

F1 RACING

**NUMÉRO
SPÉCIAL**

Vettel champion,
Alonso dégoûté...

F1 2010 : LE BILAN

**Retour sur une
saison de folie**

DOM. 6,80 € - BELGIQUE 6,20 € - SUISSE 10,40CHF - CANADA 11,95CANS

L 19828 - 142 - F: 5,50 €



**B
B**
MEDIA

B.R.M.



MRT-48



www.brm-manufacture.com

Tél. 01 61 02 00 25

FRANCE AIX EN PROVENCE : A. Pellegrin 04 42 38 53 04 - BORDEAUX : Mornier 05 56 44 82 83 - CANNES : Vogtime 04 93 68 28 81 - COURCHEVEL : Darmand 04 79 08 36 27 - DIJON : Borde 03 80 67 17 80
LA ROCHELLE : Alain Joaillier 05 46 41 42 37 - LEVALLOIS PERRET : Charles Pozzi 01 47 30 56 00 - LILLE : Lepage 03 20 12 04 04 - LORIENT : dtb 02 97 21 16 02 - LYON : Maier 04 78 42 08 81
MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80 - METZ : Jean Hardy 03 87 75 00 01 - PARIS : Abarth Neubauer 01 45 00 69 80 - Charles Pozzi 01 45 00 99 36 - Colette 01 55 35 33 90 - Les Montres Passy 01 53 92 51 61
Les Montres Bonaparte 01 46 34 71 38 - Les Champs d'Or 01 40 76 02 02 - Louis Pion 01 42 25 31 10 - Maison Paillard 01 40 54 29 09 - Le Printemps 01 42 82 45 10 - REIMS : GEAY Joailliers 03 26 47 61 06
ROUEN : Lepage 02 35 88 53 53 - ST MAXIME : Darmand 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 82 81 - ST TROPEZ : Lili Brooks 04 94 97 75 09 - TOULOUSE : Eric Bernadou 05 61 53 99 04

MONACO Temps & Passions +377 9777 1625

CORSE BASTIA : AL Joaillerie 04 95 31 46 52 - PORTO VECCHIO : Bibus Or 04 95 70 38 12

BELGIQUE BRUXELLES : Francorchamps Motors +32 2 352 03 40 - George Joailliers +32 2 343 52 34 - Hall of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Desitter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69

LUXEMBOURG Wagner +352 22 63 70

Bernard Richards Manufacture

Bernard Richards Manufacture



REDACTION 63, BOULEVARD FRANÇOIS MITTERRAND
63000 CLERMONT-FD - TÉL. 04 73 98 08 31 - FAX. 04 73 98 04 67

L'équipe

Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
jpvennin@bandbmedia.com
Ont collaboré à ce numéro
Richard Faux, Frédéric Delarue.
Chroniqueurs
Jacques Villeneuve, Lionel Froissart,
Renaud de Laborderie
Maquettiste Annick Pereton

Publicité

Capitale Régie - 35-37, rue Gallieni
92100 Boulogne-Billancourt
Standard : 01 58 88 37 00
Directeur de régie Yann Crabé
yann.crabe@capitaleregie.com
Chef de publicité Séverine Yriex
severine@capitaleregie.com - 01 58 88 37 11
Directrice de publicité Maeva Grafeuille-Zermati
maeva@capitaleregie.com - 01 58 88 37 13

Photogravure

Publicompo - 63000 Clermont-Ferrand
Imprimerie
Rivadeneira - Espagne

Vente au numéro MLP - 04 74 82 14 14

KIOSQUE France & Etranger

France MLP
Tél : + 33 (0)4 74 82 14 14
Etranger EXPORT PRESS
Tél : + 33 (0)1 40 29 14 51

Abonnement F1 Racing

ABO MARQUE - BAL 314
116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE
Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 62 48 12 63
email : bbmedia@abomarque.fr
Reliures B&B Media
40, rue de Paradis - 75010 Paris
vnoyelle@bandbmedia.com
Anciens numéros www.webabo.fr
Version numérique www.relay.fr

Direction

Gérants Christophe Bonicel, Olivier Benchetrit
Directeur de publication Christophe Bonicel
Administration Finances Olivier Benchetrit

F1 Racing est édité par

SARL au capital de 50 000€ 
Principaux actionnaires
Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit
Siège social 8 rue du faubourg Poissonnière
75010 PARIS
RCS Paris B452684673
Commission paritaire 0514 K 79814
Dépôt légal à parution

F1 Racing est une marque commerciale de Haymarket Magazines Limited utilisée sous licence par B & B Media en français.

ABONNEMENT

Consultez le service abonnement
En ligne www.webabo.fr - e-mail bbmedia@abomarque.fr
Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 62 48 12 63
• **Canada et Amérique du Nord** : www.expressmag.com -
e-mail : expsmag@expressmag.com
• **Suisse** : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert -
CH-1227 Carouge - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08
59 - e-mail : abonnements@dynapresse.ch
• **Belgique** : Abo Marque - email : bbmedia@abomarque.fr

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, Amérique du Sud, Asie, Brésil, Belgique, Chine, Corée, Croatie, Espagne, États-Unis, France, Grèce, Irlande, Italie, Hong Kong, Hongrie, Inde, Indonésie, Japon, Malaisie, Mexique, Moyen-Orient, Pays-Bas, Philippines, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Turquie, Taiwan par Haymarket Autopost Classic Publications Ltd, une division de Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Avenue Road, Teddington, Middlesex TW11 9BE, Grande-Bretagne. Tél +44 208 267 5906 Fax +44 208 267 5022

Publiads :
Tél +44 208 614 8804
Fax +44 208 267 5977
Formula One, Formula 1 et F1 sont des marques de Formula One Licensing BV, société de Formula One Group Company, et sont utilisées sous licence. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans une permission écrite de l'éditeur est interdite. Le plus grand soin est apporté au contenu du contenu de F1 Racing, l'éditeur et l'imprimeur ne peuvent être tenus pour responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.

PRÉ-GRILLE / Jean-Philippe Vennin / 11.2010



Pan sur le museau et autres bricoles

COMMENÇONS par un petit *mea culpa* : ici même le mois dernier, en disant que Red Bull pourrait devenir la première équipe titrée depuis 1995 sans s'appeler Ferrari, McLaren, Williams ou Benetton/Renault, l'auteur de ces lignes avait juste oublié... Brawn GP, championne en 2009 ! Honte à lui bien sûr et pan sur le museau, comme disait un de ses aînés dans le métier...

Faute avouée est à moitié pardonnée, dit-on. Pour la seconde moitié, *F1 Racing* vous a concocté un numéro spécial bilan de cette saison 2010 qui restera dans les annales (la saison, pas le numéro, nous ne sommes pas si prétentieux). Une certaine justice l'a emporté, mais ne nous attardons pas ici ni sur les mérites de Sebastian Vettel (une poignée d'experts en parle très bien à l'autre bout de ce magazine, en page 98), ni sur la vacuité du choix stratégique de Ferrari lors de la dernière manche

d'Abou Dhabi (d'autres ont fait ça très bien, mais en omettant trop souvent de dire que la véritable erreur ne fut pas de calquer la stratégie d'Alonso sur celle de Webber, ce qui était en fait logique sous peine de se trouver *ex æquo* avec Vettel et d'être battu au nombre de... 4e places, mais bien d'avoir "oublié" qu'il y a d'autres gens en piste que ceux qui jouent le titre). Et dire qu'on ne voulait pas s'attarder là-dessus...

Quoi qu'il en soit, si les consignes (appelons un chat un chat) de Ferrari à Hockenheim n'ont pas assuré le titre à Fernando, l'absence de consignes de Red Bull au Brésil l'a assuré à Sebastian. À méditer...

Rendez-vous dans un mois, avec, entre autres, un regard inédit et chargé d'émotion sur un grand nom et une page importante de l'histoire de la Formule 1. On ne vous en dit pas plus. En attendant, bonne lecture...

SOMMAIRE / DÉCEMBRE 2010

PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

- 04 **PARADES** : les plus belles photos du mois
- 10 **PITPASS** : tout ce qui fait parler en formule 1
- 24 **CHRONIQUE** : Jacques Villeneuve
- 26 **CHRONIQUE** : Lionel Froissart
- 28 **QU'EST DEvenu...** Bertrand Gachot ?
- 30 **MON PLUS BEAU JOUR DE F1** : les lecteurs racontent
- 80 **CES ANNÉES-LÀ**, au mois de décembre...

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

- 32 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS... À RUBENS BARRICHELLO**
Sur Ferrari et Schumacher, forcément, et plein d'autres choses encore
- 38 **VETTEL : LE FEUILLETON DU WEEK-END OÙ IL A CONQUIS LE TITRE MONDIAL**
Nos photographes ont traqué l'Allemand jusque dans l'avion du retour
- 44 **PAT SYMONDS DÉCRIPE, ÉPISODE 1 : RED BULL RB6**
F1 Racing a demandé à son expert technique de détailler les trois voitures qui ont dominé la saison, à commencer par la championne
- 46 **2010 : LA PLUS BELLE SAISON DE L'HISTOIRE DE LA FORMULE 1 ?**
L'avis d'un "ancien" qui remonte loin, très loin, pour trouver aussi bien
- 54 **LES MEILLEURES PHOTOS DE L'ANNÉE PAR LES MEILLEURS PHOTOGRAPHES...**
... qui, comme chaque année dans *F1 Racing*, les commentent pour vous
- 66 **PAT SYMONDS DÉCRIPE, ÉPISODE 2 : McLAREN MP4-25**
Notre expert continue avec celle qui, la première, a eu le fameux F-duct
- 68 **LAUDA ET SCHUMACHER, LES REVENANTS**
Le premier évoque le retour du second, et il sait de quoi il parle
- 74 **PAT SYMONDS DÉCRIPE, ÉPISODE 3 : FERRARI F10**
L'ami Pat termine avec le cru 2010 de la Scuderia, pas mauvais du tout
- 76 **LES DÉBUTANTS RACONTENT LEUR SAISON**
Nico Hülkenberg, Bruno Senna, Lucas di Grassi et Vitaly Petrov n'ont pas toujours eu la partie facile mais ils sont impatients de remettre ça !

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

- 82 **SOMMAIRE**
- 84 **CORÉE** : l'analyse de Pat Symonds
- 88 **BRÉSIL** : l'analyse de Pat Symonds
- 92 **ABOU DHABI** : l'analyse de Pat Symonds
- 96 **CHRONIQUE** : Renaud de Laborderie
- 98 **DÉBAT** : Vettel mérite-t-il son titre ?

038



046



054



068



076







Parade

Le nouveau N°1 Tout le monde sait qu'il était déjà le n°1 chez Red Bull, mais Sebastian Vettel est désormais officiellement le pilote n°1 tout court ! À Abou Dhabi, pour la douzième fois seulement dans toute l'histoire de la F1, trois champions du monde étaient réunis sur le podium. Les trois derniers.

Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Dimanche 14 novembre

Qui Lorenzo Bellanca/LAT





Parade

Le soleil se couche... sur 2010 et sur les espoirs de Fernando Alonso. Il avait surmonté pannes mécaniques et erreurs de sa part avant d'émerger en favori à Abou Dhabi, mais ses chances de titre vont être balayées par une mauvaise stratégie et un parfait Vitaly Petrov. Qui a dit que tout était prévisible en F1 ?
Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Samedi 13 novembre
Qui Lorenzo Bellanca/LAT





PROFITEZ VOUS AUSSI DES SENSATIONS FORTES DE LA F1

De l'émotion de la grande vitesse à la tranquillité du littoral, la Malaisie gagne sur les deux tableaux

Le Circuit international de Sepang est un circuit de F1 moderne, qui a accueilli de nombreuses courses spectaculaires depuis son premier Grand Prix en 1999.

Construit en un temps record de 14 mois, il compte parmi les meilleurs circuits au monde. Il est doté d'un tracé particulier et difficile, d'installations d'avant-garde, de superbes postes d'observation et d'une ambiance passionnée.

Événements sur le circuit

Très peu d'autres circuits de F1 proposent une gamme d'événements aussi variée que Sepang. Les choses à faire et à voir autour du circuit abondent. Les abonnés peuvent

assister à des compétitions de karting, des séances d'autographes des pilotes et un centre commercial animé se niche au cœur du complexe.

Divertissements sans interruption

Tout près, à Kuala Lumpur, vous trouverez des édifices légendaires, comme les tours jumelles Petronas et une diversité de bars, restaurants et spectacles. Profitez de la vente du GP de Malaisie, avec des promotions et des offres spéciales dans plus de 450 boutiques.

Grâce à la passion du pays pour les sports mécaniques (tout particulièrement l'écurie Lotus soutenue par l'état malaisien), Sepang s'anime pendant le week-end du Grand Prix.



De belles forêts tropicales, des mosquées historiques et des édifices légendaires comme les tours jumelles Petronas... la Malaisie est une destination unique

Billets pour la course à partir de 7 € seulement

Achetez vos billets dès maintenant à
www.sepangcircuit.com



Les stations balnéaires tranquilles de la Malaisie, son climat chaud et tropical, qui met à l'épreuve l'endurance des pilotes de F1, en font un lieu idéal pour se détendre





F
Formula 1™

**PETRONAS
MALAYSIA
GRAND PRIX**

**KUALA LUMPUR
08.09.10 AVRIL 2011**

ACHETEZ DÈS MAINTENANT VOS BILLETS À PARTIR DE 7 EUROS* SEULEMENT

RÉSERVATIONS ANTICIPÉES : REMISE DE 50 % POUR TOUT ACHAT AVANT LE 31 DÉCEMBRE 2010

TRIBUNE PRINCIPALE

• **Ruby** €142 • **Crystal** €130 • **Turquoise** €107 • **Jade** €95 • **Garnet** €83 • **Topaz** €83 • **Tower 2** €83
• **Citrine** €60 • **Tower North** €60 • **Tower South** €60 • **Tower 1** €60

TRIBUNE

• **K1** €71 • **F** €48

HILLSTAND

• **C2** €14 • **K2** €7 • **C1** €7 • **C3** €7

**Taux de change approximatif du MYR dans la devise indiquée. Le tarif qui est précisé s'applique à la Vente anticipée et est en euros.
Les conditions générales de vente sont en vigueur.*

Sponsor titre



Pour la billetterie, connectez-vous à sepangcircuit.com
ou appelez le **+603 8778 2222**



FITFAS

Votre laissez-passer pour le paddock

OPINION

ADRIAN NEWEY EST-IL LE CHAMPION TOUTES CATEGORIES DE LA F1 ?

Ses voitures ont signé un total de 15 victoires et 20 pole positions au cours des deux dernières saisons mais il coûte à Red Bull la moitié du salaire d'Alonso chez Ferrari...

Adrian Newey s'est bâti une réputation de magicien en F1. Des championnats gagnés avec trois équipes différentes montrent que pour gagner, c'est l'homme qu'il faut avoir avec soi. Son CV parle pour lui : les deux titres qu'il vient d'ajouter à son palmarès portent à 14 le nombre de ceux remportés par ses voitures depuis 19 ans.

« Il ne faut jamais oublier son premier titre, » dit Adrian, « mais ce que nous avons réussi chez Red Bull est unique. J'ai été là quasiment dès le début et nous avons atteint l'objectif que nous nous étions fixé. »

Après des passages couronnés de succès chez Williams et McLaren, Newey a rejoint RBR en janvier 2006 – cinq ans après qu'il ait déjà failli intégrer l'écurie quand elle s'appelait Jaguar Racing. Les résultats n'ont pas été immédiats car il lui a fallu renforcer le bureau de design de Milton Keynes pour en porter l'effectif à plus de 200 personnes, mais, en 2009, il avait tout en place et l'équipe qui n'avait remporté qu'une lointaine course avant son arrivée (le GP d'Europe 1999 sous l'ère Stewart GP) en remporta six pour finir 2e du championnat constructeurs. Cette année, avec la sublime RB6, Red Bull a fini par toucher le jackpot.

Un salaire de dix millions d'euros par an fait de Newey la personne la mieux payée chez Red Bull Racing, mais c'est à peine la moitié des 20 millions alloués à Fernando Alonso par Ferrari. Or, même les meilleurs pilotes ne sont rien dans une bonne voiture...



VLADIMIR RYS/BONGARTS/GETTY IMAGES • ANDREW FERRARO/LAT • ARCHIVES LAT • SUTTON IMAGES

12



AILERON RADICAL ET AJUSTABLE EN 2011

C'est la dernière solution trouvée pour favoriser les dépassements depuis, euh... le KERS. Pat Symonds nous explique son fonctionnement

18



LES JEUNES POUSSENT

Au lendemain du GP Abu Dhabi, la nouvelle génération a pris le circuit d'assaut... et tourné plus vite que ses aînés ! Ça mérite bien quelques explications...



PATRICK HEAD (DIRECTEUR DE L'INGÉNIERIE DE WILLIAMS)

« Adrian est arrivé chez nous en 1990, car nous devions faire un grand pas en avant côté design. La FW14 "descendait" de la Leyton House, et aurait gagné le titre en 1991 sans une mauvaise fiabilité au début. Par la suite, elle fut au-dessus du lot – mais Senna [sur McLaren] avait déjà pris trop d'avance. Adrian est resté notre chef designer jusqu'en 1996. Ce fut une période à succès pour nous, en bonne partie grâce à lui. »



MARTIN WHITMARSH (DIRECTEUR DE MCLAREN)

« Une combinaison de réel talent, de compréhension et d'innovation. Il pousse tout jusqu'à la limite, du moment que le pilote est à l'aise et que la voiture n'explose pas, et il a une motivation unique. Assurer ses arrières et adopter une approche plus sûre est facile. Il a une très grosse cote car aucune écurie en F1 ne lui tournerait le dos s'il allait la voir pour lui demander du travail. Là réside toute sa valeur. »



CHRISTIAN HORNER (DIRECTEUR RED BULL RACING)

« Adrian est un membre important de l'équipe. Au-delà de son palmarès et de ses capacités techniques, c'est quelqu'un de bien. Les gens aiment travailler avec lui. Il inspire les jeunes ingénieurs et ne s'oppose jamais aux idées constructives. Il est différent des directeurs techniques modernes : il a toujours de planche à dessin, un jeu de "pistolets" et une calculette qu'il a depuis l'université. C'est une personnalité unique. »



MARK WEBBER (PILOTE RED BULL RACING)

« Toute équipe ne peut être meilleure que son maillon faible ; si tous les départements ne sont pas à fond, on ne peut gagner le championnat. L'usine était une vraie ruche ces 18 derniers mois. C'était incroyable, et sans Adrian, rien de tout cela n'aurait pu se produire à mon avis. C'est un personnage-clé, dont on a pu voir aussi qu'il est aussi très fort pour interpréter les nouveaux règlements techniques. »



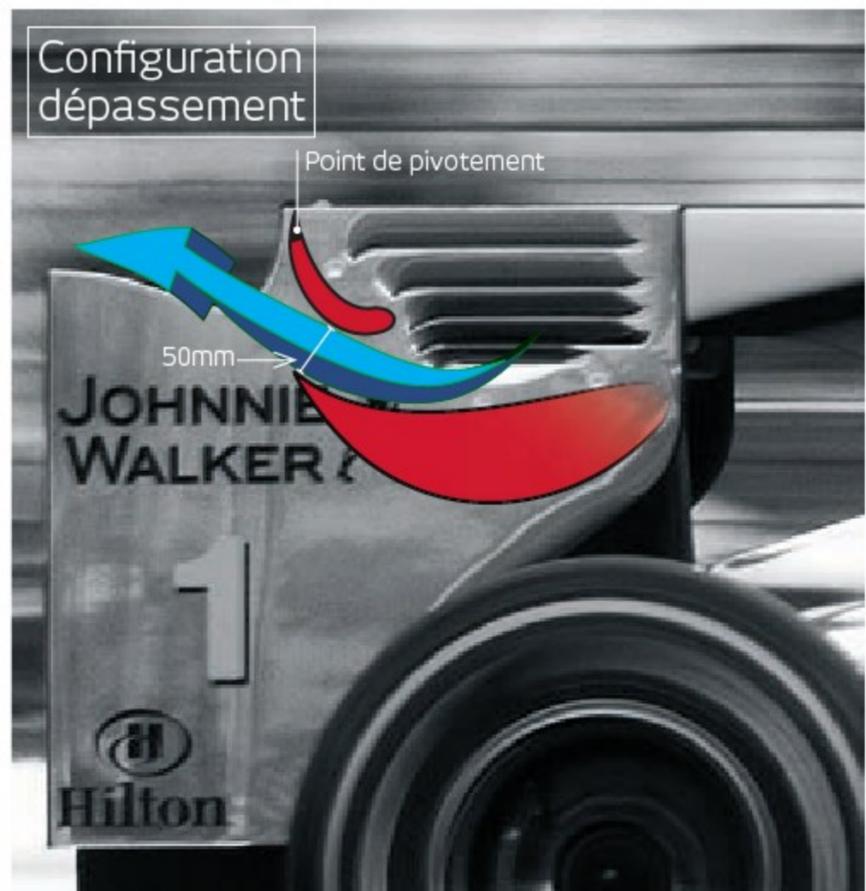
SIR JACKIE STEWART (FONDATEUR ET DIRECTEUR DE STEWART GRAND PRIX)

« Tout simplement brillant. Si je dirigeais encore une équipe, je ferais tout pour l'engager. Il paraît aussi motivé qu'il y a 20 ans. Il a reçu le trophée du BRDC [le très sélect British Racing Drivers' Club] de meilleur ingénieur en 2009 et je ne serais pas surpris qu'il l'ait encore cette année. »

Le bulletin de notes de Mister Newey

Il a été reçu un paquet de fois au cours de ces 22 dernières années...

Équipe	Vict.	Autres podiums	Poles	Championnats
March/Leyton House (1988-1990)	0	2	0	0
Williams (1991-1996)	59	67	77	9
McLaren (1998-2005)	41	75	35	3
Red Bull (2007-2010)	15	23	20	2
Total	115	167	132	14



TECH

EXCLUSIF : Voici comment fonctionnera l'aileron arrière ajustable en 2011

Pat Symonds s'est "rencardé" sur ce nouveau système censé faciliter les dépassements

La saison 2009 vit l'introduction d'ailerons avant mobiles conçus pour faciliter les dépassements. Mais si les pilotes jugèrent cela utile pour ajuster l'équilibre de leur voiture, ils ne trouvent pas que ça les aidait à dépasser. Avec l'expérience des *Flucts* et du *KRS* améliorant la vitesse en ligne droite, une nouvelle approche était nécessaire pour 2011.

L'an prochain, donc, l'aileron avant ne sera plus réglable mais le volet de l'aileron arrière pivotera autour de son axe supérieur. Cette rotation laissera un espace entre le plan principal et le volet variant de 10 à 50 mm.

Avec un espace de 10 mm, le plan et le volet travaillent ensemble pour générer de l'appui. Quand l'espace augmente, les deux éléments agissent de façon plus indépendante, réduisant l'appui et la traînée pour augmenter la vitesse en ligne droite dans une proportion très supérieure à celle engendrée par le *Fluct*.

Le règlement autorisera les réglages d'aileron arrière à n'importe quel moment lors des essais et en qualification. Ainsi, les pilotes pourront l'utiliser en ligne droite pour réduire

la traînée et améliorer leur temps au tour, tout en permettant aux équipes de régler leur voiture pour en tirer bénéfice. Mais une fois la course partie, les règles seront plus complexes. D'abord, pour des raisons de sécurité, les ajustements de l'aileron arrière ne seront pas autorisés pendant les deux premiers tours.

La règle statue qu'après deux boucles, le système pourra être actionné « dans le seul but d'améliorer les opportunités de dépassement. » Le pilote pourra activer l'aileron, mais seulement quand il en aura été avisé par la direction de course et s'il suit un autre concurrent à moins d'une seconde dans des zones prédéterminées de la piste. Le système sera



Les dépassements sont une priorité pour 2011.

désactivé dès que le pilote appuiera sur les freins après activation.

L'autorisation opérera comme les lumières d'alerte «rapeau bleu» dans le cockpit. Le système saura où se trouve chaque voiture à chaque instant et donc l'importance de l'écart entre deux voitures. Quand le logiciel conclura que les conditions correctes sont remplies, il enverra le signal à la voiture pour informer le pilote, par le biais d'une lumière verte, que l'aileron peut être pivoté. Ce sera alors au pilote de choisir s'il veut actionner un bouton au volant ou une pédale au pied pour faire pivoter l'aileron.

Les autorités veulent que le dépassement reste un défi et c'est pourquoi le point à partir duquel le système est autorisé variera. Par exemple, si le système était autorisé au début d'une longue ligne droite, le dépassement serait trop facile. Il sera donc activé plus tard dans les longues lignes droites et plus tôt sur les plus courtes. Il sera intéressant de voir quel succès aura cette nouvelle tentative d'améliorer le spectacle...

NEWS

Spa encore menacé ?

Pilotes et public l'adorent, mais la popularité n'est rien si on ne met pas d'argent sur la table...

L'arrivée d'un GP en Inde, en octobre, portera le calendrier 2011 à un chiffre record de 20 manches, soit le maximum permis par l'actuel Accord Concorde courant jusque fin 2012. Les USA devant être ajoutés en 2012, et si un accroissement du nombre de courses n'est pas décidé, au moins un des GP actuels devra disparaître – mais lequel ?

La Belgique pourrait être sur la sellette, l'édition 2010 ayant, dit-on, entraîné la perte de plus de quatre millions d'euros. Turquie et Chine paraissent aussi vulnérables, n'ayant pas attiré assez de spectateurs payants pour dégager des profits. Il a de plus été signalé aux organisateurs chinois qu'il leur faudrait apporter des changements assez coûteux à leur circuit pour l'édition 2011.

L'accord passé avec le GP du Japon expire aussi en 2011, mais ce dernier semble moins menacé en raison de sa longue histoire et de ses tribunes pleines. Melbourne n'a pas encore décidé de continuer au-delà de 2014, ayant enregistré 28 millions de pertes sur trois ans.

Le nombre de courses par saison fera l'objet de débats sans nul doute animés lors des négociations pour la mise sur pieds de l'Accord Concorde 2013-2017, d'autant que Bernie Ecclestone a signé pour un GP de Russie, à Sochi, à l'horizon 2014.

Il est peu probable que les équipes acceptent de faire plus de courses car cela créerait des plan-

nings encore plus serrés pour les ateliers déjà surmenés. Le directeur de McLaren, Martin Whitmarsh, souhaite également que leur nombre soit limité pour des raisons purement sportives.

« Gagner un GP a toujours eu une signification, » dit-il. « S'il y en a trop, ça en aura moins. Si on va au-delà de 20, on ne parlera plus que du championnat et non de chaque course en elle-même. »

Dates d'expiration des contrats...

Bahreïn	2013
Australie	2015
Malaisie	2015
Chine	2011
Espagne	2016
Monaco	2020
Turquie	2011
Canada	2014
Valence (Europe)	2015
Grande-Bretagne	2027
Allemagne	2018
Hongrie	2016
Belgique	2011
Italie	2016
Singapour	2012
Japon	2011
Corée*	2016*
Brésil	2015
Abu Dhabi	2016
*Avec option de cinq ans -> 2021	

Nouveaux venus

Inde	2011-2021
USA	2012-2021
Russie	2014-2020

CINQ MINUTES AU TÉLÉPHONE AVEC JAIME ALGUERSUARI DISC-JOCKEY (ET PILOTE TORO ROSSO !)



Que dire de votre deuxième saison ?

Je perçois de gros progrès. J'étais le seul à être arrivé en F1

avec zéro test et je vois à quel point j'ai progressé. Lors de la première course, j'étais à un dixième et quelque de mon équipier, puis je l'ai égalé, et enfin j'ai été plus rapide.

En quoi avez-vous progressé ?

Quand on débute en F1, on attaque à la limite, mais quand on fait des changements de set-up, on ne le sent pas vraiment. On peut être rapide ou lent sans comprendre pourquoi. Ça a beaucoup changé.

Désormais, vous pouvez juste vous concentrer sur votre job ?

Oui, c'est plus automatique. L'an dernier, je n'étais pas prêt pour la F1. Comment l'être à 19 ans, sans test ? L'expérience est tout en F1.

Quel a été le haut fait de votre saison ?

Mon départ à Barcelone : de 16e à 8e en un tour. Ensuite, mon tour

qualif à Singapour. Être une seconde plus rapide que mon coéquipier et 11e en Q2 à seulement un dixième de la Q3 était impensable pour nous à ce stade.

Appréciez-vous les circuits en ville type Singapour ?

Je m'en sors mieux. Ces pistes sont une question de confiance – sans elle, vous êtes perdu.

Comment voyez-vous 2011 ?

J'espère être encore meilleur. Des équipes comme Red Bull ou Force India ont aussi souffert au début avant de se développer. C'est ce que j'attends de Toro Rosso. Ils m'ont engagé tout jeune et j'espère y rester longtemps.

Allez-vous travailler votre musique durant l'intersaison ?

J'ai prévu de faire un album et des morceaux en janvier. Après Abu Dhabi, j'ai eu une session de simulateur à l'usine et depuis, je suis libre de bosser dans mon studio à Barcelone. Mais j'ai tout le temps la F1 en tête. On ne l'oublie jamais.



Jaime pense avoir progressé durant sa première saison complète en F1.

Quiz F1 Racing

Pour voir si on n'a pas la mémoire qui flanche, c'est ici et maintenant...



- Où et quand Heinz-Harald Frentzen a-t-il obtenu sa seule victoire avec l'écurie Williams ?
- En quelle année le Circuit de Catalunya vit-il son premier GP ?
- Quel Italien signa son unique pole à Long Beach en 1982 ?
- Quel fut le premier Brésilien à gagner un GP comptant pour le championnat, où et quand ?
- En quelle année l'équipe Minardi a-t-elle débuté en F1 ?
- Deux pilotes français ont fait leurs débuts en F1 lors du GP de France 1989. Lesquels ?
- Deux circuits ont accueilli un GP de Suisse. Donnez leur nom.
- Avant Nico Hülkenberg au Brésil, qui avait signé la dernière pole d'une Williams-Cosworth, sur quel circuit et en quelle année ?
- Lors de quel GP Mark Webber a-t-il obtenu son premier podium ?
- Quel est le dernier pilote à avoir remporté un GP sur pneus Goodyear, où et quand ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de *F1 Racing*



Jean-Éric Vergne C'est qui ?

Ce Français de 20 ans fait partie de la filière Red Bull et est avec Jules Bianchi un des tricolores les mieux placés pour la F1. Il en a eu un premier avant-goût lors des tests réservés aux jeunes pilotes à Abou Dhabi, sur Toro Rosso.

Il a fait quoi ?

Il a remporté le championnat de Grande-Bretagne de F3 dès la mi-août, devenant le premier français à coiffer cette couronne prestigieuse. Il a signé 13 succès dont trois le week-end de Spa. En fin de saison, il a fait de très bons débuts en Formule Renault 3.5.

Autre chose à savoir sur lui ?

