARRIVÉ DANS LES POINTS 10

ARRIVÉ HORS DES POINTS 22

N°? : KAMUI KOBAYASHI

Caméra jaune 



**Né le** 13 septembre

1986, Amagasaki, Hyogo

**Vit en** Allemagne

**Taille** 1,70 m

**Poids** 63 kg

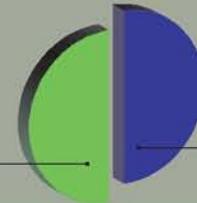
**Ingé course**

Francesco Nenci

**Site internet** [www.kamui-kobayashi.com](http://www.kamui-kobayashi.com)

CARRIÈRE EN F1 : 2 GP disputés

ARRIVÉ HORS DES POINTS 1



ARRIVÉ DANS LES POINTS 1

## QUE FERA SAUBER CETTE ANNÉE ?

**Jonny Herbert**  
Ancien pilote F1 chez Sauber, entre autres

“ Peter Sauber part une nouvelle fois de rien, mais il a l'expérience et ramènera vite l'équipe en bonne position. Ils vont devoir travailler doublement car 2010 ne sera rien d'autre qu'une année pour assurer la survie.”

# LE GUIDE DES CIRCUITS 2010

**Records du tour, meilleurs endroits pour dépasser, anciens vainqueurs... F1 Racing passe les 19 tracés au crible**

## 1 GP de Bahreïn



Date 14 mars  
Circuit Sakhir  
Longueur 6,299 km  
Tours 49  
Heure locale 15.00  
Heure française 13.00

Éditions 6  
La première en 2004

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'30"252

Meilleur tour 2009  
Jarno Trulli,  
Toyota, 1'34"556  
Pole position 2009  
Jarno Trulli,  
1'33"431

Derniers vainqueurs  
Schumacher (04),  
Alonso (05, 06),  
Massa (07, 08),  
Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Très large, avec des lignes droites entrecoupées de virages lents et de quelques courbes rapides. Une nouvelle portion vient de rajouter sept nouveaux virages, qui devraient favoriser les dépassements.

### Où dépasser ?

Le premier virage, où tout freinage succédant à l'une des trois lignes droites.

### 2009 : rappel des faits

Troisième victoire de l'année pour l'ami Button. Il s'occupa de Vettel dès le départ puis prit l'ascendant sur Hamilton à la fin de la 1ère boucle. Il ne fit qu'une bouchée des deux Toyota lorsque celles-ci ravitaillèrent, et maintenant Vettel à bonne distance jusqu'au drapeau à damier. Contrat rempli.

## 2 GP d'Australie



Date 28 mars  
Circuit Albert Park  
Longueur 5,303 km  
Tours 58  
Heure locale 17.00  
Heure française 09.00

Éditions 25  
La première en 1985

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'24"125

Meilleur tour 2009  
Nico Rosberg,  
Williams, 1'27"706  
Pole position 2009  
Jenson Button,  
Brawn, 1'26"202

Derniers vainqueurs  
Schumacher  
(00, 01, 02, 04),  
Alonso (06), Hamilton  
(08), Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un circuit d'accélération-freinage qui demande beaucoup aux freins. Peu de grip en début de week-end car le circuit n'est pas permanent, mais la piste se gomme au fil des essais.

### Où dépasser ?

Le 1er virage offre des possibilités, tout comme le 3e, pour peu que le pilote ait un gros coeur.

### 2009 : rappel des faits

Button gagne alors que sa présence sur la grille n'était même pas assurée 23 jours plus tôt ! Il rencontra des pépins avec ses gommes tendres en fin de parcours, mais Vettel et Kubica se percutèrent à quelques encablures de l'arrivée et Hamilton fut disqualifié pour avoir menti aux commissaires après course.

## 3 GP de Malaisie



Date 4 avril  
Circuit Sepang  
Longueur 5,543 km  
Tours 56  
Heure locale 16.00  
Heure française 10.00

Éditions 11  
La première en 1999

Record du tour (2004)  
Juan Pablo Montoya,  
Williams, 1'34"223

Meilleur tour 2009  
Jenson Button,  
Brawn, 1'36"641  
Pole position 2009  
Jenson Button,  
1'35"181

Derniers vainqueurs  
Schumacher  
(00, 01, 04),  
Alonso (05, 07),  
Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un vrai défi, qui nécessite une bonne stabilité dans les enchaînements de courbes rapides. Les pneus arrière subissent de fortes charges, la chaleur et l'humidité n'arrangeant rien.

### Où dépasser ?

Il y a la place dans les 1er et dernier virages. La largeur de la piste facilite la prise de risque.

### 2009 : rappel des faits

Une pluie torrentielle mit fin à la course après seulement 31 tours ! Auparavant, Button s'était accaparé la tête du GP lorsque Rosberg et Trulli étaient passés au stand. Malgré une accalmie météo, il était trop tard pour reprendre la course, et la moitié des sésames seulement fut attribuée.

## 4 GP de Chine



Date 18 avril  
Circuit Shanghai  
Longueur 5,451 km  
Tours 56  
Heure locale 15.00  
Heure française 09.00

Éditions 6  
La première en 2004

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'32"238

Meilleur tour 2009  
Rubens Barrichello,  
Brawn, 1'52"592  
Pole position 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'36"184

Derniers vainqueurs  
Barrichello (04),  
Alonso (05),  
Schumacher (06),  
Hamilton (08),  
Vettel (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un mélange hétérogène de virages lents et rapides, doublé d'un premier virage en escargot. Les forces latérales sont importantes dans les virages n°7, 8, et l'interminable n°13.

### Où dépasser ?

À l'épingle suivant la très longue ligne droite (T14), et dans le 1er virage si le pilote y va au courage.

### 2009 : rappel des faits

Seconde course détrempeée d'affilée, au moins celle-ci sera allée à son terme. Vettel attesta être un pilote hors pair sous le déluge, confirmant sa prestation de Monza un an plus tôt et signant la première victoire de Red Bull Racing en F1. Son coéquipier Webber assura un doublé remarquable (et remarqué).

## 5 GP d'Espagne



Date 9 mai  
Circuit Barcelone  
Longueur 4,655 km  
Tours 66  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 39  
La première en 1951

Record du tour (2008)  
Kimi Räikkönen,  
Ferrari, 1'21"670

Meilleur tour 2009  
Rubens Barrichello,  
Brawn, 1'22"762  
Pole position 2009  
Jenson Button,  
Brawn, 1'20"527

Derniers vainqueurs  
Schumacher  
(95, 96, 01, 04),  
Alonso (06),  
Massa (07),  
Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Une combinaison de virages rapides et semi-rapides, qui requiert beaucoup d'appuis. Le vent et les dépôts de gomme ont en général aussi leur mot à dire.

### Où dépasser ?

En prenant "l'aspi" dans la ligne droite longeant les stands et en faisant une tentative au 1er virage.

### 2009 : rappel des faits

Rubens aurait dû gagner s'il n'avait pas perdu de temps durant un de ses runs, mais la tactique de Brawn GP favorisa Button, plus incisif. Jenson glana sa 4e victoire de la saison et Rubens faisait grise mine. Webber arracha la 3e place à son équipier Vettel grâce à une meilleure stratégie de course.

## 6 GP de Monaco



Date 16 mai  
Circuit Monte Carlo  
Longueur 3,340 km  
Tours 78  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 56  
La première en 1950

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'14"439

Meilleur tour 2009  
Felipe Massa,  
Ferrari, 1'15"154  
Pole position 2009  
Jenson Button,  
Brawn, 1'14"902

Derniers vainqueurs  
Schumacher (94, 95,  
97, 99, 01), Alonso  
(06, 07), Trulli (04),  
Hamilton (08),  
Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Une toile de fond très glamour, et une piste étriquée, sinueuse et lente à souhait. Le revêtement a pour habitude de mettre les pneus au supplice.

### Où dépasser ?

Les lieux les plus sûrs sont probablement les stands... ou bien Sainte-Devote voire la Piscine si vous êtes suicidaire.

### 2009 : rappel des faits

Button engrange sa 5e victoire après avoir décroché une belle pole, mais surtout après avoir supplanté Räikkönen et son KERS grâce à un choix de pneus tendres judicieux. Le travail était fait lorsque Barrichello prit l'ascendant sur la Ferrari à Ste-Devote et assura les arrières de son camarade jusqu'à la fin.

## 7 GP de Turquie



Date 30 mai  
Circuit Istanbul  
Longueur 5,338 km  
Tours 58  
Heure locale 15.00  
Heure française 14.00

Éditions 5  
La première en 2005

Record du tour (2005)  
Juan Pablo Montoya,  
McLaren, 1'24"770

Meilleur tour 2009  
Jenson Button,  
Brawn, 1'27"579  
Pole position 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'28"316

Derniers vainqueurs  
Massa (06, 07, 08),  
Button (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un des rares circuits dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, dont la difficulté majeur réside dans le Turn 8 qui contient pas moins de 4 points de corde et dans lequel au moins un pilote se fait surprendre chaque année.

### Où dépasser ?

La lente section finale, si le pilote sort bien du Turn 12.

### 2009 : rappel des faits

Dernière victoire de l'année pour Button, certainement la plus difficile. Il porta l'estocade sur Vettel dans le Turn 10 au 1er tour, mais subit la pression du jeune allemand en milieu de parcours. Incapable de dépasser et sur une stratégie à trois arrêts, Vettel glissa en 3e position derrière Button et Webber.

## 8 GP du Canada



Date 13 juin  
Circuit Montréal  
Longueur 4,361 km  
Tours 70  
Heure locale 12.00  
Heure française 18.00

Éditions 40  
La première en 1967

Record du tour (2004)  
Rubens Barrichello,  
Ferrari, 1'13"622

Meilleur tour 2008  
Kimi Räikkönen,  
Ferrari, 1'17"387  
Pole position 2008  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'17"886

Derniers vainqueurs  
Schumacher (94, 97,  
98, 00, 02, 03, 04),  
Alonso (06),  
Hamilton (07),  
Kubica (08)

### À quoi ça ressemble ?

Le circuit le plus exigeant du calendrier au niveau freins, avec une parfaite alchimie de lignes droites et de chicanes. Le moindre erreur s'y paye cash du fait de la proximité des rails.

### Où dépasser ?

Si la voiture a une bonne vitesse de pointe, la chicane entre les stands et la grande ligne droite semble idéale.

### 2008 : rappel des faits

La dernière édition, en 2008, a vu la consécration de Kubica et de BMW. La course ne semblait pouvoir échapper à Hamilton jusqu'à ce qu'un imprévu Safety Car et un accident à la sortie de la pitlane causent sa perte. Robert et Nick Heidfeld n'avaient plus qu'à assurer le doublé pour la firme munichoise.

## 9 GP d'Europe



Date 27 juin  
Circuit Valence  
Longueur 5,419 km  
Tours 57  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 2  
La première en 2008

Record du tour (2009)  
Timo Glock,  
Toyota, 1'38"683

Meilleur tour 2009  
Timo Glock,  
Toyota, 1'38"683  
Pole position 2009  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'39"498

Derniers vainqueurs  
Massa (08),  
Barrichello (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un circuit urbain certes, mais très différent de Monaco. Balaffré de virages, lents et rapides, et de nombreux échappatoires pardonnants beaucoup d'erreurs.

### Où dépasser ?

Le Turn 12, un droite très serré au bout de la ligne droite de retour, même si ça ne s'est pas trop vérifié.

### 2009 : rappel des faits

Barrichello regrippe enfin sur la plus haute marche du podium après cinq années de disette ! Il suivit une stratégie attentiste en début de GP, laissant Hamilton et son KERS filer à l'anglaise. Mais il haussa le rythme pour dépasser Kovalainen lors de la 1ère salve de ravitaillements, et Lewis lors de la seconde. Superbe.

## 10 GP de Gde-Bretagne



Date 11 juillet  
Circuit Silverstone  
Longueur 5,141 km  
Tours 60  
Heure locale 13.00  
Heure française 14.00

Éditions 60  
La première en 1950

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'18"739

Meilleur tour 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'20"735  
Pole position 2009  
Sebastian Vettel  
1'19"509

Derniers vainqueurs  
Schumacher (98, 02,  
04), Barrichello (03),  
Alonso (06),  
Hamilton (08),  
Vettel (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un tracé magnifique, principalement composé de courbes rapides. Espérons que le remaniement de la dernière section soit au niveau du reste du circuit.

### Où dépasser ?

L'embarras du choix : Stowe après Hangar Straight, mais aussi Vale, Club et Abbey et même Copse avec un peu de chance.

### 2009 : rappel des faits

Le spectacle se déroulait en coulisse avec la menace d'une scission entre FOTA et FIA. Sur la piste, Vettel mena la course de bout-en-bout et s'adjugea sa 1ère victoire sur piste sèche. Webber assura un nouveau doublé Red Bull (cela devenait habituel) et Button termina à une poussive 6e place.

## 11 GP d'Allemagne



Date 25 juillet  
Circuit Hockenheim  
Longueur 4.574 km  
Tours 67  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 56  
La première en 1951

Record du tour (2004)  
Kimi Räikkönen,  
McLaren, 1'13"780

Meilleur tour 2008  
Nick Heidfeld,  
BMW, 1'15"987  
Pole position 2008  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'15"666

Derniers vainqueurs  
Schumacher (95, 02,  
04, 06), Barrichello  
(00), Alonso (05,  
07), Hamilton (08),  
Webber (09)

### À quoi ça ressemble ?

Il manque tout le charme bucolique et toute la vitesse de l'ancien tracé, ce dernier ayant été charcuté par une série de virages lents, demandant de forts appuis, et ne conservant qu'une seule partie rapide, la Parabolica.

### Où dépasser ?

En prenant l'aspi, dans le droite après la Parabolica.

### 2008 : rappel des faits

À présent, Hockenheim et le Nürburg' alternent pour recevoir le GP d'Allemagne. Hamilton, le dernier vainqueur ici, en 2008, menait jusqu'à ce qu'il rétrograde du fait de l'apparition du Safety Car, suite à un crash de Glock, l'obligeant à entreprendre une sublime remontée pour reprendre la tête du GP.

## 12 GP de Hongrie



Date 1er août  
Circuit Hungaroring  
Longueur 4,381 km  
Tours 70  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 24  
La première en 1986

Record du tour (2004)  
Michael Schumacher,  
Ferrari, 1'19"071

Meilleur tour 2009  
Mark Webber,  
Red Bull, 1'21"931  
Pole position 2009  
Fernando Alonso,  
Renault, 1'21"569

Derniers vainqueurs  
Schumacher (94, 98,  
01, 04), Barrichello  
(02), Alonso (03),  
Button (06),  
Hamilton (07, 09),  
Kovalainen (08)

### À quoi ça ressemble ?

Il s'agit du circuit le plus lent du calendrier, après Monaco. Les virages s'enchaînent rapidement et le tracé ne propose qu'une seule petite ligne droite, celle en face des stands.

### Où dépasser ?

Dans les stands, mais aussi dans les 2 premiers virages lors du départ si le pilote fait preuve d'opportunisme.

### 2009 : rappel des faits

Le nouveau package aéro de McLaren, étrenné une course plus tôt, répondit enfin aux attentes et Hamilton mena de la tête et des épaules le GP, supplantant Räikkönen. Mais le week-end fut assombri par l'accident de Massa, qui percuta un ressort de la Brawn de Barrichello lors des qualifs.

## 13 GP de Belgique



Date 29 août  
Circuit Spa  
Longueur 7,004 km  
Tours 44  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 54  
La première en 1950

Record du tour (2004)  
Kimi Räikkönen,  
McLaren, 1'45"108

Meilleur tour 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'47"263  
Pole position 2009  
Giancarlo Fisichella,  
Force India,  
1'46"308

Derniers vainqueurs  
Michael Schumacher  
(92, 95, 96, 97,  
01, 02),  
Massa (08)

### À quoi ça ressemble ?

Un circuit incontournable, adulé des pilotes et du public. Rapide, demandant peu d'appuis, le tout sublimé par la fantastique montée de l'Eau Rouge.