"JEV" a imité Jaime Alguersuari et Daniel Ricciardo, deux autres espoirs Red Bull, en remportant le titre de F3 britannique dès sa première saison avec l'écurie Carlin Motorsport. Un bon signe.

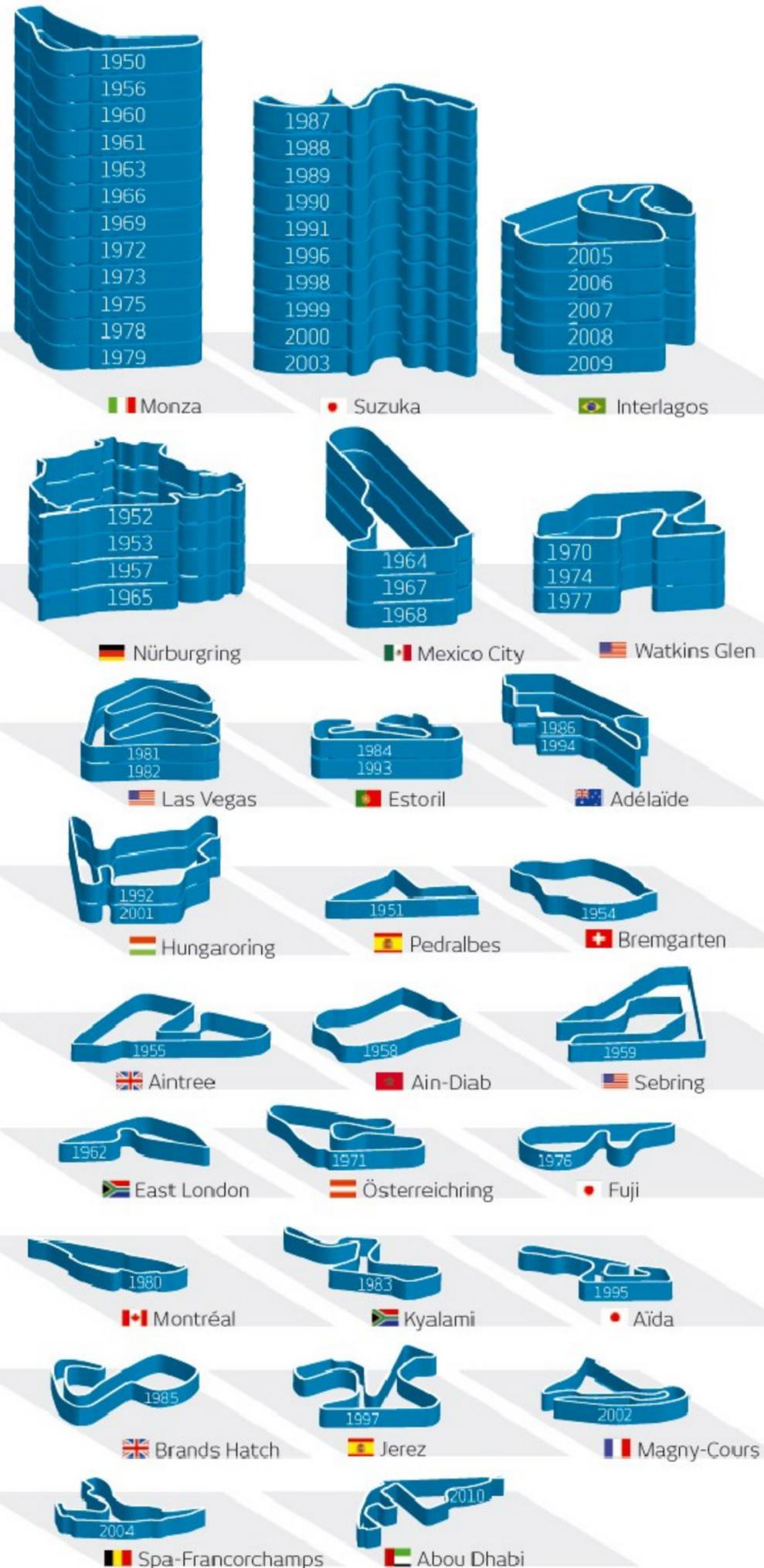
Il a des chances ?

S'il continue "d'assurer" dans les formules de promotion, son accession à la F1 paraît assurée. Mais des quatre volants Red Bull en F1, trois sont occupés par de jeunes pilotes maison et Vergne est derrière Ricciardo dans la file d'attente. Il va sans doute lui falloir s'armer un peu de patience.

STATS

Les circuits décisifs

Si Monza a couronné le plus de champions, 25 autres l'ont fait... dont Magny-Cours !



Réponses : 1 Imola, 1997 2 1991 3 Andrea de Cesaris 4 Emerson Fittipaldi, Watkins Glen, 1970 5 1985 6 Jean Alesi et Eric Bernard 7 Bremgarten et l'attention, il y a un piège! Dijon 8 Keke Rosberg, Rio, 1983 9 Monaco, 2005 10 Michael Schumacher, Monza, 1998



DÉLIRE

Cette Red Bull atteint 450 km/h !

Adrian Newey a doté sa monoplace virtuelle d'un V6 biturbo développant 1483 chevaux

Qui ne s'est jamais demandé à quoi une F1 ressemblerait si une totale liberté était laissée aux designers ? Voici un élément de réponse. Le directeur technique de Red Bull Racing, Adrian Newey, a révélé la X1, "concept car" conçu par ses soins pour le nouveau jeu *Gran Turismo 5* sur PlayStation 3. Le point de départ du projet était simple : créer une

voiture capable de couvrir un tour de circuit plus vite qu'aucune auparavant – une voiture virtuelle qui se comporterait comme dans le monde réel.

Newey a donc imaginé cette monoplace à effet de sol et traînée réduite dotée d'un habitacle fermé et de roues carénées. Il y a installé un moteur 3-litres V6 biturbo à l'arrière, pro-

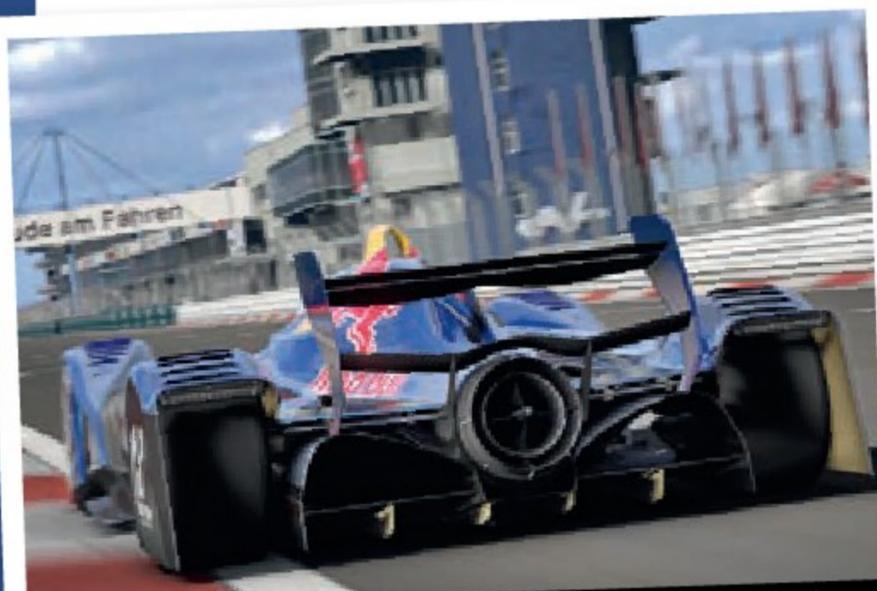
curant au pilote rien moins de 1483 cv pour s'amuser.

Mais en dépit de son apparence ultra-futuriste, un des aspects les plus intéressants de la X1 est tiré d'une F1 de... 1978 : la technologie de l'aspirateur ! La révolutionnaire Brabham BT46B, qui s'imposa lors de son unique GP en Suède, arborait un aspirateur à l'arrière pour brasser d'énormes quantités d'air sous le châssis, réduisant

la pression et augmentant drastiquement le niveau d'appui. L'usage de cette technologie sur la X1 lui donne des vitesses de passage en virage extrêmement élevées, mais fait subir des G tout aussi élevés au pilote. En effet, avec une vitesse maxi de 450 km/h et des forces latérales supposées supérieures à 8G dans les courbes, la X1 se révélerait extrêmement physique à piloter "en vrai" – même pour un pilote moderne au top de sa forme.

Quand il en a pris les commandes pour un test virtuel sur un tour du circuit de Suzuka, le tout nouveau champion du monde, Sebastian Vettel, qui s'est imposé en 2009 et 2010 sur ce tracé, a "collé" 20 secondes au record actuel de Kimi Räikkönen dès son premier tour lancé, donnant une idée de ce que serait la vitesse des F1 si par hasard il était décidé de se passer des règlements techniques !

« La X1 est la représentation d'une combinaison optimisée de technologies testées en un seul design intégré, » dit Newey. L'avenir ? Probablement pas. Plutôt une vision intrigante de ce qu'il pourrait être possible de faire.



Visionnaire, Newey s'est aussi inspiré de la Brabham "aspi" de 1978...

EXPLICATIONS

La Lotus 2011 aura-t-elle ce look ?

L'année prochaine, Renault sera Lotus et Lotus aura un autre nom. Pas tout compris ? Alors voilà...

Le partenariat Lotus-Renault, déjà vu dans les années 80, fera son retour en 2011 – mais il n'aura aucun rapport avec l'équipe Lotus Racing vue en 2010. Enfin, si... Ça mérite quelques éclaircissements.

Le Renault F1 Team sera rebaptisé Lotus-Renault après la vente à Proton, maison mère de Lotus, des 25% de son capital que le constructeur français détenait encore. Mieux, l'écurie aurait, dit-on, l'intention de reprendre la célèbre livrée noir et or utilisée entre autres dans les mêmes années 80, du temps de la première association entre Lotus et Renault, avec notamment Ayrton Senna au volant.

En plus de prendre une participation dans l'équipe aux côtés de Genii Capital, actionnaire principal, Proton aurait signé pour près de 150 millions d'euros de sponsoring sur cinq ans, afin de promouvoir la marque Lotus.



La Lotus-Renault (ex-Renault mais pas ex-Lotus) de 2011 pourrait bien ressembler à celle de Senna en 1986.

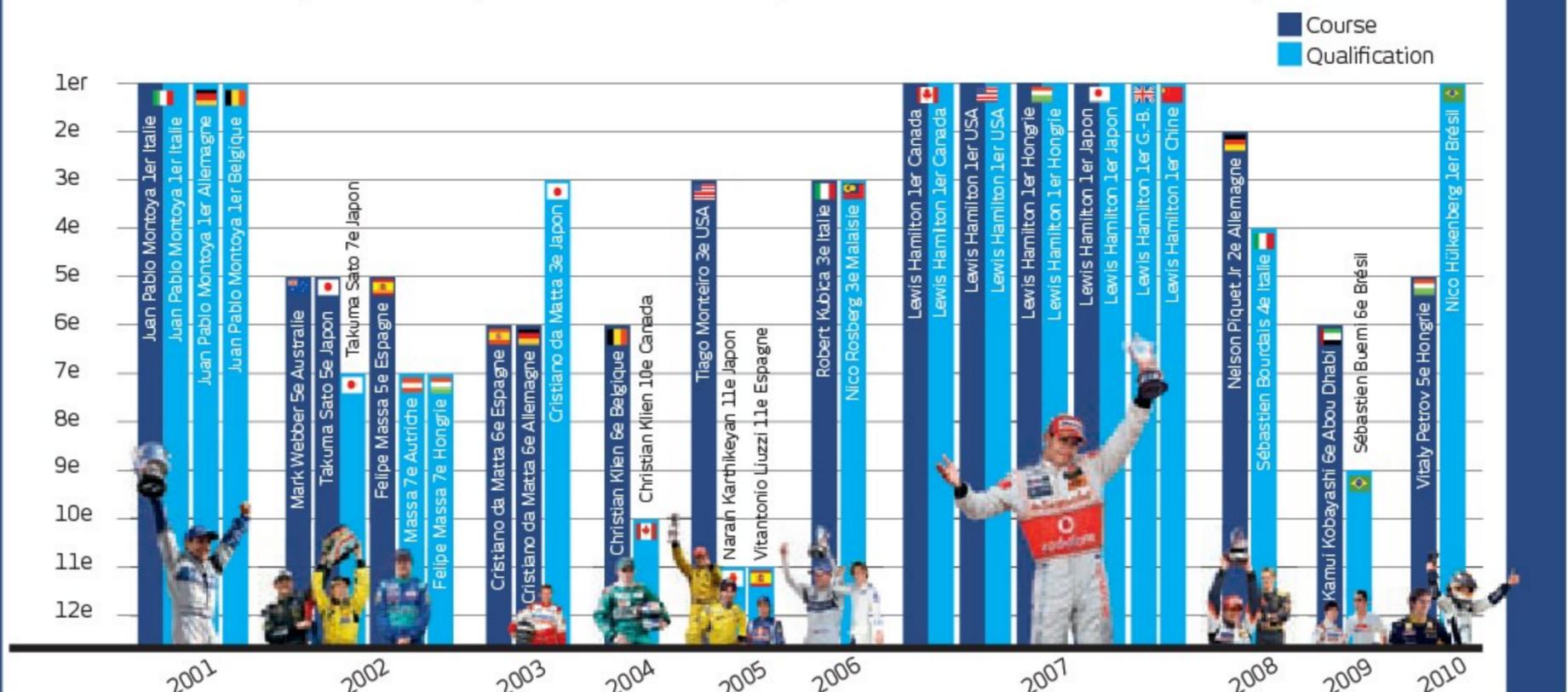
Parallèlement, l'écurie vue en 2010 sous le nom de Lotus, mais qui devra en changer en 2011, utilisera elle aussi le V8 Renault ! Si Tony Fernandes, son propriétaire, a semblé continuer de se battre ces dernières semaines pour garder le droit d'utiliser ce nom mythique, on peut penser que le contrat de fourniture moteur signé avec

Renault stipulait que son équipe, déjà enregistrée auprès de la FIA sous l'appellation 1Malaysia Racing Team, devrait courir sous une autre identité que celle de Lotus en 2011. La nouvelle écurie GP2 créée par Fernandes s'appellera d'ailleurs Team Air Asia, du nom de la compagnie aérienne dont il est également propriétaire.

STATS

Qui sont vraiment les meilleurs débutants ?

Nous avons comparé leurs performances en qualifications et en course depuis 2001



STATS

Silverstone change de look

Le premier circuit à avoir accueilli un GP du championnat aura un nouvel ensemble stands/paddock, entre Club et Abbey...

8000 tonnes
de Tarmac seront utilisées sur le site

110 personnes
approximativement travaillent à plein temps sur le chantier

54 semaines
Le temps qu'il faudra pour finir le travail

30 mètres
Telle sera la hauteur maximale du toit

9700
La taille du toit en mètres carrés

1200 tonnes
d'acier auront été utilisés dans le bâtiment et autour

3450 m³
de ciment auront été posés dans le bâtiment et autour, soit 575 camions

260 000 heures
de travail auront été nécessaires

350 mètres
Ce sera la longueur du bâtiment stands/paddock

41 garages
s'étendront sur 6200 m²



NEWS

Ferrari ne lâche pas Massa

Malgré une saison sans victoire, un écart de 108 points avec son équipier et les rumeurs sur son remplacement, la Scuderia a renouvelé sa confiance au vice-champion de 2008

Le directeur de l'équipe Ferrari, Stefano Domenicali, a affirmé qu'il était de la responsabilité de l'équipe de remettre Felipe Massa dans le rythme l'an prochain. Le Brésilien a signé un prolongement de deux ans de son contrat (soit jusqu'en 2012) plus tôt dans la saison, mais cela n'avait pas mis fin aux rumeurs selon lesquelles Mark Webber ou Robert Kubica pourrait le remplacer dès l'an prochain – ce que Ferrari a toujours nié.

« Nous sommes contents des performances de Felipe, » a assuré Domenicali. « Il n'était pas toujours dans le rythme de Fernando, et ce sera à nous de lui concevoir cet hiver une voi-

ture avec laquelle il puisse être compétitif. Il a le soutien de tous chez Ferrari. »

La saison 2010 a été la cinquième de Massa chez Ferrari et la première sans victoire. Après deux podiums sur les trois premiers GP, il avait pris la tête du championnat avant de souffrir lors des sept suivants, et se trouvait à 31 points d'Alonso quand il dut lui céder la 1^{ère} place à Hockenheim. Au fil des huit dernières courses, cet écart est passé à 108 points.

« Ce fut une saison décevante pour moi, » a dit Felipe à F1 Racing. « Quand on pilote pour Ferrari, on s'attend à gagner des courses et à se battre pour le titre... Je vais travailler dur afin de revenir plus fort en 2011. »

S'il veut éviter les spéculations sur son avenir, il sait donc ce qu'il lui reste à faire.



NEWS

La jeune classe se déchaîne

RBR encore devant lors des tests d'Abou Dhabi, avec Daniel Ricciardo

Les équipes de F1 sont restées à Abou Dhabi au lendemain de l'ultime manche de la saison pour deux séries de deux jours de tests : l'une pour le premier contact officiel avec les pneus Pirelli, qui remplaceront les Bridgestone (voir ci-dessous) en 2011, et l'autre réservée à de jeunes pilotes pour la plupart néophytes en F1.

Après le triomphe de Sebastian Vettel, Red Bull Racing s'est taillé la part du lion, Daniel Ricciardo signant le meilleur temps lors des deux journées réservées aux jeunes. Si cela était prévisible, qu'il "colle" 1,2 seconde à la pole signée le samedi précédent par le futur champion du monde l'était moins ! L'écart doit cependant être relativisé, le jeune australien ayant bénéficié d'une piste bien plus rapide car recouverte de la gomme déposée pendant le GP. D'ailleurs, le Belge Jérôme d'Ambrosio (Renault) et l'Anglais Sam Bird (Mercedes) ont eux aussi battu le chrono de Vettel.

Devancé de justesse par le Russe Mikhail Aleshin cette année en Formule Renault 3.5,



Star des World Series Renault, Ricciardo a fait fort. Jules Bianchi est désormais 3e pilote Ferrari.

Ricciardo, champion de Grande-Bretagne de F3 en 2009, pourrait faire ses débuts en F1 dès 2011 chez Toro Rosso, peut-être à la place d'un Sébastien Buemi pas très convaincant en fin de saison par rapport à Jaime Alguersuari...

En tout, 21 pilotes ont pris part à ces tests, dont un seul déjà très expérimenté sur une F1 :

Gary Paffett chez McLaren. Côté français, Jean-Éric Vergne (lire page 14) pour Toro Rosso et Jules Bianchi sur Ferrari étaient présents.

Puisqu'on parle de Ferrari, signalons que Felipe Massa a signé le meilleur chrono sur l'ensemble des deux jours de tests en pneus Pirelli, à 0,8 seconde de la pole de Vettel.

STATS

Bridgestone en F1 : les chiffres

Après 13 années de F1, petite "compil" du manufacturier japonais

175

Grands Prix gagnés au total

12

tonnes de matériel transportées sur chaque GP lointain

Pneus pour un seul GP

2000

64 marqueurs

verts fluo pour les pneus option à chaque GP

24

septembre 2010, dernier jour de production F1

700 000

C'est le nombre total de pneus produits par Bridgestone pour la F1 entre 1997 et 2010

242

Nombre de courses disputées depuis 1997

11

titres remportés des constructeurs et des pilotes

Soyez créatif et réalisez l'image parfaite.

Les boîtiers reflex EOS Canon s'appuient sur la gamme d'objectifs la plus complète du monde. Riche de plus de 60 modèles, la gamme d'objectifs EF répondra à vos exigences en toutes circonstances.



Canon

you can

* Bien sûr, vous pouvez

L'oeil des experts

Photographe : Frits van Eldik
Ses conseils pour réussir des photos
lors d'un grand prix de Formule 1



BIOGRAPHIE : Né aux Pays-Bas en 1969, fils d'un patron de garage, Frits van Eldik a grandi entouré de voitures. Très jeune, Frits décida de concilier sa passion des sports mécaniques avec la photographie et d'en faire son métier. Il prit des photos lors de courses de rallye et visita le circuit de Zandvoort pour essayer de comprendre comment restituer l'impression de vitesse.

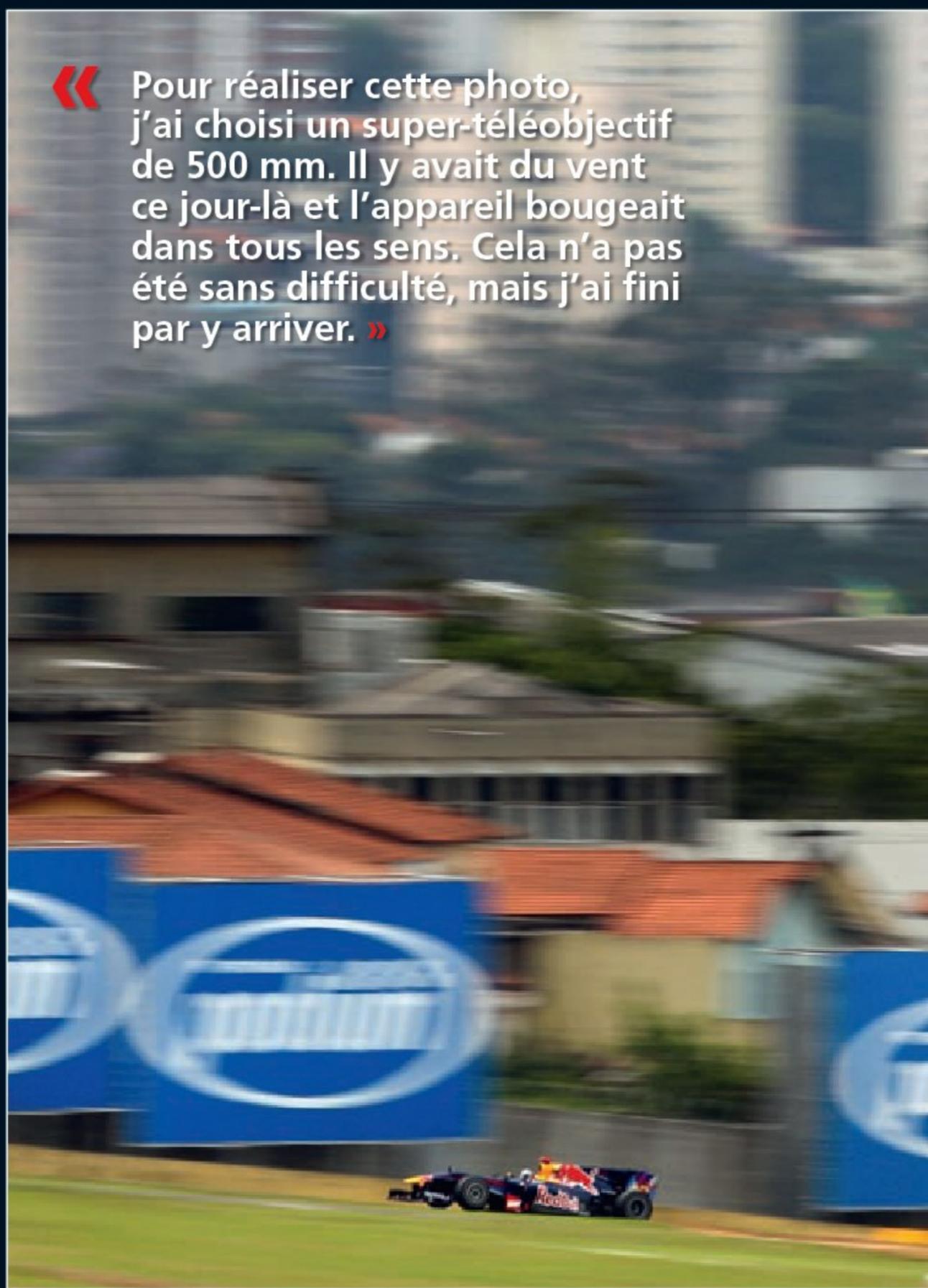
Frits monta sa propre entreprise et couvrit son premier Grand Prix en 1989. Dès 1994, il intervenait régulièrement sur toutes les courses de F1.

Au cours des dernières années, Frits a couvert les 24 heures du Mans, des Grand Prix Moto et quasiment tous les sports mécaniques.

Ses projets pour 2010 ? Le Festival international « Visa pour l'Image », des projets commerciaux et la création d'une vaste documentation sur la saison de F1.

INTÉGRALITÉ DES IMAGES : © FRITS VAN ELDIK, AMBASSADEUR CANON

« Pour réaliser cette photo, j'ai choisi un super-téléobjectif de 500 mm. Il y avait du vent ce jour-là et l'appareil bougeait dans tous les sens. Cela n'a pas été sans difficulté, mais j'ai fini par y arriver. »



Changez d'objectif et de point de vue

« Lors de chaque course, je suis muni de trois appareils et, en général, de six objectifs. L'objectif est plus important que le boîtier lui-même dans l'obtention de la photo finale. Le modèle que l'on choisit dépend des résultats que l'on souhaite obtenir, et du budget dont on dispose. »



EF 70-300 mm f/4-5.6L IS USM

« L'objectif 70-300 mm de la série L représente un excellent choix du fait de sa grande polyvalence. Si vous ne deviez emporter qu'un seul objectif, je vous conseillerais celui-là. N'importe qui aurait été capable de prendre ce cliché d'Heikki Kovalainen. Le seul problème, c'est la vitesse de la voiture : 250 km/h. Il convient donc de régler son appareil sur le mode AI Servo et de suivre le sujet suffisamment à l'avance (en appuyant sur le déclencheur à mi-course) pour enfin prendre la photo au bon moment. »



Vous en découvrirez davantage sur les objectifs Canon en vous rendant sur www.canon.fr/ObjectifsEF



Ici, le photographe Frits Van Eldik explique l'art subtil de réaliser un « filé photographique » et les difficultés techniques que cela implique

La photo parfaite

« Voici l'une des mes photos préférées, prise à l'occasion du week-end Interlagos : une preuve que le véhicule n'a pas besoin d'occuper une grande place dans le cadrage. J'aime bien qu'une photo laisse voir l'endroit où elle a été prise. Ici, l'arrière plan dévoile cette ville tentaculaire qu'est São Paulo. Pour distinguer nettement la voiture de Vettel (écurie Red Bull), je devais absolument déclencher la photo au moment où la voiture se trouve dans un espace sans panneau publicitaire dans le fond. Si j'avais pris une photo de la voiture avec dans le fond un panneau d'affichage ou bien la barrière de sécurité que l'on voit à droite, j'aurais raté mon cliché. »

Comment obtenir l'effet visuel recherché

« Il faut sélectionner une vitesse d'obturation lente (1/15e de seconde, par exemple) et bien veiller à suivre le mouvement de la voiture dans le viseur. Cette technique peut s'avérer difficile si la voiture se situe au niveau de la tribune car c'est là où interviennent le freinage et l'accélération. On doit faire du mieux possible ! »

Bien préparer la technique du filé

« Le mieux est de choisir un emplacement qui présente quelque chose au premier plan et en arrière-plan, tout particulièrement si l'on utilise un petit objectif. On peut exploiter la bordure de piste comme fond pour donner l'impression que la voiture roule à vive allure. »

Photographier à distance

« Il n'est pas nécessaire de se tenir juste à côté des barrières de sécurité pour réussir sa photo. On peut prendre d'excellents clichés depuis les tribunes, sachant que la voiture n'a pas besoin d'occuper un grand espace dans le cadrage. Il suffit de trouver un arrière-plan intéressant et le tour est joué. »



EF 70-200 mm f/2.8L IS II USM

« Le cliché de Mark Webber et Sebastian Vettel dans le paddock a été pris juste après l'échange de poignées de main des deux pilotes. Cette photo résume bien ce week-end de compétition et l'état d'esprit qui règne dans le championnat du monde. J'ai utilisé le nouvel objectif 70-200 mm en f/2.8L, ce qui m'a permis d'effectuer des zooms avant et arrière en fonction de la situation. »



De superbes tirages en format A3+

L'imprimante Canon PIXMA Pro9500 Mark II permet d'obtenir des tirages professionnels utilisables pour des expositions ou comme supports publicitaires. Cette imprimante à 10 cartouches séparées offre des tirages somptueux en couleur comme en monochrome, sur du papier brillant, mat ou beaux-arts.



Dites-nous tout, DOCTEUR PAT SYMONDS

Notre expert décortique les détails de la technologie F1

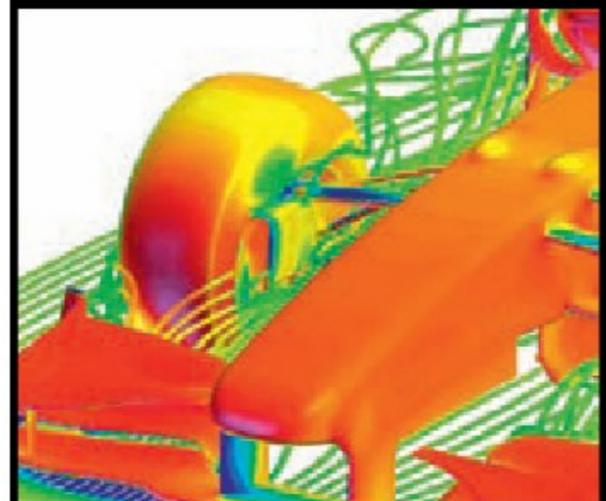
CE MOIS-CI : LES CONDUITS DE FREIN



De plus gros conduits signifiant moins d'appui, les ingénieurs doivent trouver le juste équilibre.



COMMENT ÇA MARCHE ?



L'air passe par les conduits en direction des freins et des roulements, ceci pour réguler la température. Les conduits peuvent aussi aider à bien contrôler le flux d'air autour des roues.

Les conduits de frein jouent-ils un autre rôle que celui de refroidir les freins ?

Si leur rôle principal consiste à refroidir les disques portés au rouge, ils refroidissent également les roulements de roue qui ont tendance à chauffer eux aussi. En outre, du fait de l'importance de l'aérodynamisme en F1 de nos jours, les concepteurs tentent d'utiliser les conduits de frein pour contrôler le flux d'air très complexe qui tourbillonne autour des roues. C'est pourquoi on peut souvent voir de petits appendices attachés à la surface de ces conduits.

Combien d'air un conduit de frein aspire-t-il par seconde ?

Une énorme quantité. Les freins avant sont plus sollicités que les freins arrière et il exige donc plus de refroidissement. À 320 km/h un conduit de frein avant avale 400 litres par seconde, soit 24 000 litres par minute. Un tiers passe au travers du disque et le reste refroidit la surface. Il est difficile de faire une comparaison chiffrée mais il faudrait six pompes à incendie tournant au maximum pour projeter la même quantité d'eau. Chaque conduit avale autant d'air que le moteur tournant à 18 000 t/mn.

Est-ce que plus un conduit de frein est gros, mieux c'est ?