### Où dépasser ?

Si le tarmac est humide, partout. S'il est sec, l'Arrêt de Bus, l'épingle de La Source et la ligne droite précédant Les Combes.

### 2009 : rappel des faits

Räikkönen sauva Ferrari de la noyade en inscrivant sa seule victoire de la saison, mais l'événement du week-end fut la remarquable performance de Fisichella sur sa Force India, qui signa la pole. Hélas, l'entrée en piste du SC le lendemain le mit à portée de Räikkönen et de son KERS, et il termina 2e.

## 14 GP d'Italie



Date 12 septembre  
Circuit Monza  
Longueur 5.793 km  
Tours 53  
Heure locale 14.00  
Heure française 14.00

Éditions 60  
La première en 1950

Record du tour (2004)  
Rubens Barrichello,  
Ferrari, 1'21"046

Meilleur tour 2009  
Adrian Sutil, Force  
India, 1'24"739  
Pole position 2009  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'24"066

Derniers vainqueurs  
Schumacher (96,  
98, 00, 03, 06),  
Barrichello (02, 04,  
09), Alonso (07),  
Vettel (08)

### À quoi ça ressemble ?

Malgré les chicanes, Monza reste le seul vrai circuit "de moteur", de loin le plus rapide et celui exigeant le moins d'appuis aéro.

### Où dépasser ?

Les beaux jours de l'apiration étant comptés, la meilleure opportunité de dépassement reste la Variante Rettifilo.

### 2009 : rappel des faits

Brawn reprit du poil de la bête avec un magnifique doublé. Une stratégie à un arrêt s'avéra payante, surtout pour Barrichello qui avait battu Button aux essais, prit la tête après son ravitaillement et fonça vers la victoire. Red Bull ne marqua qu'un point et glissa pour de bon derrière Brawn au classement.

## 15 GP de Singapour



Date 26 septembre  
Circuit Marina Bay  
Longueur 5,073 km  
Tours 61  
Heure locale 20.00  
Heure française 14.00

Éditions 2  
La première en 2008

Record du tour (2008)  
Kimi Räikkönen,  
Ferrari, 1'45"599

Meilleur tour 2009  
Fernando Alonso,  
Renault, 1'48"240  
Pole position 2009  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'47"891

Derniers vainqueurs  
Alonso (08),  
Hamilton (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un énième circuit urbain, particulièrement bosselé et dénué d'échappatoires. Les pilotes doivent de surcroît conduire de nuit et composer avec la lumière des projecteurs qui illuminent le tracé.

### Où dépasser ?

Au Turn 7, à la fin de Raffles Boulevard, mais aussi aux Turn 13 et 14.

### 2009 : rappel des faits

Lewis Hamilton parvint à remporter son 2e succès de l'année. Imperturbable tout le week-end, l'Anglais resta au commandement du départ à l'arrivée. La 2e place revint à Glock, qui profita d'un *drive-through* infligé à Vettel. Alonso termina 3e, Vettel finalement 4e, et les Brawn 5 et 6e.

## 16 GP du Japon



Date 10 octobre  
Circuit Suzuka  
Longueur 5,807 km  
Tours 53  
Heure locale 15.00  
Heure française 08.00

Éditions 25  
La première en 1976

Record du tour (2004)  
Kimi Räikkönen  
McLaren, 1'31"540

Meilleur tour 2009  
Mark Webber,  
Red Bull, 1'32"569  
Pole position 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'32"160

Derniers vainqueurs  
Schumacher (95, 97,  
00, 02, 04), Alonso  
(06, 08), Barrichello  
(03), Hamilton (07),  
Vettel (09)

### À quoi ça ressemble ?

Le seul tracé en 8 du calendrier. La délicate portion des Esses est déterminante et requiert une très grande précision.

### Où dépasser ?

À la toute dernière chicane, bien que l'on puisse facilement y sortir, ou bien en prenant l'extérieur dans le 130R si on s'appelle Alonso en 2005...

### 2009 : rappel des faits

Vettel ralluma ses espoirs de titre avec une victoire facile, dans un week-end marqué par un florilège d'accidents et saccadé par de nombreux drapeaux rouges et Safety Cars. Trulli entretenait l'espoir d'un maintien de Toyota en F1 via sa 2e place, alors qu'Hamilton complétait le podium. Button finit 8e.

## 17 GP de Corée



Date 24 octobre  
Circuit Yeongam  
Longueur 5,621 km  
Tours 55  
Heure locale 15.00  
Heure française 08.00

Éditions 0  
La première en 2010

Record du tour -

Meilleur tour 2009 -  
Pole position 2009 -  
Derniers vainqueurs -

### À quoi ça ressemble ?

Il semblerait qu'il s'agisse d'un circuit épineux et technique, ne comportant qu'une seule ligne droite.

### Où dépasser ?

L'intérieur du virage n°3 semble être un endroit favorable. Le premier virage aussi, mais uniquement au départ du fait de la courte distance entre la grille et celui-ci.

### 2009 : rappel des faits

2010 sera l'édition inaugurale du GP de Corée.

## 18 GP du Brésil



Date 7 novembre  
Circuit Interlagos  
Longueur 4,309 km  
Tours 71  
Heure locale 14.00  
Heure française 17.00

Éditions 37  
La première en 1973

Record du tour (2004)  
Juan Pablo Montoya,  
Williams, 1'11"473

Meilleur tour 2009  
Mark Webber,  
Red Bull, 1'13"733  
Pole position 2009  
Rubens Barrichello,  
Brawn, 1'19"576

Derniers vainqueurs  
Schumacher (94,  
95, 00, 02),  
Massa (06, 08),  
Webber (09)

### À quoi ça ressemble ?

Un autre circuit tournant à gauche, tortueux mais plus aussi sélectif qu'avant, bien que le revêtement reste très bosselé et que les cervicales souffrent dans la courbe de retour.

### Où dépasser ?

Le S de Senna bien sûr, bien qu'il s'agisse d'un enchaînement en aveugle et en dévers.

### 2009 : rappel des faits

La baisse de régime de Button durant la seconde partie de saison fut éclipsée par sa formidable remontée ici de la 14e à la 5e place pour ce qui restera l'une de ses plus belles prestations. Webber gagna la course, et Button s'adjuga le titre alors que Vettel et Barrichello étaient hors du coup. Échec et mat.

## 19 GP d'Abu Dhabi



Date 14 novembre  
Circuit Yas Marina  
Longueur 5,554 km  
Tours 55  
Heure locale 17.00  
Heure française 14.00

Éditions 1  
La première en 2009

Record du tour (2009)  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'40"279

Meilleur tour 2009  
Sebastian Vettel,  
Red Bull, 1'40"279  
Pole position 2009  
Lewis Hamilton,  
McLaren, 1'40"948

Derniers vainqueurs  
Vettel (09)

### À quoi ça ressemble ?

Signe des temps, ce circuit fait la part belle au standing ainsi qu'aux infrastructures derniers cris. Au moins peut-il se targuer d'avoir la plus longue ligne droite du championnat.

### Où dépasser ?

Durant cette interminable ligne droite, en prenant l'aspi ou bien en attaquant à la fin de celle-ci.

### 2009 : rappel des faits

Avec les titres pilotes et constructeurs déjà joués, la course n'eut pas grand intérêt. Le seul événement fut le 1er bris mécanique d'Hamilton en F1 (freins), alors qu'il se dirigeait vers sa 3e victoire de l'année. Vettel et Webber enregistrèrent quant à eux leur 4e doublé de la saison pour Red Bull Racing.

# Les nouveautés

La Formule 1 adore modifier ses règlements avant le début d'une nouvelle saison. Voici un condensé de tout ce qu'il faut savoir cette année, du nouveau barème de points à la fin des ravitaillements...

TEXTE BRADLEY LORD

## TESTS NOUVEAUX PILOTES

En 2009, certains pilotes ont dû faire leurs débuts en courses sans avoir pu faire de tests auparavant ; ainsi, Jaime Alguersuari a fait son premier tour en F1 lors d'un week-end de course. Désormais, tout pilote remplaçant qui n'a pas conduit de F1 au cours des deux dernières années peut faire un jour de tests. Cela ne peut être sur un circuit de GP et si le pilote ne court finalement pas, l'équipe aura un jour d'essais en moins l'année d'après. (Règlement Sportif, Article 22.1c)

## POINTS

Les dix premiers classés de chaque course marqueront désormais suivant le barème suivant : 1er - 25 points ; 2e - 18 ; 3e - 15 ; 4e - 12 ; 5e - dix ; 6e - huit ; 7e - six ; 8e - quatre ; 9e - deux ; et 10e - un point. Un des objectifs de ce changement est que les différences de points plus importantes entre les trois places sur le podium incitent les pilotes à tenter davantage de dépassements. (Règlement Sportif, Article 6.4)



## POINTS MARQUÉS LORS DU GP D'ABU DHABI 2009 AVEC L'ANCIEN ET LE NOUVEAU BARÈME

|    |                    |    |    |
|----|--------------------|----|----|
| 1  | SEBASTIAN VETTEL   | 10 | 25 |
| 2  | MARK WEBBER        | 8  | 18 |
| 3  | JENSON BUTTON      | 6  | 15 |
| 4  | RUBENS BARRICHELLO | 5  | 12 |
| 5  | NICK HEIDFELD      | 4  | 10 |
| 6  | KAMUI KOBAYASHI    | 3  | 8  |
| 7  | JARNO TRULLI       | 2  | 6  |
| 8  | SÉBASTIEN BUEMI    | 1  | 4  |
| 9  | NICO ROSBERG       | -  | 2  |
| 10 | ROBERT KUBICA      | -  | 1  |

## PIÈCES HOMOLOGUÉES

Dans le but de réduire les coûts, le règlement stipule que les équipes doivent homologuer désormais des pièces primordiales comme la cellule de survie, les arceaux de sécurité, les structures d'impact et les roues. Une fois qu'elles sont approuvées par la FIA, aucun changement n'est permis pour d'évidentes raisons de sécurité et de fiabilité. Bref, le temps des châssis "au rabais" est révolu. (Règlement sportif, Article 28.7a)



## GARAGES

Jusqu'à l'année dernière, la taille du garage était déterminée par la position au dernier championnat constructeurs : les vainqueurs disposaient de beaucoup de place, tandis que les équipes de fond de classement se contentaient de peu. Désormais, les garages seront alloués par la FIA sur de façon égale, en raison du plus grand nombre d'équipes. (Règlement Sportif, Article 23.1b)



## RAVITAILLEMENTS

Les ravitaillements en course sont interdits. Les pit-stops se feront selon l'usure des pneus, ou un désir de s'extraire du trafic. D'où des complications dans le design des voitures et pour les pilotes, qui débiteront les courses avec 150 kilos de carburant à bord. Du carburant ne pourra être ajouté que dans le garage avec un débit de 0,8 litre par seconde au maximum, et avant que la voiture ne se rende sur la grille de départ. (Sporting Regulations, Article 29)

## PÉNALITÉS

Les pénalités en temps ajoutées à la durée de course sont modifiées. Un *drive-through* imposé dans les cinq derniers tours sera converti en une pénalité de 20 secondes, et un *stop-and-go* de 10 secondes en une pénalité de 30 secondes. Avant, les deux entraînaient une pénalité de 25 secondes. Cette règle aurait relégué Lewis Hamilton à la 2e place à Spa en 2008, et non à la 3e. (Règlement Sportif, Article 16.3c)



## APPLICATION DES PÉNALITÉS

Auparavant, les pilotes pouvaient effectuer jusqu'à trois tours avant de rentrer pour un *drive-through* ou un *stop-and-go* de 10 sec. La règle réduit désormais ce cas de figure à deux tours, ce qui minimise tout avantage qu'un pilote pourrait tirer de sa pénalité. (Règlement Sportif, Article 16.4b)

# 2010

## UTILISATION DES PNEUS

Le nombre de pneus "sec" par weekend est réduit de 14 à 11 par pilote. Un train doit être retourné avant les essais libres 2 et deux avant les essais libres 3. Le top dix des qualifs doit prendre le départ avec le train utilisé pour son meilleur tour en Q3. **(Règlement Sportif, Article 25.2)**

## DIMENSIONS DES PNEUS

Bridgestone a étroitisé les pneus avant cette année, de 270 mm à 245 mm. Cela devrait résulter en un meilleur équilibre de potentiel des gommages entre avant et arrière, et décaler la répartition idéale de poids vers l'arrière.

## CHAUFFAGE DES JANTES

Ces dernières années, la question sensible de la température des pneus a amené les teams à expérimenter des couvertures chauffantes et des systèmes de chauffage des jantes pour optimiser la performance de la gomme. Les seules couvertures sont désormais tolérées, et ne peuvent agir que sur l'extérieur du pneu. **(Règlement Sportif, Article 25.3)**

## PIT-STOPS

La fin des ravitaillements va entraîner le retour de pit-stops très rapides pour les pneus uniquement. Afin d'éviter que les équipes n'utilisent de coûteux systèmes pour soulever la voiture, la FIA a interdit tout système "piloté" assistant le soulèvement de la voiture en course. **(Règlement Sportif, Article 23.1c)**



## POIDS

Le poids maximum des voitures augmente de 605 à 620 kg à tout moment d'un week-end de GP. C'est dû au besoin d'un empattement plus long pour adapter les F1 aux réservoirs d'essence plus volumineux. Une répartition de poids idéale sera moins difficile à trouver en raison des pneus avant plus étroits. **(Règlement technique, Article 4.1) FO**



# BORDS DE PISTES

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

**H**eux allemands ! Voilà qu'ils sont en passe d'égaliser, sinon de battre un record (1) que tous les amateurs de F1 français étaient fiers de ressortir avec un brin de nostalgie. Celui de l'époque bénie où les couleurs françaises était régulièrement

représentées par six ou sept pilotes au plus haut niveau de la pyramide du sport auto.

Ainsi, en 1978, Arnoux, Depailler, Jabouille, Jarier, Laffite, Pironi et Tambay se sont côtoyés

souvenir encore de ce podium du GP de France 1982 avec René Arnoux en vainqueur lumineux, Alain Prost en battu mécontent et Didier Pironi songeur – sans oublier Patrick Tambay déçu de



Une photo célèbre des sept pilotes tricolores réunis pour la première fois lors du GP d'Afrique du Sud 1978 à Kyalami.

## L'image de Français peuplant le paddock appartient au passé, et pour longtemps

sur les grilles de départ. Deux ans plus tard, Prost remplaçait Tambay mais le nombre de nos représentants restait le même. Puis, combien de fois avons-nous vu cette photo avec les Prost, Arnoux, Laffite, Jabouille, Tambay, Alliot, Streiff et Hesnault alignés en rang d'oignon le pouce levé pour saluer l'ouverture de la saison 1984 ? Il faut se

rester au pied de l'estrade. Tout cela appartient à l'histoire, et pour longtemps sans doute.

Aujourd'hui, ce sont les Allemands qui ont la main. Et ce depuis l'avènement de Michael Schumacher en 1991. Il faut croire que le premier champion du monde teuton a suscité des vocations. Résultat, la saison 2010 verra la parti-

cipation record de pilotes venus d'outre-Rhin, avec Nico Rosberg, Sebastian Vettel, Nico Hulkenberg, Adrian Sutil, Timo Glock et le septuple champion du monde en personne, de retour aux affaires. Si on veut bien compter Nick Heidfeld, qui jouera les doublures chez Mercedes, le compte y est. Il ne manquerait plus que Ralf Schumacher suive l'exemple de son vieux frère et revienne le taquiner sur les circuits pour que notre record ne vole en éclats.

Mais rassurons-nous, la F1 est une affaire de cycles. Le tour des Français reviendra. En attendant, les amateurs de F1 de l'hexagone en sont simplement à espérer qu'un seul de nos représentants trouve un volant pour exprimer son talent. (1) Les Britanniques sont hors concours...