Loin de là ! Pour refroidir les freins, un conduit qui amènerait plus d'air que ne pourraient en laisser passer l'axe et les trous de ventilation des disques n'aurait aucun intérêt. En vérité, un peu d'air est soufflé sur la face du disque et de l'étrier mais l'ensemble doit être équilibré.

D'autre part, plus les conduits sont volumineux, plus on perd d'appui. Les ingénieurs de course essaieront donc toujours de monter les plus petits conduits possibles. La conception assistée par ordinateur a permis de mieux comprendre les flux de refroidissement et, ces dernières années, les conduits sont devenus beaucoup plus efficaces. Mais plusieurs points d'appui peuvent être perdus si l'un d'eux n'est pas optimisé.

Enfin, il faut se souvenir que les freins en carbone ne peuvent fonctionner à basse température. Sur une F1, ils doivent dépasser 450°C à la première utilisation. S'ils sont plus froids, le pilote se plaindra qu'ils ne "mordent" pas suffisamment.

Qu'arriverait-il aux freins sans des conduits efficaces ?

Les freins d'une F1 sont faits de carbone. À l'inverse du composite en fibre de carbone utilisé

pour le châssis de la voiture, la céramique de carbone est du carbone solide. C'est la raison pour laquelle les freins peuvent supporter de si hautes températures, bien plus élevées que celles qu'une résine polymère pourrait supporter.

Mais la céramique de carbone a ses limites. Quand la température des freins dépasse les 650°C, ils s'oxydent rapidement et perdent de la matière. Quand on sait que les freins d'une F1 atteignent des pics de 1200°C, on comprend qu'ils passent du temps dans cette dangereuse zone d'oxydation. Si les conduits sont trop petits, le temps passé dans la zone d'oxydation augmente, ce qui peut conduire à une usure catastrophique.

La taille et le profil des conduits de frein changent-ils à chaque course ?

L'exigence du freinage varie d'un circuit à un autre. Des pistes comme celle de Montréal, qui offre de longues lignes droites menant à des virages lents, accumulent beaucoup d'énergie dans les freins. Cette énergie se dissipe en chaleur et des conduits plus gros sont requis. Silverstone représente l'extrême inverse : le pilote ne doit pas freiner très fort, ce qui veut dire que des conduits plus petits peuvent être montés.

Foncez page 84, 88 et 92 pour les analyses de Pat Symonds des Grands Prix de Corée, du Brésil et d'Abou Dhabi... mais n'oubliez pas de lire le reste ! >

VETTEL TERMINE L'ANNÉE À LA TÊTE DU CLASSEMENT

Le tout nouveau champion de F1 confirme sa place de premier au Castrol Rankings pour 2010



Devenu champion du monde de F1 au Grand Prix d'Abu Dhabi, Sebastian Vettel terminera 2010 en tête du Castrol Rankings.

L'Allemand a remporté la course et pris le titre à Fernando Alonso de Ferrari, lui garantissant ainsi de terminer l'année à la première place mondiale.

So co-équipier chez Red Bull, Mark Webber, a terminé

huitième à Abu Dhabi. Ne parvenant donc pas à égaler sa place sur le podium de 2009, son score au Castrol Rankings s'est détérioré.

Toutefois, cette huitième place lui garantit quasiment de se positionner deuxième au Castrol Rankings, devant le champion du monde de rallye, Sébastien Loeb.

Castrol EDGE Des performances d'experts

NASCAR Carl Edwards

Carl Edwards (à droite) a remporté la course Kobalt Tools 500 de NASCAR à Phoenix, mettant ainsi fin à une série de 70 courses sans victoire. Cela lui a permis de remonter de trois places à la 14^{ème} au Castrol Rankings.



F1 Kamui Kobayashi

Kamui Kobayashi de Sauber a brièvement figuré parmi les leaders à Abu Dhabi, mais il a fini 14^{ème}. Il a perdu 10 places pour finir 62^{ème} au Castrol Rankings.

GP2 Oliver Turvey

Oliver Turvey (à droite) a signé pour la première fois la pole position de la course GP2 à Abu Dhabi et a terminé deuxième de cette première course. Le Britannique est remonté de 10 places à la 59^{ème}, la plus belle remontée du top 100.



WRC Kimi Raikkonen

Kimi Räikkönen a terminé sa première saison de rallye avec une huitième place au Rally GB, un moins bon score toutefois que pour le Grand Prix d'Abu Dhabi de l'année dernière, et il a perdu 20 places pour finir 178^{ème}.

Castrol EDGE Le meilleur pilote du mois

En octobre, Sebastian Vettel était le Castrol EDGE Performer of the Month. Mais qui sera classé meilleur pilote du mois en novembre ? Rendez-vous sur notre site pour le savoir.

www.castroldriverrankings.com

Castrol Rankings

CLASSEMENT ACTUEL

1	◀	Sebastian Vettel		F1	24.200
2	◀	Mark Webber		F1	22.079
3	◀	Sébastien Loeb		WRC	21.754
4	◀	Fernando Alonso		F1	20.467
5	◀	Lewis Hamilton		F1	19.217
6	◀	Will Power		IndyCar, V8 Supercar	17.858
7	◀	Jenson Button		F1	17.066
8	◀	Jimmie Johnson		Sprint Cup, Grand Am	16.461
9	◀	Dario Franchitti		IndyCar, V8 Supercar, Grand Am	15.554
10	◀	Kevin Harvick		Sprint Cup, Nationwide, Trucks	15.529

DONNÉES CORRECTES AU 15.11.10

Le Castrol Rankings analyse plus de 2.000 pilotes dans plus de 500 courses et rallies sur les cinq continents. Consultez notre site pour en savoir plus

POWERED BY
AUTOSPORT.COM



VILLENEUVE

Jacques chroniqueur : plus âgé, assagi, mais toujours avisé



Chapeau, Sebastian Vettel

Eh bien voilà, nous avons quatre pilotes en lice pour le titre dans le dernier Grand Prix de la saison et... quelle course ennuyeuse ce fut ! Mais quoi qu'il en soit, il faut féliciter Sebastian Vettel.

Même s'il a été bien meilleur lors des dernières courses que durant le reste de l'année, on peut lui dire bravo. Il a bien réagi aux critiques et l'on doit admettre que c'est un bon point. Je pense, cela dit, que les autres l'ont aidé. Mark a craqué à trois courses du but et Ferrari a tout perdu à Abou Dhabi avec cette stratégie incroyable. Mais le principal enseignement est que Sebastian a été bien plus rapide que Mark au moment crucial de la saison, ce qui n'était pas le cas au milieu de celle-ci.

Nous verrons si le fait d'être champion du monde montera à la tête de Vettel ou non, mais l'équipe est derrière lui et s'il réagit bien en conti-



Vettel se voit comme le n°1 de Red Bull, et il a raison. Il pourrait être inarrêtable en 2011.

nuant de progresser, il va être très difficile à battre. Je ne suis pas sûr qu'il prendra la grosse tête à ce point – comme il pensait être très fort avant, il va juste se dire qu'il est encore meilleur ! Ça peut jouer dans les deux sens. Regardez Lewis : gagner le titre a paru le rendre plus intelligent et posé.

Par contraste avec la charge de Vettel en fin de saison, la fin de championnat de Mark Webber m'a surpris. Il était plus lent que son équipier et s'est mis en plus à faire des erreurs, comme en Co-

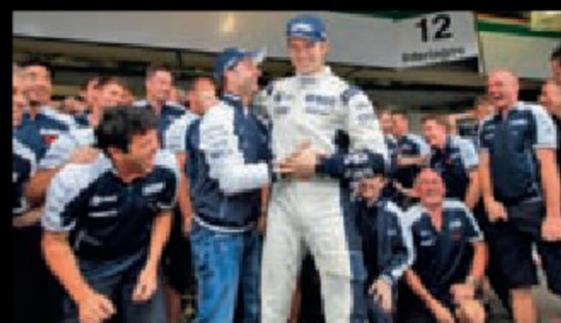
rée. Je suis déçu pour lui, parce que l'équipe a toujours été derrière Vettel et maintenant, en plus, Vettel est champion. Je ne sais pas trop comment Mark pourra s'en remettre durant l'hiver. Par-dessus tout, il sait que quoi qu'il en soit, le fait est qu'il ne peut s'en prendre à personne d'autre que lui pour avoir perdu le titre.

La meilleure chance qu'il avait de gagner un jour le championnat du monde de Formule 1 s'est définitivement envolée.



Ne soyez pas déçu pour Hülkenberg

Ainsi, Nico Hülkenberg quitte Williams. Il a fait quelques bonnes courses, mais l'équipe a besoin d'argent. S'il avait été devant Rubens toute l'année, ça aurait pu être différent, mais



il n'apporte pas d'argent, alors... C'est une équation simple, et Williams n'a pas le choix.

L'équipe envisage de prendre Pastor Maldonado. Il vient de gagner le titre GP2, ce qu'Hülkenberg a fait en 2009, donc il n'y a pas grande différence entre les deux. Ça ne l'a pas fait pour Nico, qui doit aller ailleurs. Les équipes ont besoin de pilotes qui leur amènent un petit plus – quelqu'un comme Rubens qui a une image, de l'expérience et qui va vite.

Ne plaignez pas celui qui a fait une saison de F1. C'est le rêve de tous, et Nico l'a atteint.



Je comprends la réaction d'Alonso...

Les gens ont critiqué Fernando Alonso pour sa réaction d'après course, à Abou Dhabi, envers Vitaly Petrov qui ne l'avait pas laissé passer. Vitaly s'est bien battu, mais je vais vous dire : Alonso a eu tort, certes, mais il était encore dans la voiture, avait bêtement (et pas par sa faute) perdu ce championnat qu'il menait et a montré sa frustration. S'il avait fait ça à la première course, je l'aurais critiqué, mais sur le coup, son geste était compréhensible.



MOTS CLÉS...



Stupide



Erreur



Controverse



Super voiture



Beau pilotage



Bien vu



Mal vu

Technological leadership

Model of cultural integration

Proactive zeal

Excellent involvement in design

Discerning selection of IT technologies

**Virtues that won us
the Ferrari Innovation Award.*
Not to mention,
a lot of hearts along the way.**

Tata Consultancy Services.
Official Supplier. Scuderia Ferrari.



LIONEL FROISSART



“Vous êtes nombreux à vous demander ce que sont les rapports que les journalistes entretiennent avec les champions du volant”

Il paraît que le métier de journaliste sportif fait des envieux, tout comme celui qui consiste – mais est-ce vraiment un métier ? – à parcourir la planète pour y suivre les aventures de deux douzaines de privilégiés qui se disputent la priorité au premier virage d’un circuit spécialement réquisitionné pour leur bon plaisir et dont les joutes sont retransmises en mondovision. Beaucoup d’entre vous pensent qu’il s’agit là d’un incroyable privilège. Sans doute, d’une certaine manière. Il est vrai qu’au fil des saisons, il arrive aux “repor-

ters” les moins blasés (ils se font de plus en plus rares, à moins qu’il ne s’agisse d’une posture) de ressentir un frisson de plaisir aussitôt suivi d’une réflexion de satisfaction. Tout simplement d’être là, témoin chanceux d’un petit événement.

C’est le cas quelques minutes avant le départ du premier Grand Prix de la saison, ou lors de la découverte d’un nouveau circuit. Ce fut le cas, à la puissance mille, lorsque la F1 s’invita pour la première fois dans les rues noyées de lumière artificielle de Singapour ou lorsque le Barnum de Mis-

ter E. visita pour la toute première fois l’Empire du Milieu à Shanghai. Ou encore en assistant à Interlagos à ce qui devait être la fin de carrière de Michael Schumacher en 2006. Ou lorsque, sur ce même circuit, le temps fut comme suspendu jusqu’au sacre de Lewis Hamilton brisant le rêve éphémère de Felipe Massa. Un moment aussi beau que cruel. Ces instants d’une folle intensité, le sport les offre avec parcimonie. Mais le sport est aussi une affaire d’hommes, au sens humain. Pour ma part, c’est ce qui retient le plus mon attention.

Une monoplace de Formule 1 à l’arrêt ne m’émeut pas. En revanche, dès qu’elle est en action, j’en reste béa en songeant qu’il s’agit d’un être humain, avec ses forces et ses faiblesses, ses qualités et ses défauts, sa force et sa fragilité, qui est à bord et qui lui donne cette magique mobilité.

Mon propos est justement de parler des hommes aujourd’hui. Pour vous dire à quel point le métier a changé. Vous êtes nombreux, vous les passionnés de F1, à vous demander quels sont les rapports qu’entretiennent les journalistes avec les pilotes, et comment ces derniers se comportent une fois les caméras éteintes. Avant toute chose, il faut savoir que les relations privilégiées que les journalistes et autres habitués du paddock pouvaient entretenir avec les pilotes au siècle dernier ont évolué. Pas forcément dans le bon sens.

Sauf à avoir fait la connaissance d’un pilote presque au berceau, à ses débuts dans les formules inférieures, il est désormais quasiment exclu de partager des moments d’intimité avec les champions du volant. Les heures passées à la piscine de l’hôtel, les parties de cartes endiablées, les greens de golf foulés une heure après les essais chronométrés, les dîners regroupant la moitié du plateau, les blagues de potaches, les confidences recueillies au nom de l’amitié et d’une confiance commune, tout cela – à de rares exception près – appartient au passé. Non pas que les hommes aient radicalement changé. Mais une multitude de paramètres, disons contraintes, expliquent ou justifient cette distance qui s’est désormais installée entre les acteurs et les “spectateurs”, fussent-ils professionnels.

D’abord, il y a l’âge des pilotes. Le fossé des générations s’est radicalement creusé entre les as du volant, de plus en plus en jeunes, et les observateurs chez qui la “sélection naturelle” a des effets à plus long terme. Pour cette population – dont le nombre n’a cessé de croître, ce qui ex-



“Les one to one, ces fameuses interviews en tête-à-tête que tous les journalistes veulent décrocher, sont devenus l’exception.”



Un regard perçant sur le monde de la F1...

plique également une partie du problème –, il faut reconnaître que le savoir-faire est rarement remis en cause. Et puis il y a la F1 elle-même, qui, comme tous les sports à haute médiatisation, a fondamentalement changé. Aujourd'hui, pour les pilotes et les équipes, les sollicitations sont multiples, innombrables et pour la plupart impossibles à satisfaire. Il faut savoir que les *one to one*, ces fameux tête-à-tête que tous les journalistes veulent décrocher, sont devenus l'exception. D'autant que les plumitifs et les reporters de la télévision font preuve d'un cruel manque d'imagination. En effet, tous veulent s'entretenir, à peu près en même temps, avec Alonso, Button, Hamilton ou Schumacher. Bien sûr, en s'y prenant deux ou trois jours à l'avance, il est encore possible de s'entretenir longuement avec Lucas Di Grassi ou Christian Klien tandis qu'il faut réserver son ticket plusieurs mois à l'avance pour obtenir une interview avec les stars du plateau en priant pour qu'un imprévu ne viendra pas tout mettre par terre le jour J. Et tout cela sans prendre en compte la mauvaise volonté des attaché(e)s de presse soucieux(ses) de ne pas déranger leurs protégés quand ce n'est pas la peur de se faire envoyer sur les roses qui les persuade de rendre les choses, *a priori*, impossibles.

Prenons justement l'exemple du (très) jeune nouveau champion du monde. D'un accès facile il y a deux ans chez Toro Rosso, il est devenu "intouchable" cette saison, bien obligé d'avoir recours à une attachée de presse personnelle, mise

à sa disposition par l'écurie Red Bull, afin de répondre aux nombreuses sollicitations. Ce qui ne veut pas dire qu'il est devenu antipathique pour autant.

Il faut savoir aussi qu'il y a encore une quinzaine d'années – c'était hier –, il était possible de passer une séance d'essais complète dans l'ombre du

stand, captant au passage les échanges entre le pilote et son ingénieur à une époque où les radios de bord étaient moins sophistiquées qu'elles ne le sont aujourd'hui. Désormais, les équipes et surtout les ingénieurs sont devenus paranoïaques, considérant que derrière chaque objectif ou stylo se cache un espion dépêché par la concurrence. Encore une



"Les parcours de golf foulés une heure après les qualifs (ici Jacques Laffite et Alain Prost en 1984) et autres réjouissances appartiennent au passé."

difficulté pour approcher au plus près de là où se niche pourtant l'information.

Le marketing aussi à sa part de responsabilité dans la dégradation des rapports humains sur le paddock. Plus que jamais, les pilotes sont devenus les ambassadeurs du ou des principaux sponsors – il faut dire partenaires – de leur écurie. À ce titre, ils sont souvent réquisitionnés entre deux séances d'essais par les départements commerciaux de leur équipe lorsqu'ils sortent des interminables briefings techniques que leur imposent leurs ingénieurs. Et lorsque les pilotes en ont terminé avec toutes ces contraintes, ils n'ont qu'une idée : filer à leur hôtel (accompagnés de leur homme d'affaires et de leur physio) pour rapidement y avaler un plat allégé et retrouver le calme de leur chambre climatisée, et surtout leur ordinateur pour surfer sur la toile et consulter leurs mails ou regarder la moitié d'un DVD avant d'être gagné par le sommeil.

Difficile dans ces conditions de connaître la véritable personnalité des Rosberg, Hamilton, Sutil, Hülkenberg et autre Alguersuari aussi bien que furent percées celles de Prost, Senna, Patrese, Mansell et tant d'autres. 

• Retrouvez le blog de Lionel Froissart en vous connectant sur www.bordsdepistes.com



"Quand les pilotes en ont fini avec tous les briefings techniques et autres contraintes, ils n'ont qu'une idée en tête : filer à leur hôtel."





QUE SONT-ILS DEVENUS ?

BERTRAND GACHOT

Un séjour en prison a fait dérailler sa carrière, mais il a... de l'énergie



Avant

Né au Luxembourg, Bertrand Gachot représentait à la fois la France et la Belgique durant sa chaotique carrière en F1. Il débuta avec la jeune écurie Onyx en 1989 mais ne se qualifia qu'à quelques reprises. Écarté avant la fin de l'année, il fit ensuite un passage douloureux chez Coloni en 1990 avant d'obtenir une place dans la nouvelle équipe Jordan l'année suivante. La 191 fut une bonne surprise et Gachot put enfin exprimer son talent, inscrivant trois fois des points lors des dix premières courses avant un événement survenu loin des circuits mais qui allait bouleverser sa vie. Dans une altercation suite à un incident de la circulation à Londres, il envoya le contenu d'une bombe lacrymogène au visage d'un chauffeur de taxi et se retrouva illico presto... en prison.

Quand il fut libéré deux mois plus tard, le décor avait changé. Un certain Michael Schumacher avait brillamment pris sa place à Spa et même si celui-ci ne resta qu'une course, Bertrand ne re-

Après avoir inscrit son dernier point en F1 en 1992 au GP Monaco sur Larousse...



Après

... il dirige Hype, boisson énergétique qui veut faire concurrence à Red Bull.

trouva jamais son volant. Il courut chez Larousse en 1992, marquant un point, avant de finir son parcours en F1 en temps que pilote et actionnaire de Pacific en 1994/95.

« Fin 1995, je me suis dit : "C'est assez. Passons à autre chose." J'étais heureux de finir avec une équipe que j'avais aidé à construire. Déçu de ne pas avoir été champion du monde aussi, mais j'avais eu quelques belles années et rencontré des gens fascinants. Ayant survécu, je n'avais aucune raison de me plaindre.

J'ai couru deux ans en Super GT au Japon, ce qui m'a aidé à faire la transi-

tion entre la course et les affaires. Plutôt que de devenir pilote en voitures de tourisme, toujours plus vieux et plus lent, je me suis lancé dans plusieurs affaires. L'une fut Hype, une marque de boisson énergisante qui avait été un des sponsors de Pacific. En 1998, j'ai trouvé un accord de distribution en France. C'était notre meilleur produit et j'ai acheté l'entreprise, que je dirige aujourd'hui.

Depuis, je la développe mais ce n'est pas facile car Red Bull domine le marché. En même temps, je leur suis reconnaissant car ils ont vraiment ouvert le marché dans ce secteur, mais l'objectif est de les dépasser. Ça peut paraître ambitieux, mais qui aurait prédit il y a quelques années qu'Apple parviendrait à avoir un jour de plus grandes parts de marché que Microsoft ?

Aujourd'hui, Hype se porte très bien, surtout au Moyen Orient. Nous nous développons dans quelques domaines prometteurs. Nous venons, par exemple, de lancer le chewing-gum Hype.

Pour résumer, je suis heureux. Je me rends régulièrement au GP de Belgique mais ne les regarde pas tous, et ça ne me manque pas. Pour moi, il y a clairement une vie après la F1. »



1989 : fait ses débuts en F1

Pré-qualification ratée sur l'Onyx ORE-1 pour la première course de la saison au Brésil.



1991 : le top en F1

Inscrit les premiers points de sa carrière en F1 avec une belle 5e place au GP du Canada sur Jordan.



Aujourd'hui

À 47 ans, il dirige la marque de boisson énergétique Hype, qui se vend bien au Moyen Orient.

"MON PLUS BEAU JOUR DE F1"



La passion, la surprise et l'excitation racontées par vous, amis lecteurs

 MAGNY-COURS 2000 / William Zinck / 20 ans / FRANCE

"À chaque changement de rapport, c'était comme un coup de fusil !"



« Mon meilleur souvenir reste incontestablement le GP de France 2000. J'étais tout petit à l'époque, et c'était la première fois que j'assistais à un GP "en vrai". J'étais avec mon père et nous étions installés à la chicane rapide d'Imola qui nous procurait une excellente vue sur cet enchaînement ainsi que sur l'épingle d'Adélaïde. Pour y accéder, nous devions emprunter deux passerelles sous lesquelles les F1 passent "pleine charge" et vous font véritablement sursauter à leur passage !



J'insiste sur le fait que le plus impressionnant sur un circuit reste le bruit des moteurs et des boîtes de vitesses : à chaque changement de rapport, vous avez l'impression d'entendre un coup de fusil !

Quant à la course... Schumacher signa la pole à ma grande satisfaction et Barrichello prit la 2e place au



Coulthard finit par faire l'intérieur à Schumi dans l'épingle d'Adélaïde.

départ, mais la situation se dégrada rapidement pour les pilotes

Ferrari, soumis à de gros soucis de pneus audibles depuis les tribunes. Coulthard fit alors sauter le "bouchon" Barrichello à Adélaïde et se lança à la poursuite de Schumi, sur lequel il porta plusieurs attaques, toujours à l'épingle, qui furent toutes refoulées vigoureusement par l'Allemand – ce qui exaspéra le pilote McLaren qui ne put réprimer un "doigt" célèbre envers son adversaire.

Finalement, Schumacher céda et but le calice jusqu'à la lie en voyant son moteur rendre l'âme à Imola juste en face de notre tribune, alors que Coulthard fonçait vers la victoire : j'avais vu mon idole de près, mais pas dans les conditions qui m'enthousiasmaient le plus... »

GP FRANCE 2000

- Le double champion en titre, Mika Häkkinen, finit 2e, parachevant un doublé McLaren
- Jacques Villeneuve signe une de ses quatre 4e places de la saison au volant de la BAR-Honda
- Les Prost d'Heidfeld et Alesi terminent 12e à un tour et 17e à deux tours

 ADÉLAÏDE 1991 / Mark Roberts / 41 ans / GB

"Mansell était juste derrière Senna avec visibilité zéro"

« J'ai assisté à pas mal de Grands Prix au fil des ans, mais en 1991, un ami et moi avons pris une année sabbatique pour voyager en commençant par le Grand Prix d'Australie.

L'endroit était génial, au milieu d'une ville fantastique qui prend vie le week-end de la course. Les séances d'essais et de qua-

lification se déroulèrent par une météo australienne typique – chaude et ensoleillée – mais le dimanche, c'était le déluge. On était dans la longue ligne droite de Brabham et jamais je n'oublierai Mansell suivant Senna à quelques centimètres avec visibilité zéro !

On a vu un paquet de



tête-à-queues, dont un de Jean Alesi sur sa Ferrari... Il est parti en toupie et s'est immobilisé juste devant nous ! Un commissaire sympa a pris cette photo pour moi (ci-dessus). Les conditions étaient telles que la course fut stoppée après 16 tours, la victoire revenant à Ayrton Senna. Ça reste le plus court GP de l'histoire, je crois bien. »



"Jean Alesi est parti en toupie et s'est arrêté juste devant nous !"

 MONACO 1997 / Brooks Esser / 52 ans / USA

"Schumi est apparu et la foule a hurlé"



« Ma plus belle course, c'est Monaco en 1997. Ma femme et moi étions assis dans la tribune du Casino, quand on a entendu que les équipes hésitaient entre les pneus pour le sec ou la pluie. Le duo de Williams composé de Frenzen, en pole, et Villeneuve se trompa, alors que Schumacher fit le bon choix. Quand il apparut en tête au Casino, toute la tribune a hurlé – le rouge Ferrari était la couleur dominante ! Une des plus belles victoires tactiques pour moi. »



PARTAGEZ VOS PLUS BEAUX JOURS DE F1 ! Si vous avez vécu une expérience inoubliable racontez-la et envoyez-la à jpvennin@bandbmedia.com

ABONNEMENT



FAITES UN PLEIN... D'HUMOUR ! ET... UN CADEAU DE NOËL !

1 AN - 12 NUMÉROS

PRIX EN BAISSÉ

45€

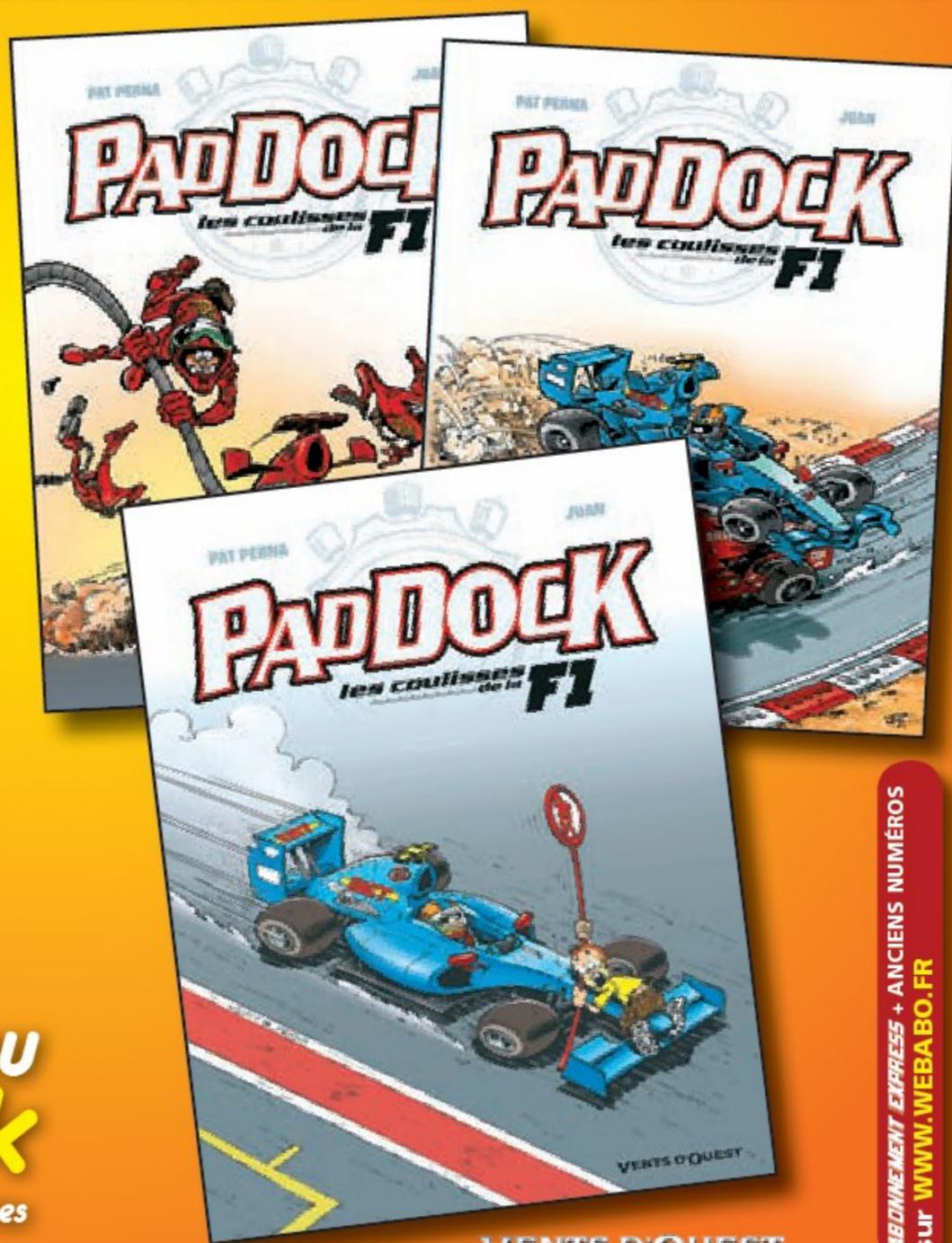
AU LIEU DE 66€* soit 3 numéros offerts



et recevez en cadeau la BD Paddock

L'un des 3 tomes en fonction des stocks disponibles

© Paddock, les coulisses de la F1 par Perna et Juan © Vents d'Ouest 2010



VENTS D'OUEST

ABONNEMENT EXPRESS + ANCIENS NUMÉROS
sur WWW.WEBABO.FR

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : F1 RACING ABO MARQUE

BAL 314 - 116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE - Tél. 05 34 56 35 61 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

Pour la Suisse : Dynapresse Marketing SA - E-mail : abonnements@dynapresse.ch • Pour la Belgique : Abo Marque - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

Pour le Canada et les Etats-Unis contacter : Express Mag - E-mail : expsmag@expressmag.com

Oui, je m'abonne à F1 Racing pour 12 numéros, je reçois en cadeau de bienvenue la bande dessinée Paddock* (Les coulisses de la F1) et je ne paie que 45,00 € au lieu de ~~66,00 €~~* (Étranger et D.O.M.-T.O.M. nous consulter)

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal [][][][][][] Tél E-mail

Je règle par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**

Carte bancaire

Date et signature (obligatoire)

..... Expire fin [][][][][][]

Notez les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte

* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous recevrez votre cadeau dans un délai maximum de 45 jours après l'enregistrement de votre règlement. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de F1 Racing au prix de 5,50 € par numéro (frais d'envoi en sus) et la BD Paddock au prix de 9,40 € par numéro (frais d'envoi en sus). Étranger et DOM-TOM, nous consulter (bbmedia@abomarque.fr). 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 abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

Rubens Barrichello

Il a beau avoir disputé plus d'un tiers des GP disputés dans l'histoire de la Formule 1, les gens veulent avant tout savoir ce qu'il retient de sa période Ferrari et ce que ça fait d'être serré sans ménagement contre le mur des stands par Michael Schumacher...