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

## RENAULT À LA CONQUÊTE DE L'EST

IL PARAÎT que l'équipe Renault est en pleine reconstruction, voire en reconquête. Sur le papier, c'est une bonne nouvelle, mais dans la réalité, tout cela inquiète. Laissons un peu de temps aux géniaux nouveaux investisseurs pour démontrer qu'ils sont aussi solvables qu'ils ont de bonnes idées. Il faut reconnaître que mettre un peu de sang frais – je veux parler d'Éric Boullier – à la tête de leur équipe n'est pas sot, même s'il s'agit pour l'intéressé d'un grand saut. Nous saurons assez vite si le Français a la carrière pour mériter cette fonction.

Non, c'est plutôt le choix des pilotes qui nous interpelle. Celui de Robert Kubica est assez indiscutable. Le Polonais a démontré sa vitesse de pointe et sa capacité à gagner une course lorsque cette opportunité se présente. La saison 2010 devrait nous permettre de vérifier s'il est également capable de fédérer une équipe ainsi que de développer une nouvelle voiture. Pour les financiers de l'équipe Renault, Kubica présente l'avantage de venir d'un pays qu'ils regardent comme un marché à explorer pour leur business à caractère multiple.

C'est encore cette philosophie qui les a poussés à choisir leurs autres pilotes. Il y a d'abord ce

Vitaly Petrov, de nationalité russe, dont la mission sera de "pousser" Kubica dans ses derniers retranchements... Pour un pilote qui a végété quatre ans en GP2, c'est assez peu probable. Petrov représente lui aussi un gigantesque marché à défricher. C'est la première fois qu'un pilote russe est engagé en F1. Cette seule particularité aurait dû inciter les sponsors et investisseurs de son pays à se bousculer aux portes d'Enstone pour y déposer des valises de dollars, mais rien de tout ça ne s'est produit. Pire, les 15 millions promis par la famille Petrov devront être empruntés par le père du pilote.

Il y a donc fort à parier que Renault se trouve rapidement dans l'obligation d'aligner sa première doublure, à savoir Ho-Ping Tung dont le palmarès est aussi mince que le portefeuille est épais. Et si le sympathique chinois ne fait pas l'affaire en terme de performance, ce qui est probable, la voiture jaune pourrait être pilotée par le non moins sympathique belge Jérôme d'Ambrosio, dont l'honnête coup de volant ne pourra pas, à lui seul, justifier cette promotion. Quant au suppléant des suppléants, il s'agit de Jan Charouz, un jeune homme d'origine tchèque – encore un marché prometteur – dont on dit qu'il est, lui aussi, "rapide comme Crésus".

## SILVERSTONE ANNIVERSARY

EN 1950, Le circuit de Silverstone, un ancien aérodrome de la Royal Air Force lors de la seconde guerre mondiale, fut le théâtre du premier GP de l'histoire du championnat du monde de F1. À l'époque, Silverstone était un tracé vertigineux fait de huit courbes rapides.

L'édition 2010 marquera donc un anniversaire important, d'autant plus que le célèbre tracé situé dans le Northamptonshire a bien failli disparaître du calendrier. Il fut longtemps question que l'épreuve britannique déménage à Donington, une mauvaise farce désormais oubliée puisque Silverstone a signé un bail de 17 ans avec la F1. Et pour entamer dignement cette nouvelle ère, le GP de Grande-Bretagne se déroulera sur un tracé *new-look* qui sera la dixième version depuis sa création. Il faudra toutefois attendre le 11 juillet pour vérifier si, oui ou non, les architectes ont préservé ce qui a forgé la réputation de ce circuit qui réclame des pilotes engagement, courage et précision.

## COMPÉTITION AUTO AVEC À LA CLÉ UNE PORSCHE CAYMAN



Simulateurs de pilotage professionnels unique au monde et ouvert à tous

La compétition I-WAY, qui réjouit les passionnés de sport auto depuis maintenant 8 mois, connaîtra son dénouement en Juillet prochain. On vous rappelle le principe : 18 simulateurs de pilotage professionnels vous permettant de vous essayer à la course automobile au volant d'une Formule 1, d'une voiture de rallye et d'un prototype Endurance montés sur vérins électriques.

L'enjeu de la compétition, à savoir une Porsche Cayman flambant neuve, aiguise l'esprit de compétition des participants qui se prennent véritablement au jeu. On optimise les trajectoires, on gère les transferts de masse, les rapports et l'aspiration. En pôle côté Formule 1, on retrouve Céline Omnes qui excellait déjà en Rallye. Morgan Valverde, quant à lui se classe premier en Endurance et en Rallye. Les qualifications ouvertes à tous se terminent le 20 juin 2010 donnant droit aux 432 meilleurs pilotes d'accéder au week-end de final.



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

iway

Mettez à jour vos sensations

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

**R**omain Grosjean se souviendra toute sa vie de ce dimanche 31 janvier. « À 15h38 exactement, *Éric Boullier* m'a appelé pour m'annoncer que Renault F1 ne me retenait pas pour 2010, » soufflait-il, déçu, en petit comité à Paris, quelques jours plus

tard. Le même Boullier s'était spécialement rendu à Lans-en Vercors pour rencontrer Grosjean, invité d'un jour du Trophée Andros sur la neige. Il en était revenu très soucieux. Pour lui, très averti de l'évolution psychologique des jeunes pilotes passés chez DAMS, Grosjean était « *mal remis* » (un euphémisme) de ses quelques Grands Prix 2009 dans le difficile environnement de Renault.

Si la faillite individuelle de Grosjean est grave dans les faits, elle l'est encore plus dans cette impuissance du système français à renouveler une présence durable d'un jeune français en Formule 1. Après les participations fulgu-



rantes de Franck Montagny (2006) et Sébastien Bourdais (2008-2009), et celle encore plus fulgurante de Romain Grosjean (2009), il faut admettre que cette tri-

**Romain Grosjean a disputé non pas cinq mais sept courses chez Renault en 2009, et n'en aura pas une de plus...**

ple mésaventure est structurelle. Autrement dit, sans en revenir au principe (d'une autre époque), des filières qui formaient et lançaient de jeunes coureurs, il serait utile de constituer une authentique cellule de formation professionnelle.

À cet égard, la transformation de l'écurie DAMS en "junior team" Renault est, heureu-

**Il serait utile de créer une cellule authentique de formation de jeunes pilotes – sans revenir au principe des filières**

sement, significative. En vingt ans, Jean-Paul Driot et Éric Boullier ont vu passer tellement de jeunes qu'ils sont les meilleurs experts dans ce domaine pour l'Europe.

D'ailleurs, officieusement, le même Boullier ne cache pas que le refus adressé à Grosjean lui fut pénible. Reste que DAMS n'a prévu d'aligner aucun pilote tricolore en 2010.

complexe en ce sens qu'elle s'évalue, globalement, à 40 millions d'euros. Soit la somme minimale que le septuple champion du monde jugeait indispensable en garantie de base. Avec, en plus, une tendance plutôt à la hausse qu'à la stagnation.

Michael Schumacher a tenu à revenir au bon vieux système appliqué chez Ferrari : un solide socle et des primes progressives en fonction des résultats, des performances, des enjeux (championnat pilotes ou constructeurs), etc. Chaque tranche de points marqués (par dizaine) vaut son prix (avec un plafonnement de 50-60 000 dollars), à titre provisoire. En effet, sur ce sujet, tout dépendait de l'adoption (ou non) par le Conseil Mondial de la

## "L'ATELIER RENAULT" HORS JEU

LE RACHAT DE L'ÉCURIE RENAULT par Gérard Lopez ne coule pas comme un long fleuve tranquille. Au contraire. D'un côté, en interne, certains partenaires s'étonnent de nombreux retards de versements à échéance limite du 1er mars 2010 à un moment où, par contraste, les contrôleurs financiers de Renault veillent au strict respect, dans tous les secteurs de l'entreprise, des modalités de la gestion interne de la marque.

D'autre part, un problème imprévu de communication vient de se poser au Renault F1 Team. On sait que "l'Atelier Renault", sur les Champs-Élysées, servait régulièrement de base opérationnelle pour retransmettre et commenter, en partenariat avec Europe 1 et en collaboration avec Alain Prost, les péripéties audio-visuelles des Grands Prix. L'écurie Renault et ses partenaires bénéficiaient ainsi d'une intéressante exposition.

Or, Gérard Lopez – hasard où pas ? – a purement et simplement laissé l'Atelier Renault en dehors du jeu, et, surtout, du programme des Grands Prix 2010.

Pour entretenir la saison prochaine cette opération tripartite Renault F1-Europe 1-Alain Prost, il n'y a guère de temps à perdre. Si rien ne bouge, bien avant le 14 mars, jour du Grand Prix de Bahreïn, la voix française de la F1 "by Renault" s'éteindra en 2010.

Pour Renault, ce repli sur soi n'est pas du tout positif.

## LE SCHUMI D'ARGENT VAUT SON PESANT D'OR

LA DISCRÉTION qui a entouré les conditions contractuelles de Michael Schumacher chez Mercedes résulte d'une volonté délibérée. Le chiffre de sept millions d'euros donné en pâture aux médias n'est qu'un os à ronger. La face cachée de l'accord financier Mercedes-Schumacher, autrement plus complexe, ne fut d'ailleurs réglée que le 23 décembre 2009.

Tout d'abord, Michael Schumacher a signé pour trois ans (2010, 2011, 2012) sauf revirement unilatéral – de sa part – avant l'échéance de 2012. Ensuite, sa rémunération est plus

nouvelle grille des points envisagée par la FIA mais pas officialisée lors des négociations 2009 entre Schumacher et Mercedes.

Reste l'aspect le plus délicat du contrat. Le statut de Michael Schumacher. En tant que septuple champion du monde, l'Allemand obtient les précieux avantages matériels dus à son palmarès mais il ne bénéficie officiellement pas (ou plus) du privilège de 1er pilote qui lui était attribué chez Ferrari. En réalité, ce privilège existe de fait, sans avoir besoin d'être validé ou expressément défini. Par rapport à Nico Rosberg (aucun titre, aucune victoire), Schumacher est mieux qu'un leader en filigrane de l'écurie. Cette situation, Ross Brawn devra la gérer en évitant tout dérapage.

# OFFREZ UN ÉCRIN A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE  
PEUT CONTENIR  
JUSQU'À DOUZE  
NUMÉROS



POUR VOUS  
**19<sup>90</sup> €**  
LA RELIURE  
**F1 RACING**

**COMMANDEZ  
VOTRE RELIURE\*** **F1 RACING**

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :  
**F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS**

### Je désire commander

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

### Mon adresse

Nom ..... Prénom .....  
Adresse .....  
..... Ville .....  
Code postal [ ][ ][ ][ ][ ][ ] Tél ..... E-mail .....

Je suis abonné  oui  non

### Je règle par

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

Date et signature (obligatoire)

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

# ROBERT KUBICA PRESENTE LE...



Le désert poussiéreux de Bahreïn a l'honneur d'accueillir la 1ère manche de la saison. C'est la septième année que le Formula One circus s'invite sur la petite île du Golfe, un lieu où sable et soleil de plomb prédominent...

T2



## T2 : 3E RAPPORT, 160 KM/H

« L'approche de ce virage varie selon le niveau de grip et l'usure des pneus. Si vos gommes ne sont pas en bon état, vous bataillerez à l'accélération en sortie du virage 1 ; vous devez donc veiller à ce que l'arrière de l'auto ne vous échappe pas, auquel cas vous perdrez un temps considérable dans la ligne droite qui suit. C'est aussi un lieu critique lors du départ car la piste est étriquée : l'endroit s'est déjà transformé en cimetière d'ailerons par le passé... »

# GRAND PRIX DE BAHREÏN

www.DailyExpress.com

SAKHIR 14.03.10

« Après tous les essais entrepris avec la nouvelle Renault R30, je suis impatient de voir ce que ça donne à Bahreïn. J'apprécie ce tracé, bien qu'il ne soit pas très sélectif. Malgré tout, il comprend quelques longues lignes droites et trois virages lents qui requièrent des freinages appuyés. Le vent peut aussi être un problème car il répand du sable sur certaines portions du site, ce qui peut altérer l'adhérence. L'absence de virage rapide étant l'aspect le plus flagrant du circuit, nous nous concentrons donc sur le réglage du châssis plutôt que sur les appuis aéro.

L'important est d'avoir une voiture maniable, dotée d'une bonne stabilité au freinage et d'une bonne traction. Les pistes modernes rendent plus facile d'appréhender la limite de freinage, car même si on rate le point de corde, on n'endommage pas l'auto.

Ainsi, il est de coutume d'exagérer les freinages le vendredi pour trouver la limite, alors qu'en d'autres lieux, comme Monaco, on joue la carte de la sécurité afin de préserver la voiture. Ce sera important de prendre un bon envol cette saison à Bahreïn, et c'est pour ça que je suis impatient d'y être ! »

## Grand Prix de Bahreïn : ce qu'il faut savoir

|                         |   |                                   |   |
|-------------------------|---|-----------------------------------|---|
| <b>Tours</b>            | 49  | <b>Météo attendue</b>             | 21°C, soleil  |
| <b>Site</b>             | Bahrain International Circuit, Sakhir           | <b>Situation</b>                  | 23 km au Sud-Ouest de la capitale Manama  |
| <b>Longueur circuit</b> | 6,299 km  | <b>Fuseau horaire</b>             | GMT+3   |
| <b>Distance course</b>  | 308,403 km                                      | <b>Horaires (heure française)</b> |   |
| <b>Record du tour</b>   | 1'30"252 (2004)<br>Michael Schumacher (Ferrari) | <b>Vendredi 12 Mars</b>           | Essais 1 08h00 – 09h30  |
|                         |   |                                   | Essais 2 12h00 – 13h30  |
| <b>Pole 2009</b>        | 1'33"431 Jarno Trulli (Toyota)                  | <b>Samedi 13 Mars</b>             | Essais 3 09h00 – 10h00  |
|                         |   |                                   | Qualification 12h00   |
| <b>Vainqueur 2009</b>   | Jenson Button (Brawn GP)                        | <b>Dimanche 14 Mars</b>           | Course 13h00  |
|                         |   |                                   |   |
| <b>Pneus types</b>      | Super soft, medium                              | <b>Couverture TV et radio</b>     | TF1, Eurosport, RMC Info et Europe 1, ainsi que le live timing via "F1 2009 Timing Application" pour iPhone et sur le site <a href="http://www.formula1.com">www.formula1.com</a> |





### T8 & 9 : 2E RAPPORT, 115 KM/H

« Je ne pense pas que cette modification augmentera les opportunités de dépassement. Cette nouvelle section est pour le moins sinieuse, car elle comprend beaucoup de virages, mais aucune zone demandant des freinages agressifs. Les dépassements se dérouleront donc aux endroits habituels, c'est-à-dire aux Turn 1 et 4. »