TEXTE TOM CLARKSON PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Il y a de l'assurance chez Rubens Barrichello. En traversant les 10 mètres qui séparent le garage du stand Williams de l'espace d'accueil de l'écurie à Singapour, il passe entre Robert Kubica et une caméra de la télé polonaise, donne un coup de coude à un journaliste brésilien et finit par une tape dans le dos de Dickie Stanford, le team manager de Williams.

Rubens est comme chez lui dans le paddock de F1. Il le fréquente assidûment depuis 18 années, durant lesquelles il a disputé plus d'un tiers des courses jamais organisées. Il connaît presque tout le monde, et, de façon incroyable dans ce milieu, tout le monde l'aime. Même Bernie Ecclestone. « Rubens est là depuis tellement longtemps, » dit Mr E., « et je pense que le public l'aime bien. C'est un symbole de longévité et le voir si fort est un plaisir. »

Son volant Williams garanti pour 2011 (dans

l'obligation d'engager un pilote payant, Williams a préféré de séparer de Nico Hülkenberg), il n'a aucune intention de s'arrêter. Et si l'on en juge par la quantité de questions que vous, lecteurs de *F1 Racing*, lui avez envoyées, les passionnés de F1 ne veulent pas non plus le voir partir.

Le cabotinage terminé, Rubens s'assoit. Toujours souriant. « Alors, voyons ça, » dit-il en s'emparant de la pile de questions. Le petit brésilien est en forme, on dirait...

Quand avez-vous eu votre dernière conversation avec Ayrton Senna ?

Zuzanna Oskiera, Pologne

Ça remonte à si loin que je n'en ai aucune idée. Je pense que c'était au Japon, avant la course à Aida en 1994. On est allés à Disneyland Tokyo dans la semaine et on a dîné ensemble. En y repensant, je réalise qu'on a dû avoir une conversation à Imola

car j'ai vu des photos de nous ensemble. Mais je ne me souviens pas d'un seul mot qu'on ait pu se dire car je n'ai aucun souvenir de ce week-end-là.

Vous avez plus de 300 Grands Prix derrière vous. Des regrets ?

Ricardo de Moraes, USA

Non. Il faut penser aux choses positives de la vie : 300 courses, c'est une immense réussite et je suis très fier d'en être arrivé là. Je n'ai pas l'intention de m'arrêter.

Pensez-vous que la F1 soit devenue plus dure depuis votre arrivée en 1993 ?

Finn Macpherson, Royaume-Uni

Pas vraiment, bien qu'elle ait changé. La puissance des moteurs est très différente et les voitures génèrent plus d'appui, mais elles sont aussi plus sûres. Elles sont bien plus robustes et des →



at&t
WILLIAMS FW27

RBS

at&t

PHILIPS

RBS

BRIDGES

acceler

Rubens

F1
RACING
Rubens
Barrichello





choses telles que les côtés du cockpit relevés sont de bonnes innovations.

Si vous le pouviez, quelle équipe et quel circuit choisiriez-vous pour votre dernière course ?

Bradley Martin-Pitt, Royaume-Uni

Ça c'est une question difficile. Comme je cours pour Williams, je me dois de dire Williams et je suis très heureux de le dire car c'est une équipe pour laquelle j'ai toujours rêvé de courir. La piste serait Interlagos. J'adore cet endroit. J'ai grandi tout près de là et j'y ai plein de bons souvenirs, bien que je n'y aie jamais gagné en F1.

Que signifie l'étoile au sommet de votre casque ?

Peter Spiers, Royaume-Uni

L'étoile à six branches unit le ciel et la terre. C'est un geste symbolique que d'associer ces deux choses car nous nous trouvons juste entre les deux.

Parlons de cet incident avec votre volant à Monaco. Vous êtes-vous fait sonner les cloches par l'équipe, et de quelle couleur Patrick Head était-il quand vous êtes revenu au stand ?

Mark Garner, Royaume-Uni

Les gens pensent que je me suis fait enguirlander par Patrick, mais pas du tout. Après l'accident, je voulais sortir de la voiture aussi vite que possible. Quand Ayrton s'est tué, nous voulions tous le voir jeter son volant hors de la voiture, et j'avais cela à l'esprit. Je n'ai pas jeté le volant parce que j'étais énervé, ou parce que j'étais en colère. C'était un réflexe pour sortir plus vite de la voiture.

Comment gérez-vous le fait de rentrer au Brésil après chaque course et combien de temps arrivez-vous à passer en famille ?

Ian McLean, Royaume-Uni

Je ne repars pas après chaque course. Je rentre parfois à São Paulo, mais je reste en Europe la plupart du temps et ma famille vient me voir à Monaco. C'est la seule façon de faire dans ce boulot, surtout pendant la saison européenne. J'ai la chance de beaucoup voir mes enfants, même si, par exemple, j'étais à Singapour pour l'anniversaire de mon fils et n'ai pas pu le fêter avec lui.

Comment réagissez-vous au fait d'être le plus mignon des pilotes de F1 ?

Ana Marchal, Espagne

Sachant à quel point les filles sont jolies en Espagne, je suis très honoré que vous disiez cela. Merci beaucoup. Mais je dois vous poser une question : avez-vous

Rubens reçoit une médaille de Bernie pour célébrer son 300e GP (à d.)... et montre vos questions à Robert Kubica qui passait par là.

Qu'avez-vous ressenti quand Schumacher a failli vous envoyer dans le mur des stands en Hongrie ?

Ben Sulley, Royaume-Uni



"Je ne sais pas. **J'ai fermé les yeux**, sur le coup..."

un problème aux yeux ? [Rire] Tant que je suis le plus rapide, je ne m'occupe pas du look.

Si vous pouviez choisir votre prochain équipier, quel serait-il et pourquoi ?

Murray Stevenson, Royaume-Uni

Je ne sais pas. Il faudrait que ce soit un copain,

ou, avec toute l'expérience que j'ai désormais, peut-être que je n'ai pas besoin d'équipier. Cela dit, j'ai eu très peu de problèmes avec mes équipiers durant toutes ces années. Ce serait sympa d'être avec un copain comme Alonso, Webber ou Kubica. En plus, ce sont tous de bons pilotes.

Que ferez-vous quand vous ne piloterez plus ? Aimerez-vous posséder une écurie ?

Claudio Pietrobelli, Canada

Aucune chance. Quand je quitterai la F1, je rentrerai au Brésil et vous n'entendrez plus parler de moi. Promis !

Quand vous avez signé chez Ferrari, vous a-t-on dit que vous seriez le numéro 2 de l'équipe ?

Zuzanna Oskiera, Pologne (encore !)

Absolument pas, et je me suis assuré que ce ne soit pas dans mon contrat.

Qui est votre meilleur ami sur la planète F1, et pourquoi ?

Indradjid Sofwan, Indonésie

Je dirais quelques-uns des pilotes. Les Brésiliens sont ensemble tout le temps et on s'amuse





"Cette **étoile à six branches** sur mon casque **unit ciel et terre**. C'est un geste symbolique d'associer ces deux choses l'une à l'autre car nous sommes **juste entre les deux**"

bien, mais Webber, Vettel, Alonso, Kubica et Liuzzi sont aussi des amis. Ce serait sans doute plus facile si vous me demandiez avec qui je ne suis pas ami ! Je pourrais citer une ou deux personnes, mais il y en a beaucoup que j'aime bien.

J'ai entendu dire que vous aimez ne pas vous sécher après une douche. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce côté obscur de votre personnalité ?

Matt Pegler, Royaume-Uni

Ça alors, mais comment savez-vous une chose pareille ? En fait, ce n'est pas vrai. Je me sèche avec une serviette, mais je n'aime pas le faire dans la douche. Je sors d'abord de celle-ci, c'est tout. Quoi d'anormal ? Vous ne faites pas comme ça, Matt ? J'ai plein de côtés obscurs comme celui-là, et je pense qu'il nous faudrait plus de place que nous n'en avons pour parler de tous.

J'ai sept ans et pratique le karting depuis deux ans. J'aimerais devenir pilote de F1 comme vous l'êtes. Mais mon père n'a pas beaucoup d'argent pour ça, alors quel est le meilleur conseil que vous pourriez me donner ?

Oliver Smith, Royaume-Uni

Tu dois être ami avec tout le monde dans ce sport. Il te faut être aimable, jamais faux, et parler avec tout le monde car on ne sait jamais ce qui nous attend au coin de la rue. Tu te dois aussi

d'être bon, car si tu es bon et aimable à la fois, là, les gens t'aideront.

Si vous étiez deviez vous retrouver sur une île déserte avec soit Michael Schumacher, soit Eddie Irvine, lequel choisiriez-vous et pourquoi ?

Buj Rivera, Philippines

Alors là, mon ami, je les tuerais tous deux bien avant qu'ils aient eu la moindre chance d'explorer l'île. Bon, je dirais Eddie car avec lui, on trouverait au moins un sujet de conversation.

Aimeriez-vous voir vos fils devenir pilote, et aimeriez-vous les voir en F1 ?

Jeanie Wright, Royaume-Uni

Ça ne dépend pas de moi, mais d'eux. S'ils veulent devenir pilotes, c'est génial, mais je veux les encourager à faire avant tout ce qu'ils voudront. Je veux seulement les voir heureux et avec les bons principes dans la vie. S'ils veulent être pilotes, je serai content ; mais s'ils veulent faire autre chose, je serai content aussi.

Piloter pour Ferrari est-il le défi ultime en F1, ou bien la politique interne à l'équipe ruine-t-elle cette expérience ?

Michael Robson, Canada

Courir pour Ferrari est très spécial. J'ai eu des moments fabuleux durant ces six années et l'équipe m'a beaucoup donné. Mais difficile pour

moi de parler de la politique. Je ne peux répondre à cette question de façon précise, j'en ai peur.

Si Sir Frank Williams voulait engager Michael Schumacher pour l'an prochain, resteriez-vous dans l'équipe ?

Hubert Horszczaruk, Pologne

Oh oui... C'est mon équipe maintenant !

Regrettez-vous vos commentaires sur Brawn GP en Allemagne l'an dernier ? Avez-vous failli être viré ?

Adrian King, Royaume-Uni

Je n'ai jamais été près de me faire virer. Mais en parlant ainsi, j'ai envoyé un message et je dirais qu'il a été très bien reçu. J'ai gagné deux courses après ça...

Quelle est l'origine de votre petite danse sur le podium ?

Scott Woodwiss, Royaume-Uni

C'est une *sambadinha*, ce qui veut dire "petite samba". Un de mes amis me l'a montrée il y a des années, quand il se disait que j'allais bientôt monter sur le podium pour la première fois. Il m'a dit de faire quelque chose pour mes copains une fois là-haut, et c'est devenu assez populaire. Je le fais juste pour m'amuser et j'espère le refaire bientôt.

Pouvez-vous nous dire pourquoi vous n'avez jamais gagné au Brésil après tant d'années ?

Dave Hunt, Royaume-Uni

Il faut demander aux équipes, mon ami. Plein de fois, j'ai mené la course chez moi, tout ça pour



Se trouver en haut du podium fait de l'effet à l'ami Rubens. Et il n'a pas encore touché au champagne.

Quel a été votre moment le plus pénible au volant d'une F1 ?

Tony Walton, Royaume-Uni

Vous vous attendez probablement à ce que je réponde que c'est mon accident d'Imola en 1994. Cela a été un gros crash – mon plus gros en F1 – mais je vais vous dire : la course que je n'oublierai jamais, c'est Fuji 2007. Une course horrible que

je ne referais jamais. Rouler à fond dans cette longue ligne droite sans visibilité pendant tout le GP, c'était affreux – comme passer deux heures en avion dans les nuages. On ne savait pas ce qui se passait. Une expérience très désagréable.



Barrichello perdit connaissance dans ce gros accident à Imola en 1994, mais il dit avoir connu pire.



Rubens se souvient d'à quel point ce fut "horrible" d'être à fond sous la pluie dans la longue ligne droite de Fuji en 2007...



avoir une casse mécanique. C'est pas de chance, et j'adorerais gagner à Interlagos.

Comment vous sentiez-vous juste après qu'une pièce qui s'était détachée de votre voiture ait causé l'accident de Felipe Massa l'an dernier ? Avez-vous pensé vous retirer ?
Paul Gendron, Canada

Pas du tout. Certains pensent que j'ai causé cet accident, mais en fait non. Je n'ai pas mis ce ressort sur la voiture, comment cela aurait-il pu être de ma faute ? J'ai eu très peur pour la vie de Felipe, mais cela aurait pu arriver à n'importe qui et j'aurais été inquiet de la même façon. Il est faux de penser que j'ai causé cet accident, et non, je n'ai pas envisagé de me retirer.

On a appris que le Stig, pilote masqué et de référence d'une émission de télévision britannique que vous avez été le premier à battre sur un tour durant ladite émission, était "juste" un ex-pilote de F3. Ça ne vous met pas un peu mal à l'aise ?

Peter Graham, Royaume-Uni

C'est triste que vous disiez cela. Tout d'abord, Ben Collins a gagné des courses en F3 et tout pilote qui y parvient est très compétitif. Ensuite, il a sans doute fait des milliers de tours sur cette piste et dans une voiture de ce genre ; c'était normal qu'il soit rapide. Même Lewis Hamilton, pour qui j'ai beaucoup de respect, ne l'a pas battu. Je n'ai eu que sept tours, et j'ai été très fier de le battre.

Vous avez été le dernier pilote à freiner du pied droit en F1. Le faites-vous encore de nos jours, ou bien les voitures actuelles ne le permettent-elles plus ? Et surtout, quelle solution aide à être plus rapide ?

Lee Marshall, Royaume-Uni

Pour moi, c'est définitivement de freiner du pied droit. Je suis né en faisant ainsi. J'ai tendance à freiner en ligne puis à tourner, ce qui sied bien au freinage du pied droit. Je le fais du pied gauche dans les virages pour lesquels je dois freiner et tourner en même temps, comme le Turn 1 de Suzuka, mais j'utilise le droit partout où c'est possible. La conception des voitures ne facilite pas le freinage du pied droit et on est clairement à l'étroit dans la Williams. Mais je ne chausse que du 39, donc ça va – je peux encore le faire. 

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

Vous souhaitez poser une question à une star de la F1 ? Rejoignez vite notre panel sur www.f1racing.co.uk – à noter que la rubrique prendra de courtes vacances le mois prochain...

V comme Vettel...

... et victoire. En course et au championnat. Tout était censé se jouer entre Fernando Alonso et Mark Webber. Mais au bout du compte, les dix pole positions et cinq victoires 2010 de Sebastian ont fait mieux que compenser les points perdus à cause de pannes à répétitions et de quelques erreurs de sa part. Il a bien mérité de sabler le champagne. Ce week-end à Abou Dhabi fut celui de son triomphe. En voici le récit, en images.

TEXTEJAMES
ROBERTS**PHOTOS**VLADIMIR
RYS/
GETTY
IMAGES

ET MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Surexposé...

... pour seulement 0,031 seconde. Mais ça suffit à Sebastian Vettel pour signer la pole position en ce samedi après-midi devant Lewis Hamilton. Première partie de mission accomplie. Il ne lui reste plus qu'à faire la course en tête en esérant que ses adversaires s'étripent... →



Que le meilleur gagne

Il y a eu de l'animosité entre Webber et Vettel tout au long de l'année et les voici face à face. Une course. Une chance de coiffer la couronne mondiale. Un seul des deux peut gagner. "Bonne chance à toi," semblent-ils se dire l'un à l'autre.



Douce rêverie

Assis au fond du garage Red Bull pendant que les mécaniciens préparent sa RB6, Sebastian attend patiemment. Il se concentre sur les aspects qu'il peut contrôler. Sans penser à Webber et Alonso. Son seul objectif est de gagner la course...



Il est où ce foutu cheval cabré ?

Vettel et son ingénieur de course, Guillaume "Rocky" Rocquelin font face à Webber et son ingénieur Ciaron Pilbeam, analysant séparément la situation et passant en revue leurs options pour la course. Un seul geste de travers pourrait s'avérer désastreux.

Le centre de l'univers
L'heure du départ approchant, le monde de la F1 se tient prêt pour un dénouement en plein désert. Vettel est là où tout le monde veut être – rois, reines, rock stars, pilotes : en première ligne...





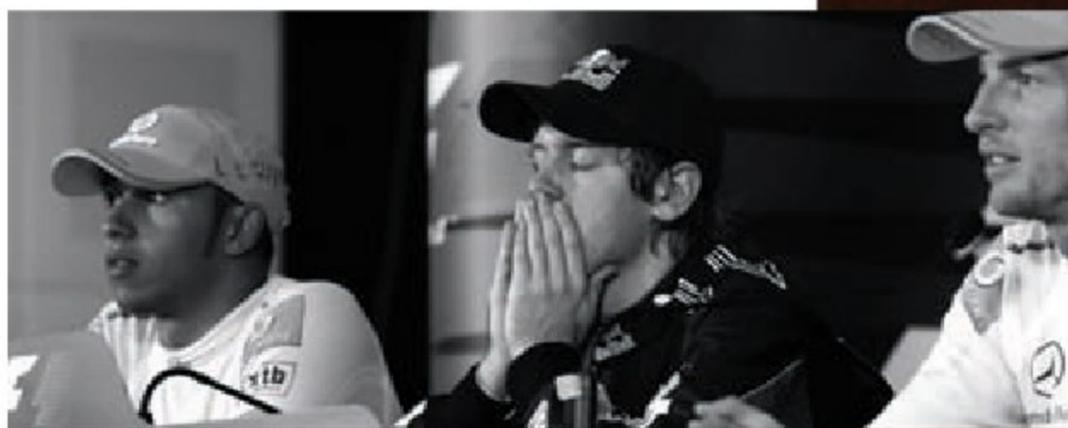
**“Merci. Incroyable.
Je vous aime...”**

Après 55 tours passés à attaquer dans la poussière du désert, Vettel réalise son rêve. Le plus jeune champion du monde de l'histoire ne peut retenir ses larmes. Toute l'équipe, des gens du marketing aux mécaniciens, le célèbre à l'unisson.



Libération

Après neuf mois de courses sans jamais renoncer, notre héros du jour descend de sa voiture et savoure ce moment. Peu après, les deux pilotes McLaren et Mark Webber viendront le féliciter dans le parc fermé. Mais pas Alonso. →



En bonne compagnie

Lors d'une conférence de presse pleine d'émotion, Vettel parle au monde entier en tant qu'égal des 17 autres pilotes comptant un titre à leur actif, y compris les deux qui sont assis à ses côtés.



Le grand patron aussi est content

Christian Horner dirige l'écurie mais le fondateur et propriétaire de la marque Red Bull, Dietrich Mateschitz, était à Abou Dhabi. Six ans après sa naissance, l'équipe est championne du monde.



Tu es un homme, mon fils

Loin du tohu-bohu des médias et du reste de l'équipe, le père et le fils partagent quelques moments d'intimité – ou presque. Norbert Vettel a toutes les raisons d'être fier de son fils, qui semble avoir du mal à réaliser... ou à contenir son émotion.



À l'année prochaine, les amis

Un jet privé s'apprête à emmener l'équipe victorieuse d'Abou Dhabi à Salzbourg, fief de Red Bull, pour continuer la fête. Si Vettel, Horner et Newey sont sur un nuage, le pauvre Webber doit encore ruminer sa défaite ou déjà se demander s'il aura sa revanche. **F1**

Un de plus pour la cheminée

Il s'est rendu des stands à la grille, du départ au parc fermé, du podium au centre de presse – et enfin au garage pour fêter ça. Vettel est maintenant de retour à l'hospitality Red Bull, portant le trophée qui lui vaut la couronne.



HOMMAGE AU DIFFUSEUR SOUFFLÉ :

CE QUI A RENDU SI FORTE LA RED BULL RB6 DE 2010

Red Bull n'en a pas toujours fait le meilleur usage, mais la plus récente création d'Adrian Newey fut un chef d'œuvre de la conception en Formule 1. **Pat Symonds** explique pourquoi



Sans l'ombre d'un doute, la RB6 fut la première de sa classe en 2010. Les essais d'intersaison avaient bien donné une indication sur sa compétitivité mais personne ne savait à quel point elle serait rapide. Le dernier jour de ces tests avait vu le début de ce qui allait devenir l'un des sujets majeurs de conversation de l'année : le diffuseur soufflé. L'équipe avait tenté de masquer l'arrière de sa monoplace tout en laissant penser que le dessous du plancher détenait la clé du mystère.

Peu après, comme il arrive souvent, les remarquables performances de la RB6 apportèrent leur lot de questions sur sa conformité. Puis, dès la mi-saison, il y eut des doutes sur la flexibilité de l'aileron avant et du plancher. Des demandes insistantes des équipes rivales pour que la FIA inspecte ces points firent peu baisser le niveau de performance de la voiture, qui continua de dominer sur les circuits les plus exigeants en puissance.



Deux F-ducts qui ne font qu'un

Monaco vit l'apparition d'un nouvel aileron arrière avec des entrées centrales sur le plan principal et un volet pour accroître l'appui. Le F-duct apparut en Turquie mais ne courut pas avant Valence. Les deux versions furent combinées à Singapour, le F-duct soufflant sur le plan principal, à la mode Renault, plutôt que sur le volet.

Conception et intégration riment avec perfection

Les concepteurs de la mécanique durent travailler dur pour parvenir à loger tous les composants dans l'étroit volume dicté par les ingénieurs aérodynamiciens, mais rien n'en souffrit. L'attention portée au détail a fait un pas en avant par rapport à la RB5 de 2009 et aucun point fondamental de la mécanique n'a été délaissé.

Une cartographie moteur inhabituelle

La RB6 fut la première à tirer avantage du diffuseur soufflé. Celui-ci était moins radical que celui de ses concurrentes mais dès Valence, il disposait d'entrées à lamelles et des sorties sculptées. Red Bull Racing a été la première équipe à exploiter une cartographie moteur inhabituelle pour profiter de l'appui généré par ce diffuseur.

Elle n'était pas seulement rapide dans les courbes à haute vitesse...

La conception de la RB6 a mis en lumière une harmonie parfaite entre la forme et la fonction. Adrian Newey est allé probablement plus loin que tout autre concepteur vers la perfection aérodynamique et le résultat fut une architecture très dense.

Mais le reste ne fut pas délaissé. La voiture se montra incroyablement performance dans les courbes rapides, mais n'oublions pas que sa pole position la plus dominante fut acquise en Hongrie, sur un circuit aux virages lents,

où elle battit ses rivales de 1,2s.

De n'avoir pas participé aux premiers essais d'avant saison lui coûta 25% de kilométrage, ce qui eut un impact sur sa fiabilité. Ses abandons précoces furent plus le fait de la malchance que d'erreurs de conception et sans eux, la victoire au championnat des constructeurs aurait été plus aisée.

Ces soucis mis à part, l'équipe se comporta bien en course et en préparation mais la rivalité inévitable entre les deux garages aurait pu être mieux gérée.



Une suspension assez "bien vue" également

La RB6 avait aussi des suspensions combinant une bonne adhérence à basse vitesse avec la souplesse. Les bielles poussées avant autorisaient un bon travail des amortisseurs avec un bon débattement, crucial du fait des variations de charge du réservoir. Les freins, un petit souci en début de saison, furent améliorés ensuite.

Lente évolution de l'aileron avant

L'aileron avant évolua massivement au fil de la saison, mais moins que celui des voitures rivales. Le premier gros changement survint en Chine quand des pales furent ajoutées sous le nez. D'autres développements furent essayés au Canada, à Silverstone et à Singapour avec entre deux des modifications incessantes des dérives.

5 CHAMPIONS
POTENTIELS

3 ÉQUIPES À LA
LUTTE

AU MOINS **12** SUPERBES
COURSES

ET **1** UNE BONNE DOSE
DE CONTROVERSE

Ce furent neuf mois captivants. **Maurice Hamilton** fouille dans ses souvenirs et répond à la question : 2010 fut-elle...

**LA PLUS BELLE
DE TOUTES LES
SAISONS DE F1 ?**



PHOTOS: ALBERTO CRIPPA/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; CHARLES COATES/LAT



D

ans les jours

suivant le GP du Japon, je suis tombé par hasard dans la rue sur Kenneth, le plus âgé des fils de Ken Tyrrell. Sa première question, presque avant même d'échanger les habituelles salutations initiales, concerna la Formule 1 en 2010 : « *Quelle saison fantastique !* » s'écria-t-il. « *Qui en sortira vainqueur ?* »

Kenneth, ex-commandant de bord sur *British Airways*, aujourd'hui retraité, suit les courses de chez lui et reste passionné de F1. Il me regarda intensément. « *Allez ! Tu dois avoir une idée. Qui va gagner ?* »

Quand je lui répondis que je n'en avais aucune, d'idée, il se mit à rire. Puis il s'en alla en glouissant. Exactement comme son père.

Ken aurait apprécié chaque minute de la saison 2010 comme il aurait détesté les affaires politiques et les scandales qui ont entaché les trois précédentes. Je découvre la F1 depuis assez longtemps pour l'apprécier et me souvenir des championnats de 1962, 1968 et 1986 – dans l'un des trois, sa propre équipe joua un rôle majeur –, mais il aurait adoré 2010 pour avoir atteint des sommets de lutte acharnée. Il se serait malicieusement frotté les mains tout le long de l'interminable bataille opposant trois équipes. Et il aurait sûrement approuvé que deux d'entre elles laissent leurs deux pilotes s'affronter librement.

Ce fut une situation rêvée pour des médias plus avides que jamais et un facteur-clé pour

comparer 2010 aux autres éditions les plus serrées de ce championnat du monde depuis sa création en 1950.

En étudiant les statistiques,

on apprend que 1962 fut l'une des rares saisons où l'on vit cinq pilotes ayant encore une chance mathématique de remporter le titre avant les trois dernières courses.

Il n'y en avait que neuf cette année-là et l'on pourrait penser que chacune comptait. Malheureusement, dans une aberration mathématique, il fut décidé qu'un pilote ne pourrait utiliser que ses cinq meilleurs résultats quand il additionnerait ses points allant de neuf pour une victoire à un pour une sixième place. Pire, pour tuer tout sens d'anticipation, la manche finale se tint le 29 décembre en Afrique du Sud, soit 12 semaines après l'avant-dernier round aux *BA*. Qui avait bien pu imaginer telle idiotie ?

Certains seront surpris d'apprendre qu'assez peu de cas ait été fait de ce GP d'Afrique du Sud 1962 dans la presse européenne et britannique. Le mensuel *Motor Racing*, en gros le *F1 Racing* de l'époque, lui consacra royalement une page de présentation dans son numéro de décembre. Et c'était vraiment pas mal pour l'époque. Précisons toutefois que trois paragraphes évoquaient avec dédain le fait qu'un certain Syd van der Vyver, un héros local, s'était vu offrir 90 euros

de prime de départ. Ceci, dix ans avant que Bernie Ecclestone n'arrive pour faire en sorte que les organisateurs de courses aident les équipes à gagner de l'argent plutôt que l'inverse...

C'était peut-être la façon dont la presse et la F1 opéraient en 1962, mais ce qui est plus difficile à comprendre dans cette discrétion au Royaume-Uni est que la bataille pour le titre se déroula entre deux pilotes britanniques pilotant des voitures britanniques : Jim Clark sur Lotus et Graham Hill sur *RM*. À ce stade, John Surtees (Lola), Phil Hill (Ferrari) et Bruce McLaren (Cooper) s'étaient retrouvés éliminés de la course au titre.

Clark menait avec 9 secondes d'avance au 59^e des 82 tours de la piste d'East London quand un écrou quitta sa chaîne de distribution. Les espoirs de l'Écosse s'écoulèrent avec l'huile de son moteur et le titre revint à Hill. Toujours en Grande-Bretagne, l'hebdomadaire *Autosport* plaça Hill couverture de son numéro suivant, publia un reportage sur la course et... rien de plus. On parla peu dans les autres jour-

Deux *British* en lice pour le titre n'ont pas trop motivé les médias dans leur pays – alors imaginez ailleurs...



1962

“Seulement neuf courses, un barème de points stupide et l'ultime manche disputée le 29 décembre en Afrique du Sud, qui avait pu imaginer telle idiotie ?”

1976

“Des disqualifications, des réclamations, Niki Lauda frôlant la mort au Nürburg’ avant un incroyable retour six semaines plus tard : de quoi convaincre les médias que la F1 valait le coup d’être regardée et commentée”

La lutte au finish entre le play-boy James Hunt (à d.) et le miraculé Niki Lauda fut un événement sportif parmi les plus suivis en 1976.

testations – sans oublier le terrible accident de Niki Lauda, qui avait frôlé la mort au Nürburgring, et son incroyable retour six semaines plus tard – pour éveiller les médias au fait que la F1 valait le coup d’être regardée et commentée. La finale du championnat, au Mont Fuji pour le premier GP du Japon de l’histoire, devint tout à coup l’endroit où il fallait être. Hunt, titré, fut le premier héros des sports mécaniques pour les tabloïds anglais et la F1 était tout à coup attirante et intrigante.

Dix ans plus tard, elle se retrouva tout en haut de l’affiche quand trois pilotes, Nigel Mansell et Nelson Piquet (tous deux sur Williams) et Alain Prost (McLaren), arrivèrent à Adélaïde, en Australie, pour se départager lors de l’ultime course de la saison. Durant celle-ci, tous trois furent alternativement en position de remporter le titre. Mansell, leader aux points avant le départ, sembla tenir la corde jusqu’à cet instant spectaculaire où son pneu arrière gauche le lâcha à 250 km/h. Ce déchappage n’étant pas le premier, Williams fit rentrer Piquet par sécurité et Prost (dont le coéquipier, Keke Rosberg, avait lui-même déchappé) jaillit pour décrocher le titre, la scène étant d’autant plus étonnante que le Français était le moins bien placé avant cette course.

Trois manches auparavant, Ayrton Senna était encore dans le jeu, le pilote Lotus-Renault ayant brièvement mené le championnat après avoir remporté le deuxième GP à Jerez en avril et mené encore juste le temps d’une course grâce à une autre victoire en juin à Détroit. Piquet avait mené seulement deux fois dans la première partie de la saison et Prost avait fait un bref passage en tête au tiers de la compétition grâce à des victoires à Imola et Monaco. Mansell, pour sa part, avait dominé la seconde partie du championnat pour en devenir le favori évident. S’il n’avait pas oublié d’enclencher son premier rapport au départ de la pénultième course, l’Anglais serait sûrement devenu champion, indépendamment de sa spectaculaire sortie à Adélaïde – d’au- →



naux du pays. Puis ce fut le Nouvel An et 1962 bascula dans l’histoire.

Il n’y avait pas de retransmission des courses à la télé, seulement cinq minutes de points forts enregistrés sur *Sportview* – un programme d’une heure le mercredi soir. Et c’est tout. Si le sport était déjà réduit à la portion congrue sur les écrans, le sport mécanique était quasiment invisible. Il en fut de même quand Jackie Stewart

(Matra), Denny Hulme (McLaren) et Graham Hill (Lotus) luttèrent au coude-à-coude en 1968. Hill fut une nouvelle fois titré, mais sans qu’il en soit guère plus fait état.