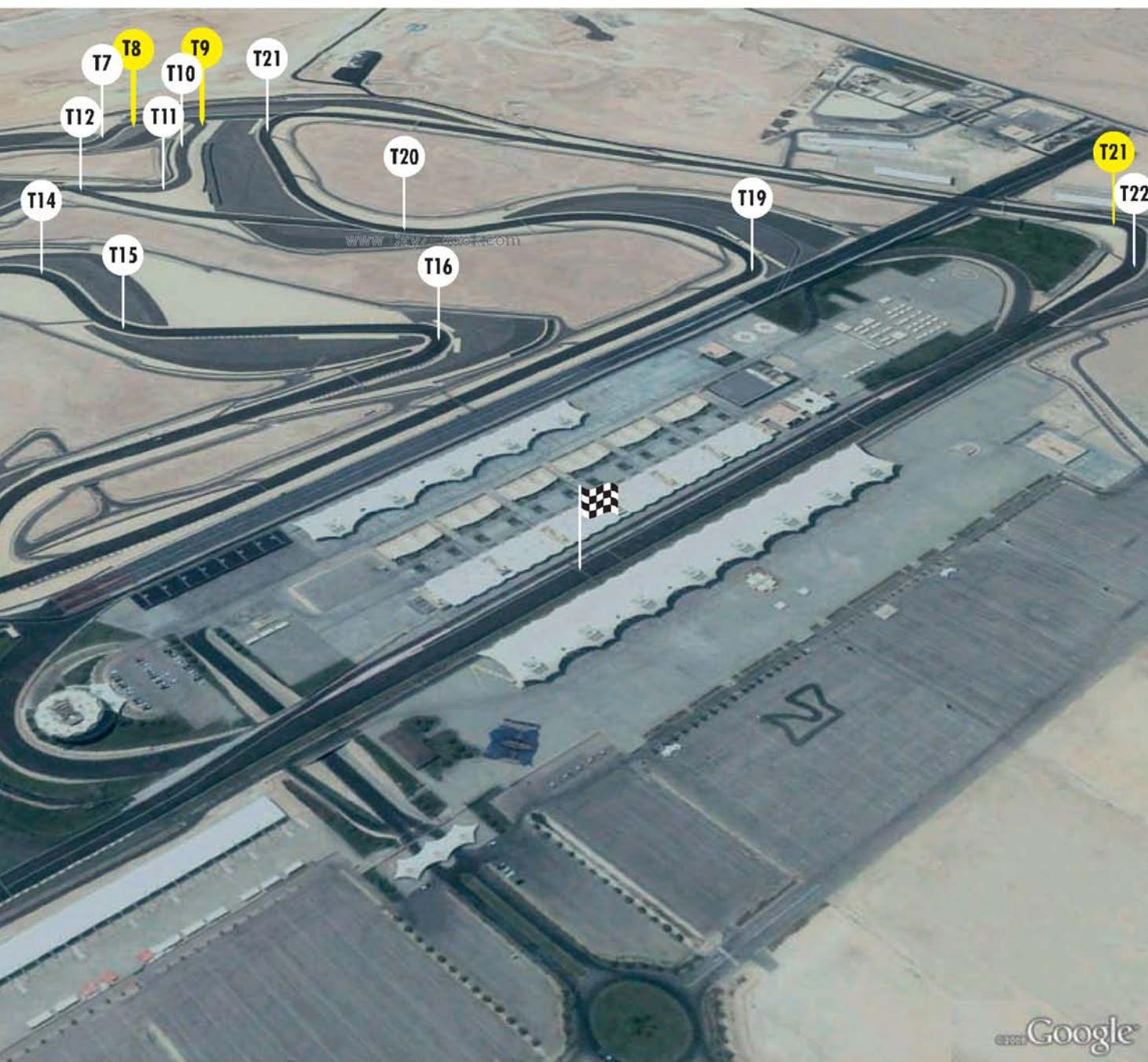
### T18 : 2E RAPPORT, 80 KM/H

« Ce gauche est difficile car on freine sous la pression d'importantes forces latérales, et on bloque facilement la roue avant intérieure. C'est dur de bien placer l'auto pour prendre la corde, du fait que le freinage est long (bien que modéré), et que le virage peut être abordé de différentes manières. En fait, il faut accumuler le max de vitesse mais aussi s'assurer de se poster au bon endroit pour pouvoir remettre les gaz le plus tôt possible en vue de la ligne droite suivante. À noter que le virage peut aussi subir les influences du vent. C'est un endroit délicat, mais un vrai défi – mon favori en somme. »



### T21 : 3E RAPPORT, 170 KM/H

« Le freinage dépend de la force et de la direction du vent. L'approche se fait à fond de 7e puis nécessite un gros freinage. Il est crucial de pouvoir rappuyer sur l'accélérateur suffisamment tôt, mais il faut prendre garde à un insidieux survirage qui pourrait être pénalisant tout le long de la ligne droite suivante. »



ANDREW FERRARO/LAT • LORENZO BELLANCA/LAT • CHARLES COATES/LAT



# LA F1

## D'AVANT...

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

### LA GRILLE AUX SIX FRANÇAIS

www.DayzEbo.com

À quelques pages d'ici, Lionel Froissart évoque les six pilotes allemands qui prendront à Bahreïn le départ de la saison 2010 – avec un septième tapi dans l'ombre : Nick Heidfeld, le troisième homme de Mercedes. Il évoque aussi, dans un parallèle cruel, les six Français qui prirent le départ du GP d'Afrique du Sud 1978 à Kyalami – ils étaient en fait sept, eux aussi, mais René Arnoux n'était pas parvenu à qualifier sa modeste Martini.

Cette course était la troisième de la saison, après la tournée sud-américaine en Argentine et au Brésil. Le contingent français était pour la première fois porté à sept membres, Jean-Pierre Jabouille et sa Renault faisant leur première apparition de l'année et la petite écurie du grand Tico Martini s'engageant pour la première fois en F1 après avoir longtemps accumulé les victoires et les titres en F1 et F3.

Niki Lauda, champion en titre, avait signé la pole sur sa Brabham à moteur V12 Alfa Romeo mais c'est Mario Andretti, vainqueur en Argentine, qui prit la tête au départ devant le local Jody Scheckter sur Wolf. Andretti rétrogradant, Scheckter prit la tête au 21<sup>e</sup> tour mais s'en fit déposséder sept boucles plus tard par le surprenant Riccardo Patrese sur la non moins surprenante Arrows : ce n'était que le deuxième GP de l'écurie ! Le jeune italien mena la course tambour battant jusqu'à ce que son moteur ne cède à 13 tours du but...

Un Patrick Depailler patient récupéra la 1<sup>ère</sup> place. La suite se trouve dans le petit encadré qui lui est consacré ci-contre...

#### 1 JEAN-PIERRE JABOUILLE

Le moteur turbo de sa Renault (celle de l'année précédente) se plaisant en altitude, "le grand" signa un superbe 6<sup>e</sup> temps en qualif. En course, il allait se maintenir à la 7<sup>e</sup> place jusqu'au 34<sup>e</sup> tour, puis rétrograda avant de renoncer, le V6 ayant rendu l'âme.

#### 4 JEAN-PIERRE JARIER

Ayant rejoint la saison précédente l'écurie ATS de l'Allemand Gunther Schmidt, qui avait racheté le matériel F1 de Penske, le rapide Jarier partit de la 17<sup>e</sup> place et fit une course sans histoire pour finir à la 8<sup>e</sup> position – qui ne rapportait alors pas de point.



## 2 PATRICK DEPAILLER

Le Clermontois profita de l'hécatombe pour revenir de la 11<sup>e</sup> place de grille et prendre la tête après l'abandon de Peterson (à sa droite sur la photo). Un souci d'alimentation l'empêcha de contenir Peterson (casque jaune et bleu, à droite) dans le dernier tour...

## 3 JACQUES LAFFITE

Toujours engagé sur la Ligier-Matra JS7 de l'année d'avant (une pratique courante à l'époque), "Jacquot" fit une course régulière qui l'amena à la 5<sup>e</sup> place sur la ligne d'arrivée - que 12 pilotes seulement franchirent sur les 26 qui avaient pris le départ.

## 5 DIDIER PIRONI

Pour son troisième GP, le tout jeune pilote Tyrrell se qualifia 14<sup>e</sup> juste derrière son coéquipier Depailler, Peterson et Laffite. Après un départ raté, comme on peut le voir, il revint sur les talons de Laffite et marqua son premier point avec la 6<sup>e</sup> place.

## 6 PATRICK TAMBAY

Auteur d'un remarquable 4<sup>e</sup> chrono aux essais qualificatifs à seulement 16 centièmes de son illustre équipier chez McLaren, James Hunt, Tambay fut contraint par un souci mécanique de s'élaner en queue de peloton et sortit en remontant au 5<sup>e</sup> tour.

# CONSEILS D'AMI...

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



Jackie Stewart a toujours été fier de porter un tartan...

## SIR JACKIE STEWART

ÉCOSSAIS ET TRIPLE CHAMPION DU MONDE, 70 ANS

### 1 CHOISISSEZ BIEN VOS AMIS

Quand on a une vie exposée, on est vu avec beaucoup de monde et il faut bien choisir ses amis. Si vous voyez les mauvaises personnes, que ce soit en privé ou dans les affaires, vous serez considéré comme eux et ça fera du tort à la perception que les gens auront de vous.

### 2 PROMETTEZ MOINS, FAITES PLUS

C'est le meilleur moyen pour que les attentes des gens ne soient pas supérieures à ce dont vous êtes capable. Quand vous accomplissez plus que ce que les gens attendent de vous, ce que vous faites est beaucoup mieux apprécié.

### 3 SOYEZ RÉGULIER AVANT TOUT

Vous ne gagnerez jamais le championnat si vous êtes bon un jour et pas le lendemain. On ne peut avoir de hauts et de bas. Il faut faire son travail du mieux possible à chaque fois qu'on grimpe dans le cockpit de sa voiture.

### 4 ENBAUCHEZ LES MEILLEURS

Une équipe de course est bonne grâce aux gens qui la composent et il faut éliminer tous les freins pour attirer les bonnes personnes. Stewart GP n'a jamais eu de découvert, ce qui m'a permis de tout faire pour lever des fonds et investir dans du bon matériel, cela pour attirer Alan Jenkins [directeur technique].

### 5 VISEZ LA CIBLE

Pour être bon tireur, il faut une coordination des yeux et des mains, de bonnes réactions et une bonne maîtrise de soi – autant de choses qui s'appliquent au pilotage. Je mets sans doute plus de moi au tir au fusil que je n'en ai jamais mis dans mon pilotage car c'est là que j'ai découvert l'ivresse de la victoire. J'ai commencé le tir à l'âge de 14 ans et gagné une compétition... avant d'être déchiré !

### 6 NE SOUS-ESTIMEZ PAR LES ÉCOSSAIS

Ce que l'Écosse exporte le plus, ce sont les gens : il y a beaucoup d'Écossais tout autour du monde qui ont réussi. Nous avons une réelle détermination à tout faire pour réussir – en partie motivée, je pense, par le fait que nous venons de ce petit "là-haut" au nord de la Grande-Bretagne. J'ai souvent l'impression d'avoir à faire mes preuves quand je réalise quelque chose, comme beaucoup d'Écossais.

### 7 COMBATTEZ LA DYSLEXIE

Quand on a un handicap de naissance, il faut grandir et apprendre à vivre avec. Le défi est plus important si l'on devient handicapé au milieu de sa vie en sachant ce que c'est que de vivre normalement. J'avais des difficultés pour apprendre dans mon enfance et on m'a finalement diagnostiqué une dyslexie à 42

ans ; c'était comme si quelqu'un m'avait sauvé de la noyade. J'ai soudain compris que je n'étais pas borné, et qu'il y avait des millions de gens comme moi dans le monde.

### 8 ENTRETENEZ VOTRE PASSION

Il faut deux choses pour réussir une longue carrière en sport auto : passion et succès. Les gens aiment les vainqueurs, quelle que soit la façon dont ils gagnent, et il faut adorer son sport. C'est mon cas, après toutes ces années.

### 9 RESTEZ SUR LA PISTE

À mon époque, on ne pouvait se permettre de sur-piloter. Il fallait garder une petite marge, sous peine de finir dans les arbres. Ce n'est plus le cas aujourd'hui – Dieu merci – car la F1 est plus sûre et l'on voit souvent les pilotes faire de petites excursions hors piste. Même Michael Schumacher en faisait à un moment ou un autre lors d'un week-end de course.

### 10 PORTEZ UN TARTAN

Un garçon que je connais s'est marié il n'y a pas très longtemps en ayant sur lui le Racing Stewart, et un autre l'a mis sur la voile de son yacht. Nous sommes fiers du Racing Stewart, du bleu écossais et un mix du Royal Stewart (qui était sur mon casque) et du Hunting Stewart (qui était sur celui de mon fils Paul).

JEFF BLOXHAM/LAT

VOUS AVEZ AIMÉ CE NUMÉRO DE F1 RACING ? **RENDEZ-VOUS FIN MARS** POUR TOUT SAVOIR SUR LE DÉBUT DE SAISON



# 24 HEURES DU MANS

12-13 JUN 2010

www.day-after.com

CHAQUE SECONDE  
EST UNE NOUVELLE ÉMOTION

BILLETTERIE : [www.lemans.org](http://www.lemans.org)



Photo: ACO, Nikon (E. GAUDIN, J. ROYER, J.P. ESPITALIER) - Lo Fourmi.



- PHILIPPE L..... 34 ans.
- Assistant Chef de Chantier. 1m79. 80 kg.
- Marié. 2 enfants.
- Pilote en Karting Loisir (indoor et outdoor) depuis le 12 novembre 2008 (soirée entre copains).
- Coût de sa saison 2009 : 362 € (5 courses, déplacements compris !)
- Classement Mondial : 723<sup>e</sup>
- Classement Français : 81<sup>e</sup>
- Classement sur mon Circuit SWS : 9<sup>e</sup>
- Objectif 2010 : être invité à la Finale Mondiale SWS 2011 !

Comme Philippe...  
et des dizaines de milliers de pilotes amateurs partout dans le monde...

**PARTICIPEZ**, sur l'ensemble des **Circuits Officiels SWS\***, aux **SODIWSERIES (SWS)**,

**LE PREMIER CLASSEMENT MONDIAL AMATEUR DE KARTING LOISIR !**

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

**INSCRIPTIONS GRATUITES**

**[WWW.SODIWSERIES.COM](http://WWW.SODIWSERIES.COM)**



**\* Circuits Officiels SWS**  

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

|                   |  |    |                         |       |
|-------------------|--|----|-------------------------|-------|
| TECHNIKART        | <a href="http://www.technikart.fr">www.technikart.fr</a>             | FR | St Pierre sur Divres    | 14110 |
| GP CIRCUIT        | <a href="http://www.gp-circuit.com">www.gp-circuit.com</a>           | FR | Lamballe                | 22400 |
| TOP KART TOULOUSE | <a href="http://www.topkart.fr">www.topkart.fr</a>                   | FR | Muret                   | 31600 |
| KARTING DE RENNES | <a href="http://www.karting-rennes.fr">www.karting-rennes.fr</a>     | FR | Melesse                 | 35520 |
| SOLOGNE KARTING   | <a href="http://www.sologne-karting.com">www.sologne-karting.com</a> | FR | Salbris                 | 41300 |
| CITY KART (x2)    | <a href="http://www.citykart.fr">www.citykart.fr</a>                 | FR | St Seb/Loire et Sautron | 44230 |
| SOLO KART         | <a href="http://www.solokart.com">www.solokart.com</a>               | FR | Rlesse                  | 44630 |
| KARTING OBERLIN   | <a href="http://www.kart-oberlin.com">www.kart-oberlin.com</a>       | FR | Nancy                   | 54000 |

|                           |  |     |                 |       |
|---------------------------|--|-----|-----------------|-------|
| KART 96                   | <a href="http://www.kart96.fr">www.kart96.fr</a>                       | FR  | Ploëmel         | 56400 |
| KART INDOOR CHRONO 67     | <a href="http://www.kartindoorchrono.com">www.kartindoorchrono.com</a> | FR  | Feytaud         | 67030 |
| RACING KART DU MANS       | <a href="http://www.racingkartdumans.com">www.racingkartdumans.com</a> | FR  | Soulire         | 72370 |
| CLOT KART                 | <a href="http://www.clotkart.com">www.clotkart.com</a>                 | FR  | Meslay-en-Brie  | 72141 |
| FINNEBALL-IG KARTING      | <a href="http://www.igkarting.com">www.igkarting.com</a>               | FR  | Montauban       | 82000 |
| MADE IN KART JOIGNY       | <a href="http://www.madeinkart.com">www.madeinkart.com</a>             | FR  | Joigny          | 89300 |
| RACING KART DE CORNILLLES | <a href="http://www.wk.fr">www.wk.fr</a>                               | FR  | Boissy l'Allier | 95650 |
| EUPENER KARTING           | <a href="http://www.eupenerkarting.be">www.eupenerkarting.be</a>       | BEL | EUPEN           | 4700  |