Le virage fut pris en 1976. La bataille entre James Hunt et Niki Lauda (respectivement sur McLaren et Ferrari, déjà) prit fin à la dernière course, au Japon, mais il y eut surtout une flopée de rebondissements, de disqualifications, de pro-

ABONNEZ-VOUS À

OFFRE LIBERTÉ "J'ARRÊTE QUAND JE VEUX"



POUR SEULEMENT

11 € TOUS LES 3 NUMÉROS

Vous cumulez tous les avantages

- 1/ **ECONOMIE** - chaque numéro vous revient à 3,65 € au lieu de 5,50 €
- 2/ **RIEN À FAIRE** - vous êtes prélevé de 11 € tous les 3 numéros et vous ne manquez aucun numéro
- 3/ **SOUPLE** - vous pouvez interrompre le service lorsque vous le souhaitez par **lettre simple**



BULLETIN D'ABONNEMENT



OUI, je profite de l'offre **LIBERTÉ** (prélèvement de 11 € tous les 3 numéros) et de ses avantages.
Important : je remplis l'autorisation de prélèvement ci-dessous, et je joins un RIB.

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : Email :

AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT

J'autorise l'établissement teneur de mon compte à effectuer sur ce dernier les prélèvements ordonnés par **B&B MEDIA** pour mon abonnement.
 Je pourrai en faire suspendre l'exécution par **lettre simple** adressée à **B&B MEDIA**

COMpte À DÉBITER	
Code banque	Code guichet
Numéro de compte	
Clé RIB	
Date et signature	

ÉTABLISSEMENT TENEUR DE VOTRE COMPTE	
Nom :	.....
Prénom :	.....
Adresse :	.....
Code postal :	.....
Ville :	.....

TITULAIRE DU COMPTE	
Nom :	.....
Prénom :	.....
Adresse :	.....
Code postal :	.....
Ville :	.....

NOM ET ADRESSE DU CRÉANCIER	
B&B MEDIA	
40 rue de Paradis 75010 PARIS	
N° NATIONAL D'EMETTEUR	
492603	

N'oubliez pas
de joindre un
RIB



Avant la dernière course de 1986, Nigel Mansell et Nelson Piquet avaient gagné 11 courses pour Williams mais c'est Alain Prost sur McLaren (n°1) qui s'empara du titre.

tant que Williams avait remporté huit des onze courses précédentes.

On ne peut faire de parallèle direct avec 2010 qui vit Red Bull, Ferrari et McLaren s'échanger le pouvoir tous les quinze jours. Les trois saisons précédentes avaient donné lieu à un chassé-croisé sur la fin, mais jamais entre trois équipes. Et certainement pas entre cinq pilotes.

Cette année, l'intense niveau de compétition a conduit à un développement sans précédent de minutie technique à la recherche du plus minuscule gain d'appui. Les équipes ne pouvaient se permettre de lever le pied car elles ignoraient quelle serait l'opposition à la course suivante. Et cette urgence fut doublée du fait, encore une fois, qu'il y avait trois équipes en lice. Auparavant, le simple fait de mettre son seul rival dans l'ombre aurait été suffisant. Mais pas cette année, où une équipe qui n'était plus dans l'allure et se trouvait distancée à la 3e place après une course a souvent rehaussé ses performances et rebondi lors de la suivante.

En 1986, la principale préoccupation de Williams fut le montage de conduits de frein révisés et d'entrées en périscope pour le turbo Honda. Les aérodynamiciens

d'aujourd'hui seraient d'ailleurs atterrés, s'ils plaçaient ces énormes appendices sur le sommet des pontons, par leur coefficient de traînée. Mis à part l'essai de déflecteurs verticaux différents à l'arrière, McLaren n'apporta aucune modification à la voiture de Prost en Australie. Ainsi allaient les choses en 1986 !

De nos jours, chaque centimètre carré au-dessus et en dessous de la surface immaculée d'une voiture est perpétuellement examiné pour en tirer le maximum d'efficacité, au point qu'on pourrait penser que la simple empreinte du doigt d'un mécanicien serait de nature à décider de la victoire ou de l'échec. Chaque fraction de seconde d'un arrêt au stand est scrutée avec acuité. Alonso

surgissant des stands en Italie pour rouler côte-à-côte avec Button et prendre la tête à la première chicane montre de façon visuelle à quel point c'est important. Quand Piquet fit un changement de pneus par précaution qui lui coûta le titre à Adélaïde en 1986, il s'arrêta 7,2 secondes. À Monza, McLaren avait immobilisé Button 4,2 secondes... et ce fut encore trop.

Il est dans la nature du jeu que des erreurs et des fautes de jugement puissent se produire. En 1986, Mansell sortit de la route au premier tour de la saison, Prost heurta un concurrent en Hongrie, Piquet toucha un mur à Détroit, Senna ne vit pas les signaux d'alerte et sortit sur une flaque d'huile en France.



1986

"Lors de la course d'Adélaïde, ultime manche de 1986, Mansell, Piquet et Prost se retrouvèrent, à différents moments, en position d'être titré"

Le kiosque presse de vos **PASSIONS**

**AVALANCHE DE RÉDUCTION
pour les fêtes !**

jusqu'à **-50%** sur les
abonnements
magazines



OFFREZ OU OFFREZ-VOUS un cadeau qui dure toute l'année

Rendez-vous sur www.magazines-passion.com/noel



2010

“Il semble que les critiques formulées par des oiseaux de mauvais augure après la première course, à Bahreïn, appartiennent à une autre époque”



La saison 2010 fut la troisième, après 1962 et 1981, à voir cinq pilotes pouvant encore être titrés trois courses avant la fin.



Cette année n'a pas fait exception avec Alonso anticipant le départ en Chine puis s'écrasant contre un rail aux essais de Monaco, Hamilton impliqué dans des accrochages à Monza et Singapour, Webber perdant son sang-froid en Australie et faisant des erreurs de jugement à Valence puis en Corée, Vettel ternissant sa réputation par son impétuosité en Turquie et en Belgique ainsi que son étourderie en Hongrie, Button qui ne commit pas d'erreur mais fit quelques courses médiocres – plus particulièrement en Corée. On ne peut rien tenir pour acquis tant que le drapeau à damier n'est pas abaissé. Et encore les ennuis peuvent-ils tomber ensuite, comme Ferrari en a fait l'expérience en Allemagne.

Chaque saison mémorable devrait laisser place à la controverse. On peut, en tant que puriste, ne pas être d'accord mais la F1 profite réellement de ces histoires qui la placent au-dessus du football sur la liste des priorités d'un quotidien. Les mauvaises nouvelles, dans tous les sens du terme, propulsent la F1 à la "une" – comme le firent les scandales de l'espionnage

en 2007, de l'affaire Mosley il y a deux ans et de course truquée (en 2008) l'an dernier. Par comparaison, l'apparent recours de Ferrari à des consignes de course à Hockenheim ne fut perçue que comme une interprétation gauche d'une règle idiote. Mais certains médias, seulement intéressés par cet "outrage moral", mirent d'autant plus l'accent dessus que Fernando Alonso, le bénéficiaire sur la piste du "passage à vide" de Felipe Massa, revenait tout à coup dans la course au titre – que Ferrari le jugeait, à raison, capable de remporter.

L'exposition médiatique fut peut-être excessive, comme le furent les questions venimeuses lancées à l'Espagnol lors de la conférence de presse qui suivit, mais elle contribua sans aucun doute à la tension et à l'intérêt croissant du public au moment où la saison s'avancit vers une conclusion que personne n'avait imaginée six mois plus tôt.

Il a semblé en fin de saison que les critiques formulées après le GP inaugural de Bahreïn, où les oiseaux de mauvais augure avaient par anticipation démolis la saison 2010 et la F1 avec ses pneus avant plus étroits et l'interdiction de refaire le plein, appartenaient à une autre époque. On

voit que ces experts n'avaient pas connu 1962 ! Cette année-là, la course d'ouverture aux Pays-Bas comptait 20 partants mais plusieurs étaient des bouche-trous privés, le plus lent d'entre eux tournant à 13 secondes du tour le plus rapide. Et il n'y eut pas un dépassement digne de ce nom à l'exception d'un pour la 2e place. Seulement sept voitures allèrent au bout, la dernière finissant à cinq tours du vainqueur...

« Quand on vient à parler du passé, » dit un jour Ken Tyrrell, « je pense que beaucoup sont brentrés dans la nostalgie. Ils disent : "Ah c'était le bon temps, ce n'est plus pareil". Eh bien, c'est n'importe quoi. La compétition est tout aussi intense de nos jours. »

Tyrrell prononça ces mots en 1995. Si Ken était avec nous pour revenir sur cette saison 2010 captivante, il les répéterait sans doute et cela n'aurait rien à voir avec une nostalgie au parfum de rose fanée. Tous ceux qui aiment la F1 parce qu'elle favorise les plus hautes ambitions, cette année partagées par trois équipes, pour la compétition très resserrée et l'imprévisibilité de ses résultats, sont certainement d'avis que 2010 a été l'une des plus belles saisons de tous les temps.

"JE L'AI CHOISIE CAR..."

Les photographes de *F1 Racing* ont sélectionné leurs préférées parmi les photos qu'ils ont prises en 2010, et nous expliquent ce qu'elles ont d'unique pour eux...



CHAMPAGNE POUR TOUT LE MONDE !

"Cette photo de Webber a été prise après sa première victoire de la saison. J'ai couru vers un muret à l'entrée de l'allée des stands où je pourrais avoir cet effet de miroir qu'on voit dans le fond... Faire tout ce chemin valait le coup car j'ai composé ma photo puis parié sur le fait que Mark avancerait. Il s'est mis dans la position parfaite et j'ai ainsi pu capter sa célébration."

Photographe Glenn Dunbar/LAT

Où Barcelone, Espagne

Quand Dimanche 9 mai, 14h49

Matériel Canon EOS-1Ds Mk IV,
objectif 600mm, 1/500e à F5





LE ROUGE ET LE NOIR

“Voici Hamilton dans le garage avant la séance de qualification en Malaisie. Au fil de la saison, j’attends toujours qu’il se mette de lui-même devant le logo Vodafone qui procure un fond assez fabuleux. Lewis a un profil très reconnaissable, et sa silhouette donne une image simple mais efficace.”

Photographe Steven Tee/LAT

Où Sepang, Malaisie

Quand Samedi 3 avril, 15h51

Matériel Canon EOS-1D Mk IV,
objectif 300mm, 1/250e à F8





SOLEIL D'HIVER

"Après plusieurs jours de pluie durant les tests de Jerez, empêchant de faire beaucoup d'images, il y avait enfin une belle lumière matinale... Il fallut alors rattraper le temps perdu et tenter de faire quelque chose d'un peu différent. J'ai trouvé cette vue où la lumière brillait à travers la verdure et saisi Jaime Alguersuari à vitesse lente pour créer du mouvement dans cette lumière."

Photographe Mark Thompson/Getty Images

Où Jerez, Espagne

Quand Vendredi 19 février, 11h26

Matériel Canon EOS-1D Mk IV,
objectif 135mm, 1/60e à F14







MARCHE À L'OMBRE

"Cette photo a été prise juste après que Sebastian Vettel soit arrivé sur la grille de départ à Singapour. Il était entouré de photographes, de mécaniciens et de pneus, et le seul passage lui permettant de s'échapper se trouvait par chance juste devant moi. Il m'a été possible de l'immortaliser face aux éclairages très puissants de la tribune principale."

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT
Où Marina Bay, Singapour
Quand Dimanche 26 septembre, 19h36
Matériel Canon EOS-1Ds Mk II,
objectif 16-35mm, 1/100e à F3.2

LA GUERRE DU FEU

"J'ai vécu à Singapour l'un des week-ends les plus chanceux de ma vie. J'étais pile au bon endroit au bon moment quand Lewis Hamilton est sorti, puis encore quand la Lotus d'Heikki Kovalainen s'est arrêtée en flammes juste devant moi tandis que je me préparais à photographier l'arrivée... Le genre de coup de bol dont on rêve tous et qui a rendu mes collègues envieux !"

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT
Où Marina Bay, Singapour
Quand Dimanche 26 septembre, 21h59
Matériel Canon EOS-1D Mk III,
objectif 70-200mm, 1/800e à F2.8

ESPOIRS ENVOLÉS

"Celle-ci fut prise peu après que Fernando Alonso ait tapé durant la dernière séance d'essais libres à Monaco, s'excluant ainsi lui-même des qualifications. J'étais posté au virage du Casino quand j'ai entendu le bruit du choc contre le rail à l'extérieur de Massenet, et j'ai couru sur place. Ce cliché raconte à lui seul toute l'histoire, entre l'attitude de Fernando et en toile de fond sa monoplace en train d'être délogée."

Photographe Charles Coates/LAT
Où Monte Carlo, Monaco
Quand Samedi 15 mai, 11h23
Matériel Canon EOS-1D Mk III,
objectif 16-35mm, 1/125e à F5.6



BILAN SAISON 20





PRIONS LE SOLEIL

"Lewis Hamilton attend patiemment dans sa voiture avant la séance de qualification disputée sur le mouillé au Japon, qui fut finalement remise au dimanche matin. Comme on nous a d'abord dit qu'elle serait retardée de 30 minutes, Lewis, après avoir enlevé son casque, est resté assis dans son cockpit les yeux fermés, toujours concentré. Il paraît inconscient tellement il est dans son monde. Je n'ai fait que deux photos pour ne pas le déranger car il avait un week-end difficile. Il a quelque chose de Senna sur ce cliché."

Photographe Steven Tee/LAT

Où Suzuka, Japon

Quand Samedi 9 octobre, 14h36

Matériel Canon EOS-1D Mk IV, objectif 20mm, 1/60e à F8



EAU VIVE 

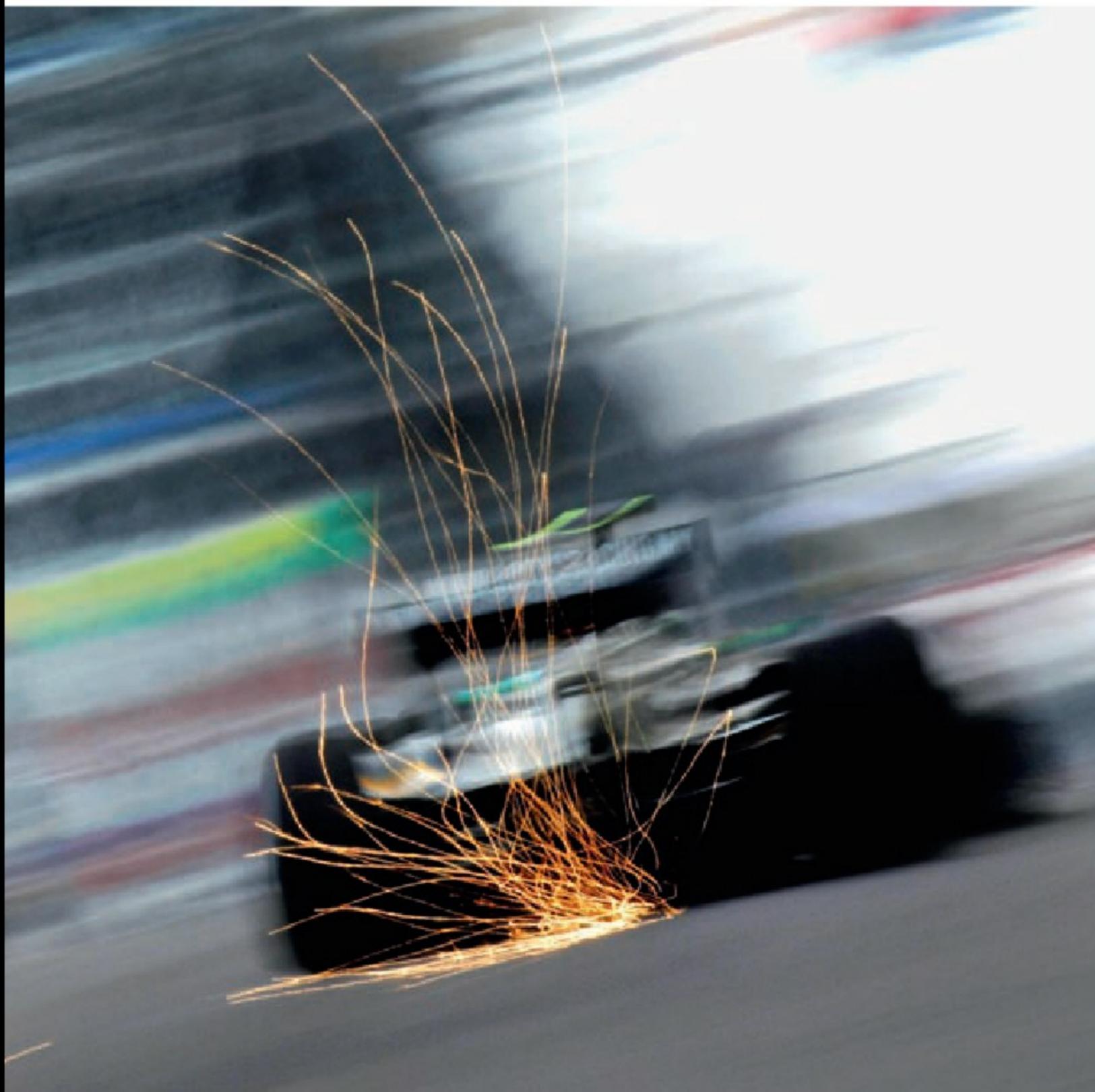
"Après chaque séance d'essais d'un week-end de course, les mécaniciens lavent tous les pneus et nettoient chaque jante pour en extraire toutes les saleté et la poussière des freins. Shooter dans la lumière procure toujours un bel effet, et le noir du pneu associé à celui du décor m'a aidé à capturer chaque gouttelette."

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT
Où Shanghai, Chine **Quand** Dimanche
10 avril, 8h55 **Matériel** Canon EOS-1D Mk III,
objectif 600mm, 1/3200e à F4

 **PERFORMANCE
ÉTINCELANTE**

"Je me dirigeais à pied vers le bout du tunnel à Monaco, dans le sens des voitures, quand j'ai remarqué que les Lotus faisaient de jolies étincelles. J'ai décidé d'essayer de capturer cela en utilisant une vitesse d'obturation lente. On peut voir les traces sur la piste là où le dessous des voitures touchent le sol, ce qui m'a donné une indication de l'endroit où il y aurait des étincelles. Oui, il faut être toujours attentif aux moindres détails..."

Photographe Glenn Dunbar/LAT
Où Monte Carlo, Monaco
Quand Jeudi 13 mai, 15h29
Matériel Canon EOS-1D Mk IV,
objectif 600mm, 1/8e à F22





 **MONACO
MAGIQUE**

“Vous avez reconnu Rubens dans le tunnel durant les essais à Monaco. J’aime bien me rendre à cet endroit chaque année car il est mythique. Il y fait très sombre, bien plus que les caméras de télé ne le laissent penser, mais les appareils photo modernes, tels que le Canon 1D MK IV, sont très performants quand il y a peu de lumière. J’ai utilisé une vitesse d’obturation lente pour montrer comme la voiture va vite – sans quoi, elle apparaîtrait statique et ennuyeuse.”

Photographe Glenn Dunbar/LAT

Où Monte Carlo, Monaco

Quand Jeudi 13 mai, 14h40

Matériel Canon EOS-1D Mk IV,
objectif 200mm lens, 1/30e à F9

 **GLOIRE EN
TECHNICOLOR**

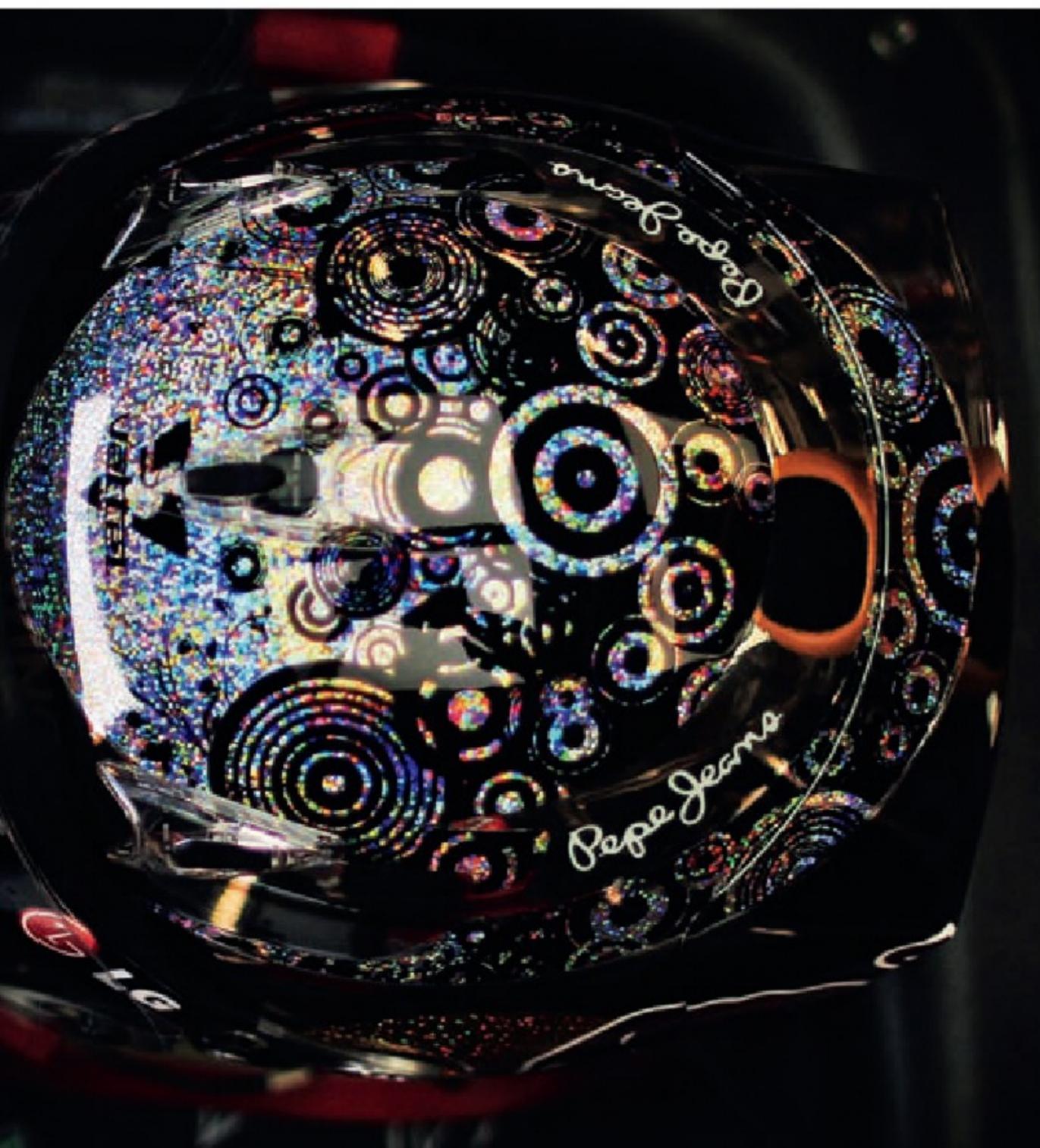
“Voici une des multiples décorations de casque utilisées par Sebastian Vettel cette saison, de loin la meilleure à mon avis... J’ai pris cette photo dans le garage à Singapour, tandis qu’il était assis dans sa voiture, me servant juste de l’éclairage fourni par le portique du stand. J’adore le côté rétro et psychédélique, ça me rappelle les Beatles.”

Photographe Mark Thompson/Getty Images

Où Marina Bay, Singapour

Quand Vendredi 24 septembre, 17h57

Matériel Canon EOS-DS Mk III,
objectif 24mm, 1/125e à F1.4







DANS LA CHALEUR DE LA NUIT

"Nous sommes à Bahreïn, où Fernando Alonso vient de remporter sa première victoire chez Ferrari. Je me tenais sur le toit du bâtiment où se trouve le podium, au-dessus du parc fermé. Le bon côté de Bahreïn, c'est que le départ est donné assez tard et qu'à l'arrivée, on a la douce chaleur et les longues ombres de la fin d'après-midi. Alonso est très démonstratif. Son attitude et la clarté du moment donnent une image simple et puissante."

Photographe Steven Tee/LAT

Où Sakhir, Bahreïn

Quand Dimanche 14 mars, 16h47

Matériel Canon EOS-1D Mk IV,
objectif 70-200mm, 1/500e à F3.2

POURQUOI N'Y AVONS-NOUS PAS TOUS PENSÉ ?

CE QUI A RENDU SI FORTE LA MCLAREN MP4-25 DE 2010

Le F-duct. Sous une robe superbe, se cachait cette astuce de pur génie, dit **Pat Symonds**, illustrant une fois de plus pourquoi les McLaren sont toujours en lice pour le titre mondial



McLaren a lancé sa voiture avec l'un des équipements aérodynamiques les plus innovants qu'on ait vu depuis longtemps, le F-duct. Celui-ci comprend un système intelligent dénommé interrupteur de flux, contrôlé par le pilote, qui permet de dériver sélectivement l'air vers l'aileron arrière au travers d'une fente étroite, privant donc l'aileron d'air et réduisant la traînée. Il permet de repenser complètement l'un des compromis fondamentaux que les ingénieurs de course doivent trouver, à savoir l'équilibre entre appui et vitesse de pointe. Il fut largement copié et les dernières réalisations furent incontestablement plus efficaces que la version originale.

Pourtant, le département aéro de McLaren ne s'est pas reposé sur ses lauriers. La MP4-25 recèle quelques beaux détails et, au cours de la saison, la voiture s'est rapprochée des meilleures – avec une courte période de suprématie absolue entre les GP de Grande-Bretagne et de Hongrie.



Quand le F-duct copie ses imitations

Bien que McLaren ait imaginé le F-duct, l'équipe hésita à l'utiliser au début. Ce ne fut pas avant le GP du Japon qu'elle copia ses imitatrices et le modifia de façon que le flux forcé souffle le plan principal de l'aileron plutôt que le volet. Renault, parmi d'autres équipes, démontra que cette approche était plus efficace.

Empattement allongé et réservoir abaissé

Seule monoplace conçue autour du F-duct, la MP4-25 disposait d'une implantation particulièrement bien agencée de ce composant complexe. McLaren semble avoir choisi un empattement légèrement plus long afin de loger le volumineux réservoir d'essence dans une position plus basse, procurant un centre de gravité lui aussi abaissé.

Débuts tardifs pour le diffuseur soufflé

Le double diffuseur initial surprit par son conservatisme si on considère les énormes progrès faits par l'équipe dans ce domaine en 2009. Dès l'Espagne, Woking eut une approche plus agressive. Le diffuseur soufflé apparut à Silverstone mais il ne fut pas disponible avant l'Allemagne en raison de problèmes de développement.

Un comportement bondissant pour des suspensions raides

On attendait beaucoup de McLaren, qui avait été l'équipe ayant le plus progressé en 2009 et qui démarra la saison 2010 avec un duo de pilotes très compétitif et beaucoup de potentiel.

Les tests de pré-saison furent solides, l'équipe passant beaucoup de temps avec des appareillages de mesure sophistiqués afin de bien comprendre l'aérodynamique complexe de sa voiture. Ceci a incontestablement payé, bien que la raideur de la suspension de la MP4-25 ait suggéré que son

aérodynamique était plus sensible que celle de ses rivales. L'équipe a souffert sur les circuits au revêtement ridé et bosselé et même à Monaco, un des tracés traditionnellement favorables à McLaren, ses voitures étaient à une demi-seconde des Red Bull. Les circuits comportant de longues lignes droites furent à leur avantage car leur F-duct leur permirent de concilier une stupéfiante vitesse de pointe avec un appui accru et d'améliorer leur compétitivité.



Problèmes avec une suspension raide

Les suspensions furent le point faible d'une voiture par ailleurs efficace. Ses ressorts étaient durs afin de contrôler une aérodynamique très sensible. Sans mouvement souple, il n'est pas possible pour les amortisseurs de la suspension de bien travailler et l'on a souvent vu la voiture rebondir dans les zones de freinage.

Un aileron de plus en plus complexe

L'aileron avant de la McLaren apparut déjà bien développé pour la première course mais ceci ne stoppa en rien son évolution vers des designs toujours plus élégants, pour culminer à Singapour avec un système qui démontra une compréhension profonde des flux contraires avec lesquels cette partie d'une monoplace doit composer.

le retour du Roi

Tout ne s'est pas passé comme beaucoup l'avaient espéré





pour Michael Schumacher. Sa situation, **Niki Lauda** la connaît bien puisqu'il l'a vécue il y a près de 30 ans. *Pour F1 Racing*, il la décrit telle qu'elle est et donne un avis autorisé sur la saison 2010 de Michael...

TEXTE NIKI LAUDA
PORTRAIT SAM BARKER

Vous m'accorderez, je suppose, de connaître mieux que quiconque l'ampleur du défi auquel a fait face Michael Schumacher en effectuant son retour en Formule 1 avec Mercedes. Il avait passé trois longues saisons loin de la course et je peux vous dire que renouer avec elle n'est pas aisé, croyez-moi. J'ai couru en F1 de 1971 à la presque fin de 1979, gagnant deux titres mondiaux en 1975 et 1977 avant de me retrouver à cours de motivation. J'en avais juste assez de piloter ces voitures.

À l'époque, je consacrais une grande part de mon énergie au développement de ma compagnie aérienne, Lauda Air, et il n'y avait tout simplement plus assez de place dans ma vie pour la course automobile. J'ai vécu loin de celle-ci deux ans et demi durant, jusqu'à ce que Ron Dennis me fasse une offre que je ne pouvais refuser et que je revienne ouvrir une nouvelle ère qui allait m'apporter un troisième titre de champion du monde en 1984.

Je sais donc assez bien ce que Michael ressentait quand il apparut à la conférence de presse suivant sa victoire au GP d'Italie 2006 et annonça qu'il mettait un terme à sa carrière de pilote. Certains, je suppose, diront qu'il a géré les choses d'une façon bien plus structurée que moi qui suis parti en plein milieu d'une séance d'essais libres à Montréal... Mais nous avons en gros fait face, lui et moi, au même dilemme dans notre vie. La F1 nous avait occupés 24 heures sur 24 pendant de si nombreuses années... Notre motivation s'étiolait, tout simplement.

Ce ne fut clairement pas une décision facile pour aucun de nous deux. Quand je suis rentré au stand au Canada, j'ai simplement dit à →

Bernie Ecclestone que je voulais arrêter car j'en avais marre de tourner en rond. Je n'en voyais plus l'intérêt. Bernie, égal à lui-même, me répondit : « OK, mais si tu veux vraiment partir, fais-le maintenant ». Je l'ai pris au mot et deux heures plus tard, j'étais dans l'avion – direction la Californie pour y négocier l'achat d'un DC10. J'avais même laissé mon casque dans le stand, que mon remplaçant, Ricardo Zunino, a récupéré – à la grande confusion de quelques-uns de mes anciens rivaux qui se sont dit plus tard qu'ils dépassaient Niki Lauda bien facilement !

Je pense que dans une certaine mesure, Michael a connu des moments plus difficiles en revenant que moi en 1982. D'un autre côté, si les défis que nous avons relevés étaient différents sur certains points, ils étaient aussi similaires sur d'autres. Mais l'intérêt des médias pour la F1 a atteint un tout autre niveau de nos jours. De plus, en 1982, la discipline était secouée par des problèmes politiques bien plus importants que de savoir si un type voulait y revenir ou pas.

Du fait qu'il n'y avait aucune restriction en matière de tests, une fois ma décision prise, j'ai couvert de nombreux kilomètres pour me préparer. Michael n'a pas eu ce luxe et il s'est de plus retrouvé sur la grille avec autour de lui plein de jeunes garçons voulant tous prouver qu'ils pouvaient le battre. Ce ne fut pas facile pour moi non plus, cependant, les Piquet, Prost, Rosberg ou Arnoux voulant tous montrer au "vieux" ce dont ils étaient capables.

“Michael n'a pas eu le luxe de faire des tests illimités et est entouré de jeunes qui veulent prouver qu'ils sont capables de le battre”

Tant pour Michael que pour moi, le plus gros défi a été, je pense, de prendre la décision en elle-même. Quand il s'est arrêté à la fin de 2006, j'étais absolument certain qu'il n'avait pas plus l'intention de piloter à nouveau que je ne l'avais quand j'ai quitté l'équipe Brabham de Bernie au Canada. Il faut se souvenir, cependant, que j'ai eu une approche légèrement différente de ma période hors F1. Michael est resté impliqué de façon très rapprochée chez Ferrari, notamment en conseillant Felipe Massa, alors que, comme je l'ai dit, j'avais totalement coupé les ponts. Les deux années suivantes, je n'avais jamais repensé à la course. C'était un chapitre de ma vie avec lequel je croyais en avoir terminé.

J'avais pourtant mal jugé la force de l'attraction. À peu près au moment où j'ai assisté au GP d'Autriche 1981, en août, j'ai commencé à me dire : « Et si... ». Le téléphone a sonné peu après. C'était Ron Dennis m'invitant à essayer une McLaren à Donington. Cette offre arrivait exactement au bon moment. La suite, vous la connaissez autant que moi. Marlène, mon épouse à l'époque, que j'avais emmenée à Londres en prétextant qu'elle irait faire du shopping, exprima son sentiment en me traitant de « pauvre abruti » aussitôt après que je lui aie dit la vérité...

Après avoir pris la décision de revenir, le reste fut facile. J'ai certes éprouvé quelques doutes quand j'ai roulé pour la première fois à Donington, mais c'était en quelque sorte de ma faute. Je me mettais moi-même dans une nouvelle voiture, sur un circuit que je n'avais jamais vu, en pneus radiaux que je n'avais jamais essayés auparavant. Une situation très proche de celle dans laquelle s'est retrouvé Michael, finalement ! Mais l'inquiétude est vite passée. À la fin de la journée, je considérais pouvoir le faire, tout comme je suis totalement sûr que Michael pensait pouvoir le faire après son premier test sur l'ancienne Ferrari au Mugello, suite à l'accident de Massa en Hongrie.

Michael est quelqu'un de hautement compétitif. On pouvait voir à quel point il voulait courir après avoir retrouvé ses marques si rapidement, quand il était censé remplacer Massa jusqu'à ce que celui-ci soit suffisamment remis pour courir à

Pour Lauda, Mercedes peut mieux faire l'an prochain et toute l'équipe a la pression, pas seulement Schumacher.

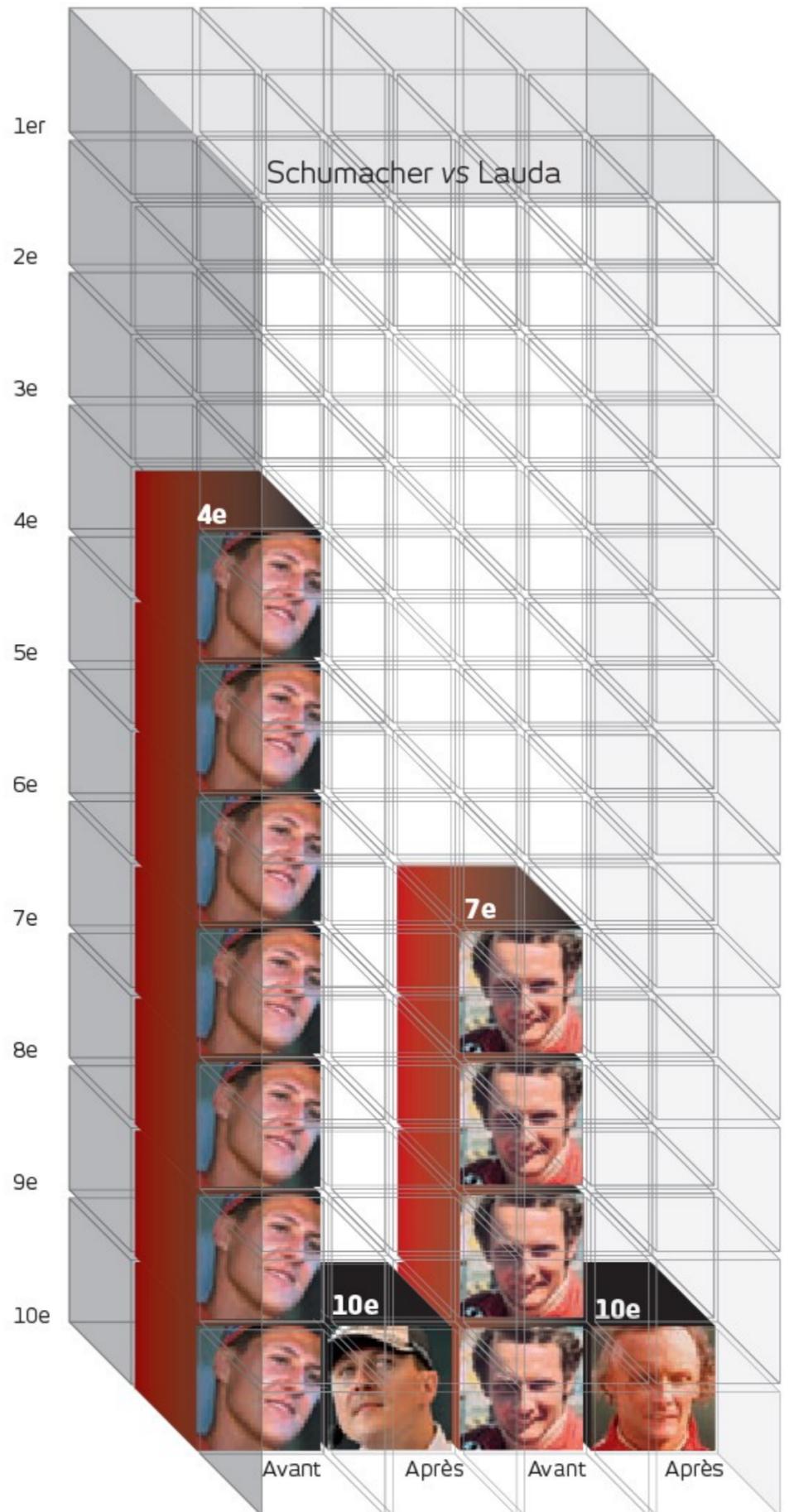




Le retour de Schumacher a fait beaucoup de bruit. Ses fans se sont réjouis de son retour, mais il n'a pas pu répondre à leurs attentes...



Moyenne en qualification avant et après leur retour



nouveau. Je crois me souvenir qu'il n'a pas fallu insister beaucoup pour le persuader de revenir, jusqu'à ce qu'il doive finalement renoncer à cause d'une blessure au cou subie dans un accident de moto. Le fait qu'il ait couru en moto était déjà un signe montrant à quel point la compétition lui manquait.

Malgré tout, Michael a toujours considéré 2010 comme une année d'entraînement. Il a eu quelques problèmes pour s'adapter aux caractéristiques des pneus et s'est battu avec un châssis *a priori* difficile à maîtriser. Il s'est aussi retrouvé aux côtés de Nico Rosberg, un pilote très rapide ; tellement rapide que de ce point de vue, Michael avait un sacré point de repère pour mesurer sa

progression – sur cette voiture, au moins.

Associez tous ces facteurs et vous avez une situation qui est que nous ne verrons pas l'immense potentiel de Michael devenir évident avant 2011. Le passage aux Pirelli lui permettra au moins de débiter la saison sur la même base que ses rivaux. Il sera évidemment intrigant de voir si, dans une telle situation, il est capable de générer un avantage personnel significatif.

D'un autre côté, je dois dire que j'ai été surpris du temps qu'il a fallu à Michael pour se réadapter. À l'origine, je m'attendais à ce que cela ne lui demande pas plus de quatre ou cinq courses, mais il lui en a fallu plus que ça. Même s'il a fait quelques meilleures démonstrations de pilotage sur la fin

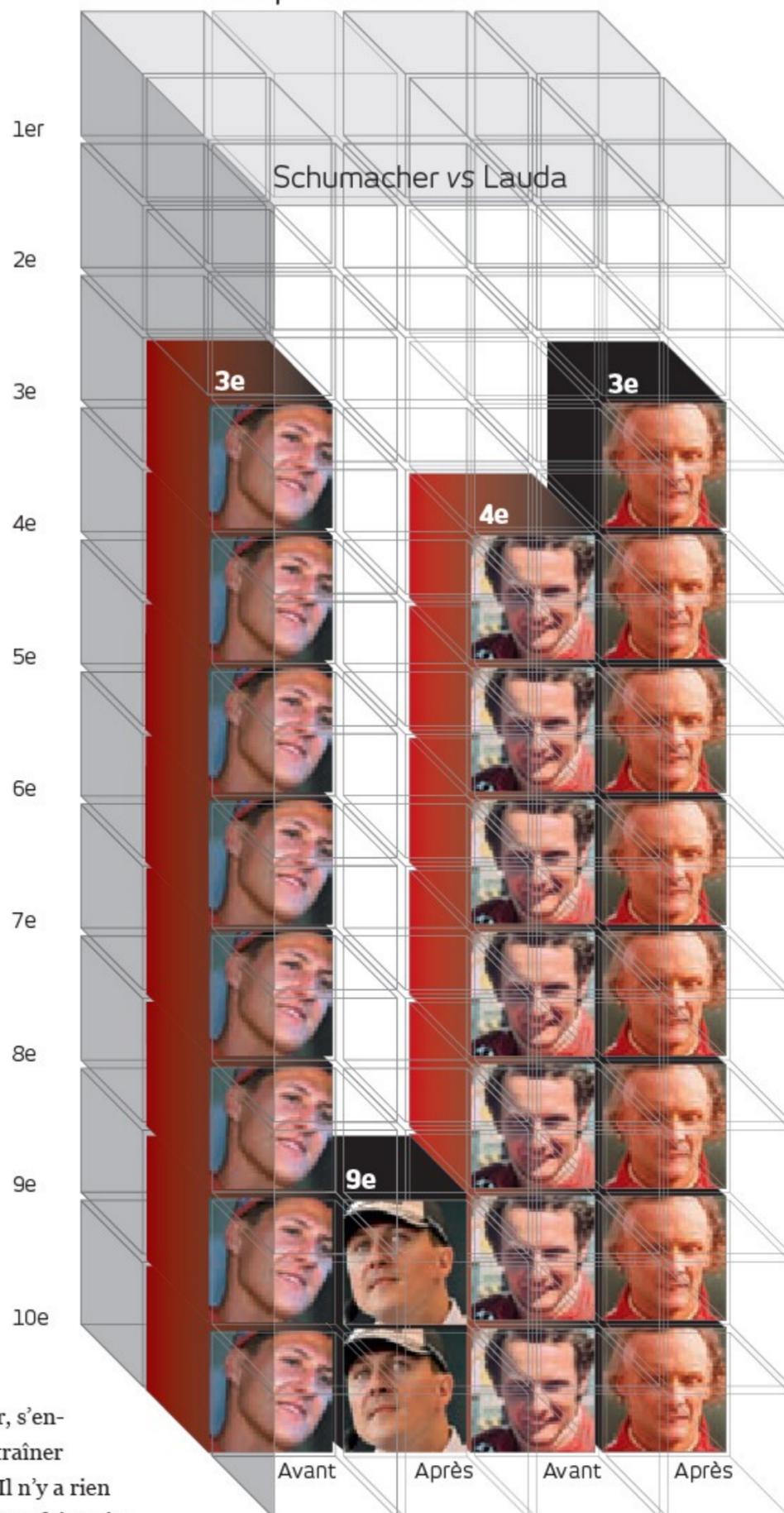
de saison, il n'a jamais vraiment décollé. Je dois dire que je ne m'attendais pas à cela. Au vu de son début de saison assez lent de Bahreïn, j'étais confiant de le voir être dans le rythme pour la troisième course en Malaisie. Mais pour différentes raisons, ça n'a pas été le cas.

Bien sûr, certaines choses continuent de faire froncer les sourcils concernant Michael. Je n'ai pas beaucoup apprécié la façon dont il a serré Rubens Barrichello en Hongrie. Mettre ainsi en danger un autre concurrent est totalement inutile. Je n'ai jamais compris pourquoi il se comportait ainsi dans le passé et je ne comprends pas pourquoi il devrait faire des choses de ce genre-là →



Même s'il termine loin de son équipier, Michael a souvent marqué des points et demeure au top de sa forme. Pourra-t-il faire mieux en 2011 ?

Moyenne des résultats avant et après leur retour



aujourd'hui, à 41 ans. Mais gérer la pression a été le cadet de ses soucis. Une fois que la décision de revenir a été prise, la pression pour être performant vient de vous-même, pas de sources extérieures. Michael s'est toujours maintenu en super forme, cet aspect n'a jamais été un problème.

Dans mon cas, j'ai dû me soumettre au même régime d'entraînement qu'après mon accident de 1976 au Nürburgring, dans lequel j'avais été gravement brûlé. Être en forme est assez simple : il suffit de courir dix minutes aujourd'hui, 30 minutes demain puis une heure le jour suivant. Il

faut courir, courir, courir, s'entraîner, s'entraîner, s'entraîner – et vous êtes en forme. Il n'y a rien de plus facile au monde une fois qu'on a pris la décision de le faire. Ça a bien fonctionné pour moi, et je suis sûr que ça n'a pas été un souci pour Michael. Il a toujours été en super forme.

Il ne fait aucun doute dans mon esprit, mais alors aucun, que Mercedes a la capacité d'être dans le coup l'année prochaine. Il suffit de voir ce que Brawn GP est parvenue à réaliser en 2009

pour apprécier la force qu'il y a chez eux. Michael se retrouve face à une grosse pression, bien entendu, mais le reste de l'équipe aussi. Michael et Nico forment à mon avis un duo très efficace. En 2011, ils vont devoir être performants et je pense que Michael saura briller à l'occasion.

Sera-t-il pour autant capable de remporter un huitième championnat du monde ? C'est très difficile à dire. En quelques occasions seulement, du temps où j'étais impliqué en Formule 1, le niveau a été aussi relevé. Gagner des courses n'a jamais été facile, c'est clair, mais c'est encore plus difficile aujourd'hui que ça ne l'a jamais été. Reste que si quelqu'un peut y parvenir après si longtemps, c'est probablement Michael Schumacher. **F1**

Propos recueillis par Alan Henry

"Michael et Rosberg forment un bon duo mais en 2011, il leur faudra des résultats"



OFFREZ UN ÉCRIN À VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE PEUT
CONTENIR JUSQU'À
12 NUMÉROS



POUR VOUS
12 €
LA RELIURE

Commande expresse
de vos anciens numéros et
de vos reliures sur www.webabo.fr

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

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 12,00 €
Frais de port : x 7,00 €
Soit un total de : €

Mon adresse

Nom Prénom
Adresse
..... Ville
Code postal Tél E-mail

Je règle par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**

Date et signature (obligatoire)

Frais de port : 7 € par reliure. Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vnyelle@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.

DÉVELOPPEMENT INCESSANT, PENSÉE RADICALE : CE QUI A RENDU SI FORTE LA FERRARI F10 DE 2010

Ce fut une année erratique pour la plus illustre des équipes, mais, comme **Pat Symonds** nous l'explique, une évolution constante et des solutions novatrices se sont montrées très efficaces



Ferrari choisit une approche radicale de l'architecture de sa voiture de cette année en positionnant le moteur et la boîte de vitesses selon un angle original qui permit d'exploiter totalement le design du double diffuseur et de disposer d'un énorme conduit supérieur. Les résultats initiaux furent prometteurs et les temps au tour à Bahreïn, où la Scuderia obtint un double succès, démontrèrent un potentiel réel. Malheureusement, la constance ne fut pas au rendez-vous et la voiture perdit sa compétitivité, particulièrement en Turquie et en Hongrie où le résultat fut une bonne surprise après une mauvaise qualification.

La fiabilité des moteurs causa quelques maux de tête en fin de saison mais le développement ne permit clairement pas à l'équipe de mordre dans l'avance de Red Bull durant la dernière partie du championnat.

À l'inverse de ses deux principales rivales, Ferrari s'est concentrée sur un seul pilote et les évolutions aérodynamiques en particulier furent constantes et efficaces.



Aileron avant à double volet : une réussite

Les modifications majeures des dérives de l'aileron avant ont débuté dès la deuxième course et continuèrent avec des variations tout le long de la saison. Une mise à jour significative survint à Silverstone avec la solution à volet double, ce qui rapprocha probablement plus la F10 des RB6 que tout autre modification essayée.

Quelques variations du côté du F-duct

Le F-duct fut testé en Chine et apparut en course dès l'Espagne, bien qu'il ait été ôté à Monaco et à Singapour. Ferrari utilisa plusieurs versions de ce mécanisme avec des versions plus petites à faible traînée montées en Belgique et en Italie, bien que l'embout souffleur soit dirigé sur le volet et pas sur le plan principal.

Une aéro radicale et à hauts risques

Il était risqué de relever l'arrière du moteur et de la boîte de vitesses car même si le centre de gravité ne le fut lui-même que de 4mm, tout compte en F1. Mais une bonne aérodynamique apporte plus de performance à une monoplace que tout autre chose, et Ferrari pesa le pour et le contre avant de faire un changement radical.

À la recherche de la perfection aérodynamique

La confiance était grande quand débutèrent les essais d'avant saison : Fernando Alonso proclama que la F10 était la meilleure voiture qu'il ait jamais pilotée et l'exploitation du double diffuseur fut extrême avec ses énormes entrées latérales et sa zone de sortie colossale. Cependant, à l'exception des arbres de transmission disposés "en flèche", le design était plus évolutif que révolutionnaire. Ce fut l'ultime évolution du développement des règles aérodynamiques instaurées en 2009.

La Scuderia réagit vite à l'apparition du F-duct, présentant le sien dès le quatrième GP, en Chine, et le faisant courir en Espagne. Mais le diffuseur soufflé n'arriva qu'à Valence pour la neuvième des 19 courses.

Dans d'autres domaines, chaque détail fut l'objet d'une grande attention et les développements aéro furent évidents à chaque GP et semble-t-il adoptés sans validation en piste – ce qui suggère une grande confiance dans le département aéro.



Un diffuseur soufflé constamment modifié

Démarrer la saison avec l'évolution ultime du double diffuseur non soufflé n'empêcha pas l'équipe de l'améliorer dans l'attente de son propre diffuseur soufflé. La Chine vit une révision plus extrême et le diffuseur soufflé lui-même débuta à Valence. Il fut révisé à chaque course pour améliorer sa performance et sa fiabilité.

Une suspension interconnectée

Modifier la suspension était déjà risqué quand les tests en cours de saison étaient autorisés mais c'est maintenant encore plus difficile. Pourtant, Ferrari modifia la suspension et le carter de boîte pour avoir plus de liberté dans la conception du diffuseur. La Scuderia fit même courir une suspension interconnectée dès la mi-saison.

J'AI ÉTÉ BON DIS?

“Cette année a été
la plus dure de ma
carrière, et de loin”



Dur, dur d'être un *rookie*... Nous avons parlé avec **Lucas di Grassi, Bruno Senna, Vitaly Petrov** et **Nico Hülkenberg** de la condition de débutant en F1 en 2010...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS
PHOTOS LORENZO BELLANCA/LAT

Quand Vitaly Petrov est sorti des restes de sa Renault en Corée, après son second gros crash en autant de courses, certains ont conclu qu'on avait une nouvelle preuve que le Russe n'avait pas sa place en F1. Mais si on considère les faits, on ne peut s'empêcher d'avoir mal pour lui. À une époque où débiter en GP n'a jamais été aussi dur en raison de la restriction drastique des tests, Petrov et ses camarades débutants Bruno Senna, Lucas di Grassi et Nico Hülkenberg ont fait face au plus difficile challenge que des jeunes aient eu à affronter en F1. Pour mémoire, Lewis Hamilton avait couvert 7027 km en tests avant

son premier départ en 2007. Nos quatre garçons dans le vent sont, eux, arrivés à Bahreïn cette année avec à eux tous... 10500 km de roulage. Un total que, contrairement à Lewis, ils n'ont pu améliorer durant la saison. Nous avons réuni les quatre débutants ayant disputé toute la saison 2010 afin d'évoquer les hauts et les bas qu'ils ont connus pour leurs débuts...

Lucas di Grassi : Je ne sais pas pour vous les gars, mais 2010 a été la saison la plus dure de toute ma carrière, et de loin. On [Virgin] ne courait même pas lors des premiers GP à cause du manque de fiabilité et je de-

“Je termine cette saison en étant un **meilleur pilote**, motivé quelles que soient les conditions”



“Ça n’a jamais été **aussi difficile** pour les débutants”



“Je me sens plus **confiant** et **à l’aise**, tout autant que **capable** de bien faire”



vais économiser de l'essence car le réservoir était trop petit.

Bruno Senna : Oui, ce fut une année contraignante pour moi aussi. Débuter sans avoir fait aucun test était pour ainsi dire unique pour une équipe – sans parler des pilotes.

Vitaly Petrov : C'est probablement plus dur que jamais pour les *rookies*. Je n'ai fait que deux jours de tests sur le sec avant mon premier week-end de course. Le simulateur aide à apprendre les tracés, mais ce n'est pas pareil. Le temps en piste est ce qui compte le plus en F1.

Nico Hülkenberg : J'étais impatient en me rendant à Bahreïn mais nerveux avant la course.

LdG : J'avais des sentiments mitigés, entre l'enthousiasme, l'excitation et la pression de réussir.

VP : Pour moi, je pense que la pression était plus forte en fin de saison car au début, tout était nouveau. Il était difficile d'attendre quelque chose de moi du côté des performances.

BS : J'étais assez calme. Lors des premiers GP, l'objectif était de terminer car on n'avait aucune idée de ce dont la voiture était capable et de si elle serait fiable. Après quelques courses, quand on a su ce qu'il était possible de faire, la pression est un petit peu montée.

NH : Quand je repense à la première session de qualif de 2010 à Bahreïn, Melbourne, Sepang et Shanghai, et compare avec ce que je ressens désormais, je suis bien plus confiant et à l'aise, nettement plus en mesure de choisir mes réglages et savoir quels changements apporter à la voiture. J'ai beaucoup progressé en tant que pilote.

LdG : Moi aussi, pas seulement techniquement mais dans tous les domaines.

VP : Oui, je comprends bien mieux beaucoup de choses, comme la voiture et les réglages. Je peux sentir les progrès directement quand une nouvelle pièce est montée, comme un nouvel aileron avant. Je pense que ce sont les plus gros progrès.

BS : Moi, il y a des secteurs dans lesquels j'aurais pu m'améliorer encore plus si j'avais pu me familiariser davantage avec la voiture et la développer. Mais je sors de cette saison en étant un meilleur pilote, surtout dans ma tête, car c'est là qu'il faut rester motivé quelles que soient les conditions.

LdG : Oui, il faut être préparé mentalement pour arriver en F1. Si vous avez un problème et ne savez pas le gérer dans votre tête, il peut s'amplifier et empirer de course en course. On doit être totalement concentré.

BS : Ça n'a pas été le plus facile pour moi de m'habituer à voir les drapeaux bleus alors que je me



La jeune classe 2010 : Senna, di Grassi, Hülkenberg et Petrov ont souffert du fait de l'interdiction des tests.

battais pour la victoire ou le podium dans les catégories juniors. Le plus dur a été de rester motivé en sachant que même en faisant la meilleure qualif de ma vie, je resterais 20e ou 21e. Mais au bout du compte, on devient plus fort et c'est ça le plus important.

NH : Oui, c'est difficile de faire avec des situations comme de ne plus être devant, ne pas mener ou gagner. On doit apprendre à l'accepter.

LdG : Je suis arrivé du GP2 en m'attendant à ce que tout soit beaucoup plus difficile, mais il faut être à un tout autre niveau en F1. Qu'on soit dans une grande ou une petite écurie, le niveau est très relevé. Il faut être toujours à 100%, sans quoi on est derrière. C'est plus dur que je ne l'imaginai.

BS : Je pense que vu de l'extérieur, on a du mal à mesurer combien les pilotes sont compétitifs en F1. Je veux dire que tout le monde est à fond d'entrée et fait le maximum tout le temps. En GP2, on a tendance à avoir cinq ou six pilotes d'un niveau similaire mais en F1, tout le monde l'est.

NH : Mais le fait est que si les gars de Red Bull, Ferrari ou McLaren font une erreur en qualification et perdent quelques dixièmes, ils restent dans le Top 5. Là où nous sommes, c'est bien plus serré et compétitif en ce sens qu'on n'a aucune marge d'erreur : si j'en fais une, je perds trois places.

C'est très difficile pour un *rookie* de toujours devoir réaliser le bon tour en qualif et la bonne performance en course.

LdG : Pour ce qui est de piloter la voiture, apprendre les circuits, parler aux ingénieurs et répondre à la presse, on est nettement plus occupés lors d'un week-end de course en F1 qu'en GP2.

VP : Je suis d'accord. J'aime dormir avant une course mais je n'ai plus le temps !

NH : J'avais eu une bonne vision de la F1 l'an dernier en tant que réserviste. Du fait de l'interdiction des tests, je n'ai pas beaucoup piloté mais j'ai eu une idée de comment se déroule un week-end de GP et de ce à quoi m'attendre. J'ai eu aussi beaucoup de chance d'avoir quelqu'un comme Rubens à mes côtés cette année. Il n'est jamais du genre « *essaie ça pour chauffer tes freins* », ou « *tente cette ligne dans tel virage* » – ce dont je ne voudrais pas. On s'assoit ensemble et j'écoute ce qu'il dit des réglages et de la façon de développer la voiture – c'est ma façon d'apprendre.

BS : Oui, je pense que c'est le mieux d'avoir un pilote expérimenté dans l'équipe car on peut apprendre beaucoup de lui. Quand on se retrouve tout seul à devoir tout apprendre, ainsi que développer la voiture et améliorer ses performances, c'est assez compliqué.

VP : Je suis d'accord, c'est toujours mieux d'avoir un bon équipier. Si vous êtes près de lui, c'est bien. Mais pour moi, c'était le double de travail d'essayer de rendre la voiture rapide et d'être aussi près que possible de mon équipier. Kubica tire toujours le meilleur des réglages. Je devais apprendre le tracé, puis améliorer mes réglages, en-

“Avec le même matériel, je ne crains personne. À Macao en 2005, en F3, j'ai battu **Kubica** et **Vettel**” **Lucas di Grassi**

suite la performance, ce qui me donnait trois ou quatre fois plus de travail que lui. Lui, sitôt dans la voiture, il comprenait ce qu'il avait à faire.

LdG : Je pense que le fait d'avoir un équipier rapide, expérimenté, a du bon et du moins bon. Le bon côté est que vous devez attaquer tout le temps pour être à son niveau, ce qui vous motive à aller au-delà de vos limites. Le mauvais côté est que si l'équipe doit privilégier un pilote, la balance penche toujours du côté du plus expérimenté. Notre équipe étant jeune et de nouvelles pièces arrivant chaque jour, Timo Glock et moi avions souvent des voitures différentes. Je sais que si l'équipe avait eu l'opportunité de nous traiter à égalité, elle l'aurait fait. Mais c'est une situation difficile que j'ai souvent vécue cette année.

NH : Quand je me compare à Rubens, le premier tiers de ma saison ne me satisfait pas, mais par la suite, je pense avoir fait du bon travail. Budapest a été une bonne course pour moi et j'étais bien à Monza aussi, où j'ai maintenu Webber longtemps derrière moi. Je pense que de tout le monde dans le paddock, c'est de moi qu'on attendait le plus. Donc je ne suis pas spécialement fier, mais content de mon travail dans la seconde moitié de la saison.

BS : Je pense aussi avoir fait du travail correct. J'ai commis quelques erreurs que je

regrette, mais on en fait toujours et nul n'a de saison parfaite. Le plus important est que j'apprends de mes erreurs. J'espère faire une saison plus solide l'an prochain, qui me rendrait plus fier et content de moi. Mais il y a plein de points positifs : j'ai beaucoup appris et suis devenu plus mûr. En étant réaliste, aucun résultat sur lequel bâtir ma carrière n'était envisageable du fait de la situation en début d'année.

VP : Ma saison fut positive mais je sais que je pourrais mieux faire. Même après ma 5e place à Budapest, je le pensais. Mon objectif était de commettre moins d'erreurs et essayer de finir à chaque fois, car on peut apprendre beaucoup en une heure et demie de course. J'en ai bien profité aussi, la F1 est le but que j'ai toujours voulu atteindre.

LdG : En termes de compréhension de la F1, j'ai eu une année positive. Avec le matériel dont je disposais, je pense que j'aurais pu attaquer plus une paire de fois. Valence, où j'ai battu Timo en qualif et en course, a été le haut fait de ma saison.

NH : Si je devais me noter moi-même, je me donnerais

peut-être un C. Je serais sans doute un peu dur avec moi-même mais je suis un compétiteur par nature – je suis là pour gagner un jour et je pense qu'il faut être dur avec soi-même pour être en mesure de réussir dans un sport aussi difficile.

BS : Je pense que je mérite un B. Je peux être dur avec moi-même, mais pas trop !

LdG : Je me donnerais un B, aussi. Mais si je devais me noter en fonction de si je pense pouvoir réussir en F1, je me mettrais plus. Je pense qu'avec le bon équipement dans le bon environnement, je peux rivaliser avec tout le monde – je l'ai prouvé dans d'autres formules. En 2005, à Macau en F3, j'ai terminé 1er, Robert Kubica était 2e et Sebastian Vettel 3e...

VP : Personnellement, je suis heureux de voir arriver le break hivernal. Je pense que j'ai besoin de me rafraîchir le corps et l'esprit. On doit se défaire de la pression du sport auto.

LdG : Moi, je n'attends pas vraiment cette pause hivernale. Je serais heureux de poursuivre la saison, continuer à courir !

BS : Moi aussi. La dernière chose dont j'ai envie, c'est d'une pause – je suis bien dans le rythme et j'aimerais continuer à piloter. L'intersaison va être longue et le plus important sera de se concentrer sur l'entraînement physique. Mais c'est sûr que j'apprécierai de passer du temps sur la plage, à regarder le ciel en pensant à l'année prochaine. 

80%

Nico Hülkenberg



Nico a signé une première pole historique sous la pluie au Brésil.

14%

Vitaly Petrov



Nul n'a pu critiquer Vitaly en Hongrie : il a fini 5e.

3%

Lucas di Grassi



Lucas a devancé Timo Glock en qualif puis en course à Valence.

3%

Bruno Senna



Être présent sur la grille à Bahreïn fut déjà une performance.

LEQUEL S'EN EST LE MIEUX SORTI ?

Nous avons demandé à trente personnes travaillant en F1 de nous donner (de façon anonyme) leur avis. Voici ce que ça donne...

Ces années-là...

Voici quelques faits marquants de la F1 survenus au mois de décembre, il y a bien longtemps



CELA
FAIT
51
ANS
DÉJÀ

Pousser... jusqu'à l'épuisement

La F1 connut un de ses dénouements de saison les plus haletants à Sebring, Californie, le 12 décembre 1959. Jack Brabham (ci-dessus) débuta ce GP en leader du championnat, mais Sterling Moss et Tony Brooks étaient tous deux en position de lui dérober le titre sous le nez. Moss renonça rapidement et Brabham semblait parti pour s'imposer quand, au dernier tour, sa Cooper-Climax dut s'immobiliser... en panne d'essence. L'Australien parvint alors à pousser sa voiture sur plus d'1,5 km jusqu'à l'arrivée, prenant la 4e place. Brooks ne pouvant terminer mieux que 3e, Brabham était un champion épuisé mais comblé sur la ligne d'arrivée.





CELA
FAIT

11

ANS
DÉJÀ

Une journée prometteuse

Il venait seulement d'avoir 18 ans, mais Fernando Alonso fit les premiers pas d'une carrière qui allait s'avérer fructueuse en F1 le 13 décembre 1999 à Jerez. L'Espagnol parcourut 18 tours sur une Minardi M01 en guise de récompense pour sa victoire dans le championnat local de Formule Nissan et impressionna immédiatement la petite écurie italienne. Son meilleur chrono de 1min43s474 fut plus rapide que celui des deux autres pilotes testant une Minardi ce jour-là et après un passage par la F3000 en 2000, il fit ses débuts en F1 l'année suivante... chez Minardi.



CELA
FAIT

29

ANS
DÉJÀ

Avant-goût de Moyen Orient pour la Formule 1 à Dubaï

Si la F1 a dû attendre 2004 pour disputer sa première course de championnat du monde au Moyen Orient, à Bahreïn, le Al NasrSports Club accueillit 23 ans plus tôt le GP de Dubaï pour célébrer le 25e anniversaire de la création des Émirats Arabes Unis. Parmi les festivités fut organisée une démonstration de voitures de F1, la McLaren de John Watson (ci-dessus) signant le record du tour officiel en 1min04s3 (149,3 km/h). Étaient aussi présents Patrick Tambay sur Theodore et Dave Scott au volant d'une Lotus.

Levez la main si vous êtes champion

Ses rivaux mal inspirés, Sebastian
Vettel n'a pas laissé passer l'occase



84 L'ANALYSE DE PAT SYMONDS

Alonso droit devant, Webber en travers et Vettel abattu en vol

86 VOUS NE L'AVEZ PAS VU À LA TÉLÉ

Jarno s'est-il dit qu'il irait plus vite à pied qu'avec sa Lotus ?

87 STATS CORÉE

Et le gagnant pour l'arrêt le plus rapide est... Nico Hülkenberg

88 L'ANALYSE DE PAT SYMONDS

L'incroyable Hülk offre une pole à Williams – avant de s'en aller

90 VOUS NE L'AVEZ PAS VU À LA TÉLÉ

Il paraît qu'ils ont un peu peur des moustiques chez McLaren

91 STATS BRÉSIL

Meilleurs tour et pit-stop pour McLaren, mais 4e et 5e place...

92 L'ANALYSE DE PAT SYMONDS

La stratégie Ferrari et la vitesse de Vettel ont fait la différence

94 VOUS NE L'AVEZ PAS VU À LA TÉLÉ

Ah non Jenson, il n'y a pas de quoi se venger de cette façon...

95 STATS ABOU DHABI

Seb a fait le meilleur pit-stop : il y a des jours où tout va bien

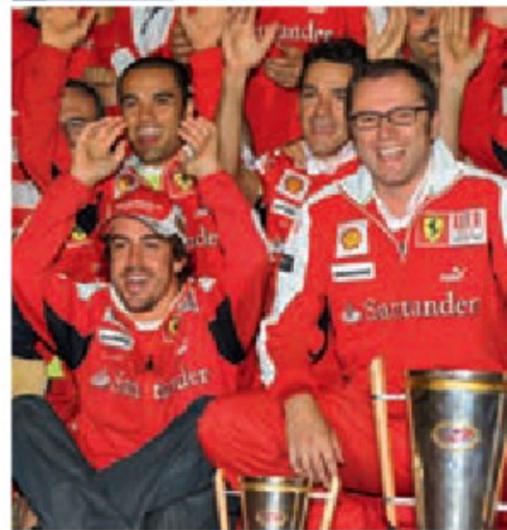
96 RENAUD DE LABORDERIE

Le retour du GP de France n'est décidément pas pour demain, et Williams peut toujours rêver

98 SUJET BRÛLANT

On le demande pour la forme : Vettel mérite-t-il son titre ?

GP DE CORÉE



GP DU BRÉSIL



GP D'ABOU DHABI



OPINION



DISCUSSION



ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix de Corée

24.10.2010 / Yeongam

Départ sous Safety Car... Deux Red Bulls out... Alonso prend la tête...



Fernando verni, pour une fois

L'abandon des deux Red Bull sur le nouveau circuit de Yeongam, en Corée du Sud, a propulsé Alonso au sommet du podium... et du championnat, à deux courses du but

Un nouveau rendez-vous est un événement que pilotes et écuries apprécient. Beaucoup craignaient que Yeongam doive annuler sa participation au championnat mais sa métamorphose des dernières semaines fut impressionnante. Oui, le site est encore en chantier et les infrastructures sont quasiment inexistantes mais la piste était prête à temps. Et quelle piste !

Lorsqu'on se prépare à affronter un nouveau circuit, le simulateur est non seulement l'outil de choix mais souvent le seul. Si Yeongam avait accueilli une course auparavant, les écuries auraient lié langue avec leurs consœurs ayant défriché le terrain. Les vidéos auraient permis d'analyser les vibreurs et de repérer des nuances invisibles sur une carte.

Sur un circuit flambant neuf, la seule base de données se limite à des cartes à partir desquelles une trajectoire est définie et des réglages anticipés. Les écuries qui ont suffisamment de simulateurs à leur disposition permettent à leurs pilotes de faire un tour virtuel du tracé afin de confirmer le set-up et d'apprendre le tracé.

Dans un passé récent, la décision technique centrale aurait concerné le niveau d'appuis sur un circuit qui possède une si longue ligne droite. Le F-duct a jeté cette question aux orties. En fonction du positionnement de la main du pilote dans le cockpit, il jouit d'appuis forts ou d'une bonne Vmax.

Le plus grand point d'interrogation concernait donc le fonctionnement des pneus. A l'aune de leurs simulations, les écuries peuvent estimer quel niveau d'énergie ceux-ci devront emmagasiner et même dans quelle fenêtre de températures ils seront à leur optimum. Mais elles sont réduites aux supputations sur la qualité de la surface de la piste.

Les essais du vendredi revêtent donc une importance particulière car ils constituent la transition entre le virtuel et la réalité. En Corée, la réalité du terrain était insaisissable car formidablement changeante. Lors de la seconde séance du vendredi, où les écuries testent leur rapidité en configuration de qualification, le meilleur temps était à trois secondes pleines de ce que serait la pole position ; deux fois plus que l'écart enregistré sur les autres circuits. Les pneus souffraient d'un *graining* très prononcé. L'avant droit était le plus exposé mais les gommes arrière montraient également des signes de faiblesse. On pensait donc que cette usure dicterait une stratégie de course à deux pit-stops.

Ce n'était pas une perspective accablante à Yeongam. Sur les circuits où dépasser n'est pas une sinécure, la position sur la piste est le point cardinal d'une stratégie. Souvent, la course théoriquement la plus rapide ne produira pas le meilleur résultat si le trafic détricote ce que les ingénieurs ont confectionné en se basant sur la performance pure. Mais avec des zones de dépassement généreuses comme à Yeongam, les écuries peuvent se concentrer sur la stratégie qui est intrinsèquement la plus rapide, y compris si elle comporte deux passages par les stands, en sachant qu'elles pourront facilement éviter l'écueil des retardataires.

Le *graining* est le poil à gratter des tacticiens car changer de pneus ne garantit pas un gain de performance si les pneus neufs sont instantanément la proie de ce fléau. Il est parfois préférable de composer avec l'usure et d'espérer que les pneus trouveront un second souffle une fois meulés. En Corée, le talon d'Achille de cette théorie était la température de la piste, extrêmement basse. Or, un pneu usé ne parvient pas à conserver la chaleur sur un asphalte froid.

Le vendredi soir, le *brainstorming* était vigoureux car les ingénieurs pesaient et soupesaient leurs options. Heureusement, les monoplaces

En quatrième vitesse...

Les deux oreilles et la queue

Mark Webber n'était pas dans son assiette et celle de sa monoplace laissait à désirer sur le circuit de Yeongam. Avant sa violente sortie de piste du 19e tour, l'Australien avait donné des signes avant-coureurs de son indigestion. « Je ne vois pas de grande différence » avait éructé Mark lorsque son équipe lui avait fait part de l'appétit d'Hamilton : l'Anglais souhaitait passer au plat de résistance, la course épurée de la voiture de sécurité. Puis, 27 tours plus tard, Webber avait la satisfaction de voir son équipier abandonner. Après les échappements (Bahreïn), une jante (Australie) et les freins (Espagne) c'était au tour du moteur de Sebastian de remettre le couvert de la panne mécanique. À Yeongam, le taureau rouge s'est encorné lui-même. Les deux oreilles et la queue (le premier résultat vierge de l'écurie), une vraie gardiane de taureau à la sauce coréenne qui n'a pas été du goût des hommes de Milton Keynes. Pourtant, en saupoudrant le millésime 2010 de son manque de fiabilité (humain et mécanique), Red Bull Racing a grandement contribué à faire de cette saison 2010 un grand cru.

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

▼ La course commence derrière le Safety Car – deux fois, en plus...



YEONGAM



► Webber sort dans le 19e tour, emmenant Rosberg dans sa chute et perdant la tête du championnat.



► Parti 20e suite à une pénalité remontant à Suzuka et remonté 7e, Petrov sort hélas de la piste au 40e tour.



► Une casse moteur prive le pauvre Vettel de la victoire et de la tête du championnat au 46e tour.



▼ Alonso rentre à la base en vainqueur, précédant Hamilton et son équipier Massa.



débutant le GP avec beaucoup d'essence, certains choix peuvent être pris dans le feu de l'action et l'on peut supposer que plusieurs écuries ont défini leur feuille de route en temps réel, le dimanche.

Les qualifications ont livré la même hiérarchie qu'à l'accoutumée. Après quelques contreperformances notables, Massa a compromis sa position sur la grille en utilisant un train de pneus neufs tendres en Q2 afin d'être éligible pour la Q3. Cela lui a fait gagner six places et une chance de subtiliser des points aux adversaires directs d'Alonso.

Attendue le samedi matin, la pluie devait jouer les filles de l'air après la pause déjeuner. Elle

"Trois tours sous SC, et la course était suspendue"

s'est enracinée dans le tarmac de Yeongam qui était gorgé d'eau lorsque les F1 se sont présentées à l'appel du départ. Les pilotes se sont plaints d'un déficit d'adhérence dangereux et le départ a été retardé de dix minutes puis donné derrière la voiture de sécurité. À en juger par les gerbes d'eau qui étaient soulevées par la meute, c'était

probablement la bonne décision. Pourtant, après trois tours, la course était suspendue.

En attendant le nouveau départ, Mercedes a pris la décision de basculer sur des réglages entièrement dédiés à une piste détrempée et a notamment changé ses amortisseurs. Lorsque la course a repris ses droits, il a fallu attendre 14 tours supplémentaires pour que la voiture de sécurité libère le peloton. Il était instructif de voir Schumacher mettre cette longue attente à profit pour explorer les limites de sa voiture et de la piste.

Une fois le vrai départ donné, le premier éliminé fut ni plus ni moins que le leader du championnat. Webber a perdu le contrôle de sa machine et a percuté d'abord un mur, ensuite Nico Rosberg qu'il a entraîné dans sa chute.

La voiture de sécurité a de nouveau neutralisé l'épreuve. Button, qui se plaignait du maniement de sa McLaren, a été le premier à opter pour les gommes intermédiaires. Généralement, les pneus légèrement sculptés sont préférés aux enveloppes pluie lorsque les temps au tour sont compris entre 112 et 116% de ceux enregistrés avec des slicks. On troque les intermédiaires pour les slicks lorsque les temps sont entre 104 et 108% de cette même référence. En gardant en mémoire que le vendredi, les F1 lourdement chargées en essence tournaient en 1min43s, ça suggère que



Sebastian Vettel maîtrisait Alonso et semblait parti pour s'imposer quand son moteur a lâché au 46e tour.

le déclenchement des changements de pneus se situait aux alentours de 1min56s ou 1min53s en tenant compte du carburant consommé depuis le départ. Button a perdu son pari lorsque la voiture de sécurité a de nouveau été invitée à sortir des stands quelques tours après son pit-stop. Ses adversaires ont pu changer leurs pneus en perdant le minimum de temps. Leur timing était bon et les temps au tour ont commencé à chuter.

Hamilton s'est brièvement emparé de la 2e place grâce au pit-stop emprunté d'Alonso mais

il a vendangé cette opportunité en virant trop large dans la première courbe à peine la voiture de sécurité écartée. Devant, Vettel n'a pas semblé être habité par le moindre doute jusqu'à ce qu'il entame son 46e tour. Une fumée annonciatrice de décès du moteur a commencé à s'échapper de sa RB6. Alonso n'a eu qu'à se baisser pour ramasser une victoire d'autant plus goûteuse pour Ferrari que Massa retrouvait le podium et que les adversaires les plus dangereux de Fernando ne marquaient aucun point. **F1**

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

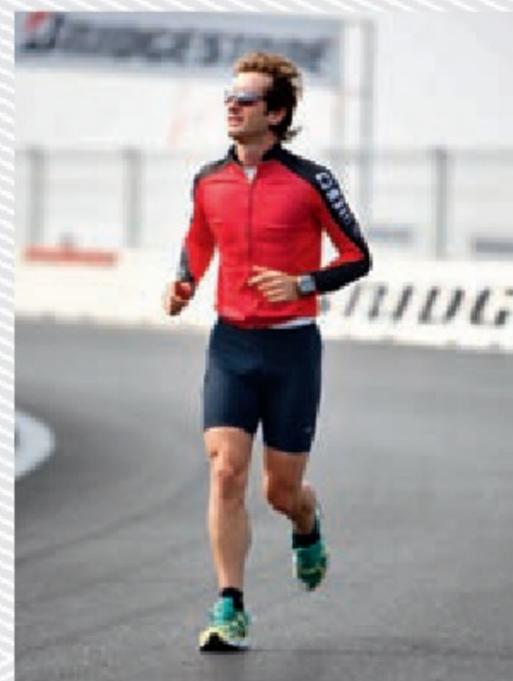
L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix de Corée à Yeongam



Vérification surprise des tribunes et... verdict : "On confirme que six d'entre eux sont très confortables."



Qui gagnera ? Le serpent où le type qui essaie de le surprendre par derrière ?



Jarno fait un tour rapide de Yeongam mais il va s'apercevoir qu'il a oublié la voiture.



Les mécaniciens de Renault tentent d'évacuer l'eau devant leur stand avec une sorte de gros Dyson...



... et comme ça ne marche pas, voici venir la grosse artillerie. Aux USA, ils prennent un réacteur d'avion !

Stats Grand Prix de Corée

Qualifications, course, pneus, conditions, point aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

LA GRILLE

	1. VETTEL RED BULL 1min35,585s Q3
2. WEBBER RED BULL 1min35,659s Q3	
4. HAMILTON McLAREN 1min36,062s Q3	3. ALONSO FERRARI 1min35,766s Q3
6. MASSA FERRARI 1min36,571s Q3	5. ROSBERG MERCEDES 1min36,535s Q3
8. KUBICA RENAULT 1min36,824s Q3	7. BUTTON McLAREN 1min36,731s Q3
10. BARRICHELLO WILLIAMS 1min36,998s Q3	9. SCHUMACHER MERCEDES 1min36,950s Q3
12. KOBAYASHI BMW SAUBER 1min37,643s Q2	11. HÜLKENBERG WILLIAMS 1min37,620s Q2
14. SUTIL FORCE INDIA 1min37,783s Q2	13. HEIDFELD BMW SAUBER 1min37,715s Q2
16. BUEMI TORO ROSSO 1min38,594s Q2	15. ALGUERSUARI TORO ROSSO 1min37,853s Q2
18. TRULLI LOTUS 1min40,521s Q1	17. LIUZZI FORCE INDIA 1min38,955s Q1
20. PETROV* RENAULT 1min37,799s Q2	19. GLOCK VIRGIN 1min40,748s Q1
22. DI GRASSI VIRGIN 1min42,325s Q1	21. KOVALAINEN LOTUS 1min41,768s Q1
24. SENNA HISPANIA 1min43,283s Q1	23. YAMAMOTO HISPANIA 1min42,444s Q1

*Pénalité de cinq places comprise pour avoir causé un accrochage au Japon

LA COURSE



CLASSEMENT CORÉE (55 TOURS)

1er	Fernando Alonso Ferrari	2h48min20,810s
2e	Lewis Hamilton McLaren	+14,999s
3e	Felipe Massa Ferrari	+30,868s
4e	Michael Schumacher Mercedes	+39,688s
5e	Robert Kubica Renault	+47,734s
6e	Vitantonio Liuzzi Force India	+53,571s
7e	Rubens Barrichello Williams	+1min09,257s
8e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	+1min17,889s
9e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+1min20,107s
10e	Nico Hülkenberg Williams	+1min20,851s
11e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1min24,146s
12e	Jenson Button McLaren	+1min29,939s
13e	Heikki Kovalainen Lotus	+1 tour
14e	Bruno Senna Hispania	+2 tours
15e	Sakon Yamamoto Hispania	+2 tours

Abandons

Adrian Sutil Force India, 46 tours - accident
 Sebastian Vettel Red Bull, 45 tours - moteur
 Vitaly Petrov Renault, 39 tours - accident
 Timo Glock Virgin, 31 tours - suite accident
 Sébastien Buemi Toro Rosso, 30 tours - accident
 Lucas di Grassi Virgin, 25 tours - tête-à-queue
 Jarno Trulli Lotus, 25 tours - hydraulique
 Mark Webber Red Bull, 18 tours - accident
 Nico Rosberg Mercedes, 18 tours - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Vitantonio Liuzzi, 312,05 km/h
 Plus lent : Nico Rosberg, 253,25 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Tendres Durs Intermédiaires Pluie

CONDITIONS



19°C

TEMP. PISTE

18°C



MEILLEUR TOUR

Fernando Alonso, 1min50,257s (au 42e)



MEILLEUR PIT-STOP

Nico Hülkenberg, 23,123s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Fernando Alonso Ferrari	231 pts
2e	Mark Webber Red Bull	220 pts
3rd	Lewis Hamilton McLaren	210 pts
4e	Sebastian Vettel Red Bull	206 pts
5e	Jenson Button McLaren	189 pts
6e	Felipe Massa Ferrari	143 pts
7e	Robert Kubica Renault	124 pts
8e	Nico Rosberg Mercedes	122 pts
9e	Michael Schumacher Mercedes	66 pts
10e	Rubens Barrichello Williams	47 pts
11e	Adrian Sutil Force India	47 pts
12e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	31 pts
13e	Vitantonio Liuzzi Force India	21 pts
14e	Vitaly Petrov Renault	19 pts
15e	Nico Hülkenberg Williams	18 pts
16e	Sébastien Buemi Toro Rosso	8 pts
17e	Pedro de la Rosa BMW Sauber	6 pts
18e	Nick Heidfeld BMW Sauber	6 pts
19e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	3 pts
20e	Heikki Kovalainen Lotus	0 pt
21e	Jarno Trulli Lotus	0 pt
22e	Karun Chandhok Hispania	0 pt
23e	Bruno Senna Hispania	0 pt
24e	Lucas di Grassi Virgin	0 pt
25e	Timo Glock Virgin	0 pt
26e	Sakon Yamamoto Hispania	0 pt
27e	Christian Klien Hispania	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	426 pts	9	Toro Rosso	11 pts
2	McLaren	399 pts	10	Lotus	0 pt
3	Ferrari	374 pts	11	Hispania	0 pt
4	Mercedes	188 pts	12	Virgin	0 pt
5	Renault	143 pts			
6	Force India	68 pts			
7	Williams	65 pts			
8	BMW Sauber	43 pts			



Pour toutes les stats sur la F1
www.forix.com

ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix du Brésil

07.11.2010 / Interlagos

Pole historique pour Hülk... Red Bull champion constructeurs... Rien n'est joué chez les pilotes...



Plus qu'une seule...

Red Bull a remporté un nouveau doublé et gagné le titre constructeurs. À une course du but, ses deux pilotes, Webber et Vettel, n'étaient que 2e et 3e derrière Alonso – mais tous deux "titrables"...

Au cours des dernières années, le Grand Prix du Brésil disputé à Interlagos a été le témoin de nombreuses manches décisives pour le championnat du monde de Formule 1. Il a longtemps été le théâtre de la finale de la saison mais même lorsqu'il perdait cette prérogative, il permettait généralement d'assister à un spectacle fabuleux. Par exemple, Button y a conquis son titre mondial l'an dernier au prix d'un pilotage besogneux mais combatif. Cette année, les mathématiques prédisaient que l'écurie championne du monde serait titrée au Brésil mais que l'identité du successeur de Button ne serait dévoilée qu'ultérieurement. L'axiome s'est vérifié !

La pluie, pourtant assez rare dans cette région du globe à cette époque de l'année, promettait de doucher le circuit le samedi et les équipes devaient donc faire une bonne moisson de données le ven-

dredi. Mais la surface glissante a rendu caduque l'exploration des conditions pendant 45 minutes. À la fin de la séance, Alonso a garé sa monoplace en panne de moteur. Ferrari avait prévu de changer le V8 de l'Asturien et ne s'est pas laissée déconcentrer par la casse prématurée.

Red Bull a relevé le gant l'après-midi lorsque Vettel est descendu sous le seuil de 1min12s, éclipsant la référence chronométrique de 2009 d'une demi-seconde. Cette boucle d'anthologie restera le tour le plus rapide du week-end.

Le samedi, Hülkenberg a été le premier à troquer ses pneus pluie pour des intermédiaires, montrant ainsi qu'il était prêt à faire preuve de bravoure lorsqu'on entre dans une phase cruciale du week-end.

La pluie devenant plus fine, le secret des qualifications était d'être en piste au bon moment avec les bons pneus. La Q1 a éliminé la même

brochette de pilotes qu'à l'accoutumée, ainsi que Sutil pour la première fois de la saison. Adrian a été victime d'une lutte interne avec Liuzzi. Pour Force India, qui a un temps occupé la 6e place au championnat, la chute est lourdement ressentie. À l'autre bout de l'échelle de valeur, Alonso pointait en tête. En Q2, Webber a pris l'initiative sur une piste à peine moins gorgée d'eau malgré l'arrêt des précipitations. Les perdants s'appelaient Rosberg et Button.

"Hülkenberg a mieux exploité ses pneus que tous les autres en Q3"

La première série de tours de la Q3 s'est effectuée en gommes intermédiaires mais les temps commençaient à s'inscrire sous la barrière de 1min17s. Le seuil critique de 108% d'un temps enregistré sur piste sèche était atteint et les pilotes ont tous monté des Bridgestone slicks pour leur dernière tentative. Le héros du jour fut donc Hülkenberg.

Le pilote Williams a mieux exploité ses pneus que n'importe qui en enchaînant des tours très agressifs, notamment celui de sortie des stands. Ainsi, ses pneus avaient atteint la bonne fenêtre de température. Dans des conditions formidablement changeantes, celui qui franchit la ligne de chronométrage le dernier en tire généralement un gros avantage. Dans le cas d'Hülkenberg, il était de plus d'une seconde avant même son dernier tour ! La prouesse de l'Allemand a été unanimement saluée. Nico a fait forte impression dans le monde du sport automobile depuis ses années en F3 Euro Series – dont il a conquis le titre en 2008 avant d'enchaîner sur le GP2 avec le même succès. Il mérite certainement de trouver un volant pour l'année prochaine.

Le retour de Williams et de Cosworth en haut de la hiérarchie a été salué par le paddock, même s'il était éphémère et obtenu dans des circonstances inhabituelles qui avaient peu de chances de se répéter le jour de la course.

Derrière Hülkenberg, Vettel a pris le dessus sur Webber et Hamilton a entretenu ses espoirs de titre en se faufilant devant Alonso. Notons que le poleman a partagé le prix du pilotage le

Les temps forts de la course

▼ Première pole depuis 100 GP pour Williams, mais c'est Vettel qui vire en tête au Turn 1.



SÃO PAULO



► Hamilton bloque ses roues avant et permet ainsi involontairement à Alonso de le passer.



◀ Au 49e tour, le crash de Vitantonio Liuzzi coûte cher à Force India dans sa lutte contre Williams et...



◀ ... entraîne la sortie du Safety Car, et du trafic dans les stands pour changer de pneus.

▼ Vettel gagne et se retrouve 3e à 15 pts d'Alonso, leader du championnat.



En quatrième vitesse...

Il faut sauver le soldat Nico

À Interlagos, par un samedi après-midi pluvieux de novembre, "a star is born" selon la formule consacrée de l'autre côté du Channel. C'est pourtant d'outre-Rhin qu'est originaire cette nouvelle étoile, Nico Hülkenberg. Il y a deux ans, l'Allemagne avait les yeux de Chimène pour Sebastian Vettel ; en 2010, elle découvre que son vivier est un puits sans fond.

Mais Hülkenberg sera-t-il une star ou une comète dans le ciel de la F1 ? À Monza 2008, le mariage pluvieux entre Vettel et la F1 avait été heureux ; à Interlagos, la prouesse de Nico Hülkenberg s'est solubilisée dans le déluge. Nico ne pilotera peut-être pas en course en 2011, rançon du retour de ces pilotes fortunés qu'Ecclestone espérait avoir éradiqués de la F1.

Pour mémoire, Nico possède l'un des plus beaux palmarès d'un primo accédant à la F1 : champion Formule BMW, A1GP, F3 et GP2 en cinq ans, excusez du peu. Pour citer une autre formule anglo-saxonne, "Save Private Nico" !

Frédéric Delarue

plus efficace du jour avec Daniel Toni, chauffeur de Jenson Button. Le policier a habilement évité une attaque à mains armées en ramenant le Britannique à son hôtel.

Comme prévu, le dimanche fut plus conventionnel avec des températures supérieures à 20°C dans l'air, 50°C au sol, et un chaud soleil printanier. À l'extinction des feux, Hülkenberg a pris un départ raisonnable mais Vettel a saisi l'opportunité de virer en tête. Webber devait s'assurer que son équipier ne prendrait pas le large et il a été bien aidé par le survirage massif dont souffrait la Williams. Le doublé Red Bull

était en place avant la fin du premier tour.

Hülkenberg a opposé une résistance farouche et Alonso a dû patienter jusqu'au 7e tour pour le passer. L'Espagnol accusait déjà un retard de 11 secondes sur Vettel. Hamilton cherchait quant à lui l'adhérence.

Le premier pit-stop est intervenu au 11e tour lorsque Button, qui était enfermé dans le ventre mou du peloton, est passé par les stands pour confier sa course aux pneus durs. Il est ressorti en 18e position et semblait avoir embrassé la pire tactique mais une fois encore, le choix de Jenson s'est avéré judicieux et il est remonté →

sur les talons de son équipier qui le devançait de cinq places avant son arrêt.

Alonso a fait durer ses pneus tendres jusqu'au 25e tour et les arrêts aux stands de Vettel et Webber ont été promptement accomplis dans les deux boucles qui ont suivi. Au 30e passage, tous les prétendants au titre avaient changé de pneus et ils occupaient les cinq premières places. Au 28e tour, Alonso a demandé à son ingénieur quelle était la vitesse des Red Bull et s'il pourrait les rattraper. Vettel et Webber ont répondu en enchaînant les meilleurs tours en course.

Sur un circuit comme Interlagos, avec un temps au tour de 1min15s, le trafic est toujours un écueil et au 38e tour, les leaders avaient fait la jonction avec les lanternes rouges. Le danger potentiel ne s'est pas matérialisé.

Au 50e tour, Hamilton et Button luttent pour trouver l'adhérence avec des pneus arrière copieusement usés. Une voiture de sécurité entra en piste fort à propos pour les McLaren. Liuzzi venait de heurter violemment les rails du deuxième virage et la neutralisation fut une aubaine pour ceux qui souhaitaient monter des pneus neufs. Hamilton a choisi les durs, Button les tendres. Au final, la neutralisation n'a pas fondamentalement modifié la hiérarchie. Kobayashi s'est emparé du dernier point et a même défié



Hamilton se prépare à doubler Hülkenberg, mais Alonso les aura dépassés tous les deux au 7e tour.

Kubica dans les derniers tours. En tête, Webber s'est fané en vue de l'arrivée, conséquence d'un moteur menacé de surchauffe.

La démonstration de Red Bull Racing lui a permis de remporter son premier titre mondial des constructeurs. Si l'on considère que Benetton et Renault étaient la même équipe, il est remarquable qu'avant 2009, seulement quatre écuries avaient inscrit leur nom au palmarès de la F1 en 29 ans. Voir éclore de nouvelles écuries

championnes est une bouffée d'air frais. Tout le mérite de la supériorité de Red Bull revient à Viry-Châtillon et à Milton Keynes.

Malgré l'euphorie qui régnait dans le paddock d'Interlagos, les équipes ont dès le dimanche soir entamé un travail herculéen : emballer leur matériel pour l'acheminer vers Abou Dhabi, à dix mille kilomètres de là, et commencer à s'habituer au décalage horaire de six heures à temps pour la finale du championnat. **F1**

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix du Brésil à Interlagos



Jenson raconte le moment où il a montré les crocs à la bande de malfrats qui l'ont attaqué la veille...



Quelqu'un a dit aux gens de McLaren qu'il y avait plein de moustiques à cette période de l'année.



Pharrell Williams à Heikki Kovalainen : "Quoi, tu te sers d'une batterie ? Nous on a des machines..."



Une semelle de chaussure un lendemain de mariage avec tous les confettis collés dessus. Ah non, c'est un pneu...



On écrit "gauche" ou "droit" sur les pneus. Avec les chaussettes, c'est pas la peine.

Stats Grand Prix du Brésil

Qualifications, course, pneus, conditions, point aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

LA GRILLE

	1. HÜLKENBERG WILLIAMS 1min14,470s Q3
	2. VETTEL RED BULL 1min15,519s Q3
	3. WEBBER RED BULL 1min15,637s Q3
	4. HAMILTON McLAREN 1min15,747s Q3
	5. ALONSO FERRARI 1min15,989s Q3
	6. BARRICHELLO WILLIAMS 1min16,203s Q3
	8. SCHUMACHER MERCEDES 1min16,925secs Q3
	7. KUBICA RENAULT 1min16,552secs Q3
	10. PETROV RENAULT 1min17,656secs Q3
	9. MASSA FERRARI 1min17,101secs Q3
	11. BUTTON McLAREN 1min19,288s Q2
	12. KOBAYASHI BMW SAUBER 1min19,385s Q2
	13. ROSBERG MERCEDES 1min19,486s Q2
	15. HEIDFELD BMW SAUBER 1min19,899s Q2
	16. LIUZZI FORCE INDIA 1min20,357s Q2
	17. GLOCK VIRGIN 1min22,130s Q1
	18. TRULLI LOTUS 1min22,250s Q1
	19. BUEMI* TORO ROSSO 1min19,847s Q2
	20. KOVALAINEN LOTUS 1min22,378s Q1
	21. DI GRASSI VIRGIN 1min22,810s Q1
	22. SUTIL* FORCE INDIA 1min20,830s Q1
	23. KLIENT† HISPANIA 1min23,083s Q1
	24. SENNA** HISPANIA 1min23,796s Q1

LA COURSE



CLASSEMENT BRÉSIL (71 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h33min11,803s
2e	Mark Webber Red Bull	+4,243s
3e	Fernando Alonso Ferrari	+6,807s
4e	Lewis Hamilton McLaren	+14,634s
5e	Jenson Button McLaren	+15,593s
6e	Nico Rosberg Mercedes	+35,320s
7e	Michael Schumacher Mercedes	+43,456s
8e	Nico Hülkenberg Williams	+1 tour
9e	Robert Kubica Renault	+1 tour
10e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	+1 tour
11e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1 tour
12e	Adrian Sutil Force India	+1 tour
13e	Sébastien Buemi Toro Rosso	+1 tour
14e	Rubens Barrichello Williams	+1 tour
15e	Felipe Massa Ferrari	+1 tour
16e	Vitaly Petrov Renault	+1 tour
17e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+1 tour
18e	Heikki Kovalainen Lotus	+2 tours
19e	Jarno Trulli Lotus	+2 tours
20e	Timo Glock Virgin	+2 tours
21e	Bruno Senna Hispania	+2 tours
22e	Christian Klien Hispania	+6 tours
NC	Lucas di Grassi Virgin	+9 tours

Abandon

Vitantonio Liuzzi Force India, 49 tours - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Kamui Kobayashi, 313,93 km/h
Plus lent : Timo Glock, 296,03km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Super tendre Medium Intermédiaire Pluie

CONDITIONS



TEMP. PISTE



MEILLEUR TOUR

Lewis Hamilton, 1min13,851s (au 66e)



MEILLEUR PIT-STOP

Jenson Button, 21,054s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Fernando Alonso Ferrari	246 pts
2e	Mark Webber Red Bull	238 pts
3e	Sebastian Vettel Red Bull	231 pts
4e	Lewis Hamilton McLaren	222 pts
5e	Jenson Button McLaren	199 pts
6e	Felipe Massa Ferrari	143 pts
7e	Nico Rosberg Mercedes	130 pts
8e	Robert Kubica Renault	126 pts
9e	Michael Schumacher Mercedes	72 pts
10e	Rubens Barrichello Williams	47 pts
11e	Adrian Sutil Force India	47 pts
12e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	32 pts
13e	Nico Hülkenberg Williams	22 pts
14e	Vitantonio Liuzzi Force India	21 pts
15e	Vitaly Petrov Renault	19 pts
16e	Sébastien Buemi Toro Rosso	8 pts
17e	Pedro de la Rosa BMW Sauber	6 pts
18e	Nick Heidfeld BMW Sauber	6 pts
19e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	3 pts
20e	Heikki Kovalainen Lotus	0 pt
21e	Jarno Trulli Lotus	0 pt
22e	Karun Chandhok Hispania	0 pt
23e	Bruno Senna Hispania	0 pt
24e	Lucas di Grassi Virgin	0 pt
25e	Timo Glock Virgin	0 pt
26e	Sakon Yamamoto Hispania	0 pt
27e	Christian Klien Hispania	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	469 pts	9	Toro Rosso	11 pts
2	McLaren	321 pts	10	Lotus	0 pt
3	Ferrari	389 pts	11	Hispania	0 pt
4	Mercedes	202 pts	12	Virgin	0 pt
5	Renault	145 pts			
6	Williams	69 pts			
7	Force India	68 pts			
8	BMW Sauber	44 pts			



Pour toutes les stats sur la F1
www.forix.com

* Pénalité de cinq places pour avoir causé un accrochage en Corée

** Pénalité de cinq places pour changement de boîte de vitesses

† Parti de l'allée des stands

ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix d'Abou Dhabi

14.11.2010 / Yas Marina

Vettel couronné champion... Alonso terrassé par la stratégie... Schumacher a eu chaud



Le nouveau numéro 1

Après avoir souvent manqué de convertir ses pole positions en victoires, Sebastian Vettel a pris le commandement au seul moment où cela compte pour devenir le plus jeune champion de l'histoire

La pression qui s'exerce sur les acteurs majeurs d'une finale décisive pour l'attribution du titre mondial est difficile à imaginer. Il faut l'avoir vécue pour savoir par quelles sensations on passe. Membres de l'équipe et pilotes ressentent la même pression. Beaucoup ont du mal à trouver le sommeil, tous pensent aux scénarii possibles. Toutes les options sont examinées et décortiquées. Chaque phase de la préparation est pensée deux fois. Peu importe les décisions que vous avez prises ou laissées de côté, les idées se bousculent dans votre tête. Le flux est continu.

C'était le quotidien des quatre prétendants à la couronne mondiale d'une saison palpitante. Au bout du compte, combinaisons et stratagèmes ne sont que théoriques car, hormis en cas d'abandon, chacun des prétendants à la couronne ne pouvait gagner qu'en pilotant pied au plancher et

non en calculant. Comme souvent, c'était un titre qui était autant à gagner qu'à perdre.

Même le désert réserve son lot de surprises : la pluie du vendredi matin a trempé la piste avant la première séance d'essais libres. Le temps de roulage a été amputé de près d'une heure et la seconde séance de la journée revêtait donc une importance particulière. Pourtant, peu de relais longs en pneus tendres ont été menés à bien. Ceux qui ont fait leurs devoirs, comme Robert Kubica, savaient que le *graining* des pneus arrière déclenchait une dégradation rapide.

Les principaux candidats au titre semblaient plus se concentrer sur la vitesse pure et sur l'importance d'être bien placé sur la grille de départ, ce circuit n'ayant été le témoin que de six manœuvres de dépassement en 2009.

Les qualifications ont une nouvelle fois prouvé que le tandem Vettel/Red Bull était le plus rapide

du plateau cette année. Webber n'a pas été en mesure de menacer celui qui a conquis dix pole positions en 19 courses cette saison.

La surprise est venue des McLaren qui ont choisi la finale de la saison pour dénouer l'écheveau de leur aileron arrière : 2e et 4e sur la grille, Hamilton et Button prenaient Alonso en tenaille mais l'Espagnol s'inquiétait plus de contenir Webber au départ, l'Australien étant son plus sérieux rival mathématiquement parlant...

"La pression est montée d'un cran même si Vettel était détendu..."

La difficulté de gestion des pneus a éclaté au grand jour lors des qualifications. En Q2, les deux Red Bull ont bouclé un tour lent puis un rapide avant de baisser de nouveau de cadence. En Q3, les deux Mercedes ont repris ce protocole à leur compte tandis que Red Bull basculait sur une tentative unique de trois tours lancés, en pneus tendres. McLaren et Ferrari ont adopté une approche plus conventionnelle avec deux séries comprenant chacune un seul tour chronométré.

Il fallait trouver le juste équilibre entre la montée des pneus en température, alors que le soleil rasait l'horizon et que le mercure était en chute libre au niveau du bitume, et éviter le *graining* qui détruit la capacité à tirer la quintessence des pneus dès les premiers tours.

De manière surprenante, Kubica n'a pas atteint la Q3. Il ne semblait pas à l'aise depuis le début du week-end et a même été devancé par son équipier moins expérimenté, Vitaly Petrov. Sa 11e place sur la grille l'autorisait au moins à entamer la course en pneus durs. Cette option est généralement une prise de risque mais l'expérience du vendredi et la faible probabilité d'une sortie de la voiture de sécurité sur un circuit aussi vaste que celui de Yas Marina plaident en sa faveur.

Le dimanche, la tension est montée d'un cran même si Vettel était détendu sur la grille. Tout le monde a pris un bon envol à l'extinction des feux. Hamilton a plongé à l'intérieur de Vettel dans le premier virage mais l'Anglais est resté

En quatrième vitesse...

Et le gagnant est... le sport ?

Ils étaient légion à appeler le sacre de Webber de leurs vœux. Le petit Poucet a toujours les faveurs du public. Mais l'ogre Vettel a croqué son équipier et trois champions du monde.

Le titre de Sebastian est l'expression d'une justice sportive car il est le pilote le plus rapide de la saison. Il n'a eu qu'un passage à vide, lorsqu'il a dû dompter le diffuseur soufflé de sa RB6. En dehors de cette fenêtre allant de Barcelone à Istanbul, Sebastian a emmuré son équipier dans ses performances. Le manque de réussite aurait pu lui coûter cher. Car la malchance existe et ne s'équilibre pas forcément sur l'ensemble d'une saison. Stirling Moss n'est-il pas le "champion sans couronne" ?

En revanche, le sport n'est pas sorti vainqueur d'une finale disputée sur un circuit certes télégénique mais ô combien fade et réfractaire au spectacle. La FIA n'a pas tardé à réagir : tout nouveau tracé devra respecter un cahier des charges comprenant sécurité et spectacle !

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

V Vettel et Hamilton sont à la lutte avant le Turn 1. Sebastian va garder l'avantage.



> Schumi part en toupie et Liuzzi l'escalade de façon impressionnante. Sortie du Safety Car.



YAS MARINA



< Webber stoppe au 11e tour et Alonso va faire de même deux boucles plus tard. Un désastre.

< Les rêves de titre de Fernando s'envolent quand il se retrouve coincé derrière Petrov.
 > Vettel gagne avec dix secondes d'avance et devient le plus jeune champion de l'histoire.

prudent et Sebastian a bouclé le premier tour avec 1,6 seconde d'avance sur Lewis. Alonso a tenté de reprendre la 4e place que lui avait subtilisée Button mais l'Espagnol a échoué.

L'accident entre Schumacher et Liuzzi, terrifiant au demeurant, a donné tort à la théorie qui veut qu'une neutralisation soit improbable à Abou Dhabi. Six pilotes dont Petrov, Rosberg et Alguersuari en ont profité pour plonger dans les stands dès le 2e tour et en ressortir avec les pneus durs. Le *graining* dont les pilotes se méfiaient comme de la peste suggérait que les pit-stops des autres voitures seraient précoces.

En effet, au 11e tour, Webber s'est plaint d'une dégradation de ses pneus arrière et il les a fait changer une boucle plus tard. Il a certainement regretté de ne pas avoir opté pour la même stratégie qu'à Singapour, où un arrêt observé pendant une neutralisation lui avait fait gagner de nombreuses places.

Ferrari a voulu se protéger de Webber et a invité Massa à passer par les stands sans attendre. C'était une décision éminemment tactique car le Brésilien ne cessait d'améliorer ses temps avec son premier train de pneus. Mais trois de ses quatre partiels ont été améliorés →

avec ses nouvelles gommes, ce qui a fini de convaincre Ferrari qu'Alonso devait passer par la case stand. Ce fut l'erreur fatale. Fernando a retrouvé la piste sous le nez de Webber mais derrière Petrov et Rosberg. Le pire restait à venir : il n'a jamais été en position de porter une attaque sur le Russe qui jouissait d'une bonne vitesse de pointe et qui a fait montre d'une belle défense.

McLaren a attendu le 23e tour avant de proposer des gommes dures à Hamilton car ses pneus tendres avaient dépassé le stade du *graining* et étaient de nouveau performants en fin de relais. Red Bull n'avait pas d'autre choix que de calquer la stratégie de Vettel sur celle d'Hamilton. Button a hérité du commandement et son style très doux lui a permis de snober les stands jusqu'au 39e tour. Il a chuté à la 4e place mais Kubica devant encore s'arrêter, il était certain de pouvoir monter sur le podium.

Au 46e tour, Kubica a finalement plongé dans l'allée des stands. Cinquième à son retour en piste, il a planté le dernier clou dans le cercueil des espoirs d'Alonso. L'Espagnol a terminé son calvaire à la 7e place, frustré et débordant de colère.

Devant, Vettel a maintenu l'écart avec Hamilton, une dizaine de secondes, et a coupé la ligne d'arrivée en ne sachant pas que ses principaux rivaux avaient rencontré des problèmes rédhibi-



Liuzzi ne peut éviter Schumacher en perdition devant lui au premier tour. Cela aurait pu être très grave...

toires. Sebastian ne savait pas qu'il était le plus jeune champion de l'histoire. Il l'a appris de la bouche de son ingénieur, Guillaume "Rocky" Rocquelin, et a laissé éclater sa joie. L'entendre hurler son bonheur et sangloter était un bol d'air frais dans une discipline dont la communication est souvent aseptisée.

Le rideau est tombé sur l'un des championnats les plus passionnants de ces dernières années. Le vainqueur est-il le bon ? Beaucoup espéraient

qu'il s'appelât Webber mais force est de constater qu'avec sa monoplace qu'il a baptisée Randy Mandy, Vettel formait le duo le plus rapide de la saison. Il est étonnant qu'il n'ait jamais pris la tête du championnat avant cette finale, mais il l'a fait avec classe et au bon moment.

Le champion du monde de Formule 1 a le devoir d'être un ambassadeur pour le sport et Sebastian excellera certainement dans l'exercice. Félicitations à lui et à toute son équipe. **F1**

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix d'Abu Dhabi à Yas Marina



Sur Formula Rossa – le grand huit du Ferrari World –, au moins, Alonso et Massa étaient en première ligne.



Les commissaires de piste du circuit de Yas Marina se sont entraînés en faisant des courses de relais.



Le mystère de la lenteur des Virgin enfin élucidé : un chat était coincé dans la boîte à air depuis Bahreïn.



On n'a pas vu ce que Jenson est en train de faire sur la voiture de Sebastian...



"Tu te souviens de notre pari ?" Fernandes va habiller Branson comme la jeune femme...

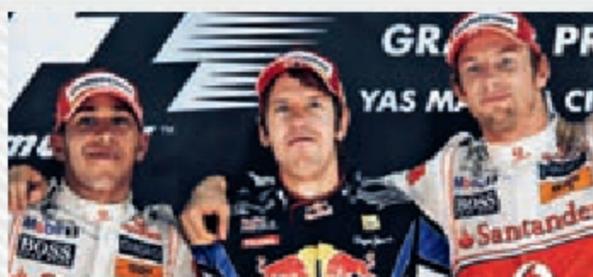
Stats GP d'Abou Dhabi

Qualifications, course, pneus, conditions, point aux deux championnats : tout ce qu'il faut retenir

LA GRILLE

	1. VETTEL RED BULL 1min39,394s Q3
2. HAMILTON McLAREN 1min39,425s Q3	
	3. ALONSO FERRARI 1min39,792s Q3
4. BUTTON McLAREN 1min39,823s Q3	
	5. WEBBER RED BULL 1min39,925s Q3
6. MASSA FERRARI 1min40,202s Q3	
	7. BARRICHELLO WILLIAMS 1min40,203s Q3
8. SCHUMACHER MERCEDES 1min40,516s Q3	
	9. ROSBERG MERCEDES 1min40,589s Q3
10. PETROV RENAULT 1min40,901s Q3	
	11. KUBICA RENAULT 1min40,780s Q2
12. KOBAYASHI BMW SAUBER 1min40,783s Q2	
	13. SUTIL FORCE INDIA 1min40,914s Q2
14. HEIDFELD BMW SAUBER 1min41,113s Q2	
	15. HÜLKENBERG WILLIAMS 1min41,418s Q2
16. LIUZZI FORCE INDIA 1min41,642s Q2	
	17. ALGUERSUARI TORO ROSSO 1min41,738s Q2
18. BUEMI TORO ROSSO 1min41,824s Q1	
	19. TRULLI LOTUS 1min43,516s Q1
20. KOVALAINEN LOTUS 1min43,712s Q1	
	21. GLOCK VIRGIN 1min44,095s Q1
22. DI GRASSI VIRGIN 1min44,510s Q1	
	23. SENNA HISPANIA 1min45,085s Q1
24. KLIEN HISPANIA 1min45,296s Q1	

LA COURSE



CLASSEMENT ABU DHABI (55 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h39min36837s
2e	Lewis Hamilton McLaren	+10,162s
3e	Jenson Button McLaren	+11,047s
4e	Nico Rosberg Mercedes	+30,747s
5e	Robert Kubica Renault	+39,026s
6e	Vitaly Petrov Renault	+43,520s
7e	Fernando Alonso Ferrari	+43,797s
8e	Mark Webber Red Bull	+44,243s
9e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+50,201s
10e	Felipe Massa Ferrari	+50,868s
11e	Nick Heidfeld BMW Sauber	+51,551s
12e	Rubens Barrichello Williams	+57,686s
13e	Adrian Sutil Force India	+58,325s
14e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	+59,558s
15e	Sébastien Buemi Toro Rosso	+1min03,178s
16e	Nico Hülkenberg Williams	+1min04,763s
17e	Heikki Kovalainen Lotus	+1 tour
18e	Lucas di Grassi Virgin	+2 tours
19e	Bruno Senna Hispania	+2 tours
21e	Christian Klien Hispania	+2 tours
22e	Jarno Trulli Lotus	+4 tours/Ab/aileon arrière

Abandons

Timo Glock Virgin 43 tours - boîte de vitesses
Michael Schumacher Mercedes 0 tour - accident
Vitantonio Liuzzi Force India 0 tour - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Kamui Kobayashi, 313,93 km/h
Plus lent : Lucas di Grassi, 306,75 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Super tendre Medium Intermédiaire Pluie

CONDITIONS



TEMP. PISTE



MEILLEUR TOUR

Lewis Hamilton, 1min41,274s (tour 47)



MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 20,061s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	256 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	252 pts
3e	Mark Webber Red Bull	242 pts
4e	Lewis Hamilton McLaren	240 pts
5e	Jenson Button McLaren	214 pts
6e	Felipe Massa Ferrari	144 pts
7e	Nico Rosberg Mercedes	142 pts
8e	Robert Kubica Renault	136 pts
9e	Michael Schumacher Mercedes	72 pts
10e	Rubens Barrichello Williams	47 pts
11e	Adrian Sutil Force India	47 pts
12e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	32 pts
13e	Vitaly Petrov Renault	27 pts
14e	Nico Hülkenberg Williams	22 pts
15e	Vitantonio Liuzzi Force India	21 pts
16e	Sébastien Buemi Toro Rosso	8 pts
17e	Pedro de la Rosa BMW Sauber	6 pts
18e	Nick Heidfeld BMW Sauber	6 pts
19e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	5 pts
20e	Heikki Kovalainen Lotus	0 pt
21e	Jarno Trulli Lotus	0 pt
22e	Karun Chandhok Hispania	0 pt
23e	Bruno Senna Hispania	0 pt
24e	Lucas di Grassi Virgin	0 pt
25e	Timo Glock Virgin	0 pt
26e	Sakon Yamamoto Hispania	0 pt
27e	Christian Klien Hispania	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	498 pts	9	Toro Rosso	13 pts
2	McLaren	454 pts	10	Lotus	0 pt
3	Ferrari	396 pts	11	Hispania	0 pt
4	Mercedes	214 pts	12	Virgin	0 pt
5	Renault	163 pts			
6	Williams	69 pts			
7	Force India	68 pts			
8	BMW Sauber	44 pts			



Pour toutes les stats sur la F1
www.forix.com

LAB

RENAUD DE
MARGERIELe jour où François Fillon
a reçu Bernie Ecclestone

Bien plus qu'une indication générale sur l'avenir (si l'on peut encore parler d'avenir) précarisé du Grand Prix de France, le maintien de François Fillon comme Premier Ministre n'a aucune chance, à



Le Premier ministre, ici au GP de Monaco 2009, a sans doute d'autres choses en tête que le GP de France...

la lumière de ces trois dernières années, de ne pas sonner le glas de plus en plus programmé de la manche française du calendrier. Aujourd'hui, le découragement devant la plus mince ébauche d'une solution de secours est total. Les deux ultimes et seuls recours envisagés (Magny-Cours en état de fonctionnement et Gonesse en projet toujours existant) ne sont plus que des impasses.

Le désintérêt du Gouvernement, aussi bien globalement pour le sport auto

"Nul n'ose
plus parler
du GP de
France à
Jean Todt"

(à l'exception des 24 Heures du Mans) que pour la perspective d'un Grand Prix de France à ressusciter, est absolu et à l'image des mentalités dans le pays. Pire : ce désintérêt rampant et contagieux est exporté dans les instances internationales du sport auto comme "The French Farce" ou encore "The French disaster"...

À bon escient, et pour ne pas l'irriter, nul n'ose (plus) questionner Jean Todt

sur l'hypothèse d'une réapparition problématique du Grand Prix de France. Ce serait inutile et provocateur. Le président de la FIA a avoué son impuissance gouvernementale et directrice en la matière. Pourtant, il ne s'en est fallu que de peu, d'un simple geste de François Fillon, pour sortir de ce marasme.

Voici quelques semaines, en effet, un éminent dirigeant du sport automobile français, siégeant dans une commission internationale de la FIA, nous confiait avec émotion : « J'ai amené moi-même Bernie Ecclestone dans le bureau du Premier ministre. Tous les deux avaient souhaité cette rencontre. Ils ont commencé à s'entretenir courtoisement. Ensuite, ils ont échangé quelques propos au sujet du Grand Prix de France. Ils sont entrés dans le vif du sujet, mais il n'en est rien sorti. »

C'est ainsi que dans le bureau de François Fillon, ce Premier ministre qui se proclame par ailleurs captivé par le sport auto, le Grand Prix de France 2012 – puisque le calendrier 2011 exclut la France – est passé d'une frêle espérance de résurrection à un énième enterrement.

Conclusion : il suffit de relever les commentaires apitoyés, ironiques ou accusateurs, recueillis ici ou là, pour mesurer combien l'effacement de notre Grand Prix national accentue le déclin de la Formule 1 "à la Française"...

AVEC MOON RACE, TOTAL
INTRIGUE SES CONCURRENTS

En cette veillée d'armes du dernier Grand Prix 2010, à Abou Dhabi, Christophe de Margerie, le Président-Directeur Général de Total, donne une brillante réception en l'Hôtel Shangri-la. Le clou de la soirée est la présentation d'un film en 3D qui dure... 107 secondes, intitulé *Moon Race*. C'est l'histoire d'une brève course en apesanteur. L'effet d'image est saisissant et surprenant. Total expérimente dans ce film une communication plus élaborée et créative que dans les courts métrages du genre.

Coïncidence : Mansour Ojeh (photo), fondateur de Techniques d'Avant Garde et actionnaire de McLaren, qui réside dans ce même hôtel, apprend dans la soirée la présentation du film. Il est trop tard pour envisager une présentation spéciale, aussi intime et impromptue soit-elle, à son intention. Ojeh en parlera le lendemain, dimanche, au sein de son écurie McLaren-Mercedes. Les techniciens de Mobil, le partenaire pétrolier de l'équipe, tenteront d'en apprendre un peu plus auprès des (quelques) médias français conviés à cette manifestation nocturne et estivale...



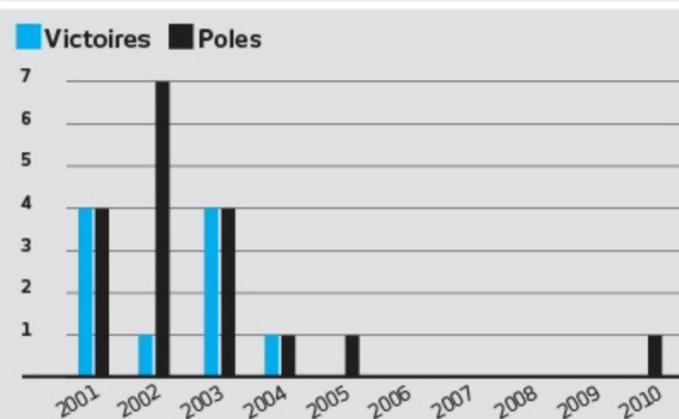
LES RÊVES DE L'ÉCURIE WILLIAMS

Au début de ce championnat du monde 2010, l'écurie Williams se félicitait de totaliser 125 pole positions et 113 victoires sur 584 courses depuis 1973. La dernière victoire remontait au 24 octobre 2004, dans le GP du Brésil avec Juan-Pablo Montoya ; et la dernière pole datait, quant à elle, du 29 mai 2005, lors du GP d'Europe au Nürburgring avec Nick Heidfeld.

En arrachant une pole inespérée, la première de sa courte carrière en F1, le 7 novembre au Brésil, Nico Hülkenberg a bien ranimé la carte de visite de l'écurie anglaise. C'était, au passage, une belle manière de célébrer l'accord passé avec Hispania Racing pour la fourniture des boîtes de vitesses en 2011.

Évidemment, si Hülkenberg avait rallié l'arrivée de ce GP du Brésil en tête, sa pole position en aurait été valorisée. Au moins pour le palmarès de Williams qui, à ce rythme-là, ne peut envisager une nouvelle pole avant... 2015. Quant à gagner, ce ne serait pas avant 2016. On a le temps d'y penser....

Les performances des pilotes Williams depuis dix ans



LE N°1 MONDIAL DES MAGAZINES HIGH-TECH ET LIFESTYLE

Stuff

/GADGETS
/DESIGN
/TENDANCES

MAINTENANT SUR iPHONE ET iPAD

RENDEZ-VOUS SUR L'iTUNES STORE

Sujet brûlant

Sebastian Vettel mérite-t-il son titre de champion du monde 2010 ?



Mark Webber : Je dois tirer mon chapeau à Seb car il a fait du bon travail à Abou Dhabi, comme toute l'année d'ailleurs. Nous avons eu des hauts et des bas, mais nous nous sommes bien "poussés" l'un l'autre, ce qui est toujours gratifiant.

Sir Jackie Stewart : Moi aussi je lui tire mon chapeau, à tous les niveaux. Sous une pression extrême il a mené dès le départ à Abou Dhabi, pour finir dix secondes devant les autres.

Red Bull Racing a aussi fait son meilleur pit-stop de l'année et tout cela mis bout à bout, c'est le bon pilote qui a gagné le championnat.

Alex Wurz : C'est un dénouement complètement juste. Il a piloté avec des nerfs d'acier et a aussi été globalement le plus rapide cette année.

Christian Danner : C'est un sentiment plus agréable de voir Sebastian champion du monde plutôt qu'un

autre gentleman, déjà sept fois titré... Seb est quelqu'un de bien plus naturel, ce qui est une très bonne chose pour la Formule 1 comme pour le sport automobile en général.

JYS : Si Fernando avait gagné le titre, je pense que les médias et les vrais passionnés auraient été critiques envers ce résultat, après ce qui s'est passé à Hockenheim.

AW : Ferrari va devoir se poser la question de savoir si le titre a été perdu à Abou Dhabi car il était à portée de main et une mauvaise stratégie a tout gâché. Si Renault et Mercedes ont pu percevoir l'opportunité de s'arrêter durant la neutralisation, pourquoi pas Ferrari ? C'est dans de tels moments que Schumacher a remporté sept titres.

CD : Mark s'est aussi trompé de stratégie, comme Ferrari, et cela nous ramène à Sebastian. Il est toujours là dans les moments importants et c'est ce qui fait un champion.

MW : Il est fascinant de voir que la seule fois où Seb a mené le championnat, c'est après la dernière course, quand ça comptait le plus. C'est bien joué de sa part.

JYS : Je n'avais pas conduit la moindre auto de course quand j'avais son âge, et il est déjà plus mûr qu'un garçon de 23 ans n'est censé l'être. Mais il est très naturel, dans la voiture et en dehors, et je pense qu'il vieillira bien. J'espère que Red Bull

fera bien parler de lui car la F1 a autant besoin de publicité l'hiver que durant la saison.

AW : Sebastian a traversé des moments très formateurs après l'incident avec Mark en Turquie. Il a compris la puissance des médias dans le monde et éprouvé quelques difficultés à retrouver la forme – mais ensuite, il a été très fort.

CD : Ce sera un excellent ambassadeur pour notre sport. En Allemagne, les téléspectateurs de la F1 sont complètement différents de ceux des années Schumacher. C'est un public beaucoup plus intelligent et sophistiqué, et cela grâce à Seb.

Le jury



Mark Webber
Équipier de Vettel

"Il a mené une fois le championnat, au moment où c'était le plus important. Bien joué..."



Sir Jackie Stewart
Triple champion

"Si Fernando avait gagné, les médias et le public de la F1 auraient été critiques envers ce résultat"



Alex Wurz
Ex-pilote F1

"C'est totalement mérité. Il a piloté avec des nerfs d'acier et était le plus rapide"



Christian Danner
Commentateur F1

"Il a été là quand il le fallait, et c'est ce qui fait un champion. Ce sera un ambassadeur de choix pour la F1"



Vettel a signé cinq victoires en 2010, la première en Malaisie (ci-dessus).

Pour ne rater aucun numéro, abonnez-vous à  Rendez-vous dernière semaine du mois de décembre



EUROSPORT



IRC

Intercontinental
Rally Challenge



LIVE

Centenaire du Rallye Monte-Carlo

du 19 au 22 janvier

Egalement **LIVE** sur www.eurosportplayer.fr*



EUROSPORT EST DISPONIBLE SUR CANALSAT, LE CÂBLE, LA TNT PAYANTE & LES TELEPHONES MOBILES
*Disponible sur abonnement - Eurosport France (SA) RCS TVA FR 09 342 965 712 - Crédit photo : Getty Images

**POURQUOI SEULES LES FEMMES
POURRAIENT S'OFFRIR DES BIJOUX ?**



www.renault.fr

**RENAULT MÉGANE COUPÉ RS
250 ch.**

Consommation cycle mixte (l/100 km) : 8,4. Émissions CO₂ (g/km) : 195.

Renault présente 

**CHANGEONS DE VIE
CHANGEONS L'AUTOMOBILE**

