

The logo consists of the letters 'F1' in a large, bold, white sans-serif font, with the word 'RACING' in a smaller, bold, white sans-serif font directly below it. Both are set against a solid red circular background.

F1
RACING

A close-up, black and white profile photograph of Ayrton Senna, looking towards the left. He is wearing a racing helmet, with the word 'RACIONAL' visible on the side. The lighting is dramatic, highlighting his facial features.

SENNA

L'HISTOIRE INÉDITE

"On m'a dit :
Ayrton est
mort, et vous
êtes légalement
responsable"

Ian Harrison était le team manager de Williams le jour où la F1 connut sa plus grande tragédie...
Seize ans plus tard, il se souvient et raconte

N° 143 5,50 € Janvier 2011

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

L 19828 - 143 - F: 5,50 €



**B
B**
MEDIA

VETTEL TERMINE 2010 NUMÉRO UN MONDIAL



La victoire de Vettel à Abu Dhabi a confirmé que le champion de F1 terminerait l'année 2010 à la tête du Castrol Rankings.

Sebastian Vettel avait plusieurs raisons de fêter sa victoire au Grand Prix d'Abu Dhabi. Elle lui a non seulement permis de remporter le championnat du monde F1, mais aussi de terminer l'année en tête du Castrol Rankings.

Le pilote allemand a débuté la course à la première place du Castrol Rankings, mais sous la menace des autres prétendants au titre, son co-équipier chez Red Bull, Mark Webber, et Fernando Alonso de l'écurie Ferrari. Toutefois, la pole position de Vettel et sa victoire lui ont permis de décrocher le titre du championnat de F1 et d'assurer sa place de leader du classement.

Webber n'a réussi qu'une huitième place à Abu Dhabi, ne parvenant pas à remonter sur le podium, comme en 2009 lors de la même course. Son classement au Castrol Rankings a donc régressé. Toutefois, ses performances ont suffi pour que l'Australien prenne la deuxième place au Castrol Rankings, devant le champion WRC Sébastien Loeb.

Castrol

EDGE

WRC

Sebastien Loeb (3)

Loeb a dominé le WRC comme en 2009 et finira troisième cette année, reproduisant sa performance de l'année passée. Ses huit victoires lui ont garanti de finir constamment



entre la deuxième et la cinquième places tout au long de l'année.

GP2

Davide Valsecchi (43)

Il a obtenu la meilleure place des pilotes de GP2, terminant 43ème, surtout grâce à son titre au championnat GP2 Asie. Le champion de la GP2 Series, Pastor Maldonado, a éludé la



campagne asiatique, le laissant 35 places derrière Valsecchi, séparés par cinq rivaux.



Comment Vettel a fini leader en 2010



Performances techniques de la saison

SPRINT CUP

Jimmie Johnson (8)

Comme les années précédentes, il n'est pas parvenu à dominer et il est passé de la cinquième à la huitième place dans le Castrol Rankings. Néanmoins, il a ajouté une cinquième NASCAR Sprint



Cup à sa vitrine de trophées, avec avoir devancé Denny Hamlin (12) et Kevin Harvick (10).

INDY CAR

Will Power (6)

Le deuxième du championnat d'IndyCar est remonté de la 121ème place en janvier à la 6ème à la fin de l'année 2010. Il a terminé devant le champion Dario Franchitti au classement,



remportant davantage de victoires et de pole positions (et étant aussi le leader de plus de tours) que son rival.

Castrol Rankings CLASSEMENT DES PILOTES

1	Sebastian Vettel		F1	24.200
2	Mark Webber		F1	22.079
3	Sebastien Loeb		WRC	21.754
4	Fernando Alonso		F1	20.467
5	Lewis Hamilton		F1	19.217
6	Will Power		IndyCar, V8 Supercars	17.858
7	Jenson Button		F1	17.006
8	Jimmie Johnson		Sprint Cup, Grand Am	16.308
9	Dario Franchitti		IndyCar, V8, Grand Am	15.554
10	Kevin Harvick		Sprint Cup, N'wide, Trucks	15.531
11	Felipe Massa		F1	14.918
12	Denny Hamlin		Sprint Cup, N'wide, Trucks	14.467
13	Carl Edwards		Sprint Cup, Nationwide	13.957
14	Kyle Busch		Sprint Cup, N'wide, Trucks	13.798
15	Robert Kubica		F1	13.642
16	Helio Castroneves		IndyCar, V8 Supercars	13.639
17	Nico Rosberg		F1	13.505
18	Scott Dixon		IndyCar, V8, Grand Am	13.361
19	Sebastian Ogier		WRC, IRC	13.108
20	Jari-Matti Latvala		WRC	12.859

Castrol Rankings CLASSEMENT DES NATIONS

1	Australie		Webber, Power	39.937
2	Allemagne		Vettel, Rosberg	37.705
3	Grande Bretagne		Hamilton, Button	36.223
4	France		Loeb, Ogier	34.862
5	États-Unis		Johnson, Harvick	31.839

Mark Webber n'est peut-être pas parvenu à remporter le championnat du monde des pilotes de F1, mais le total de ses points lui a permis de placer l'Australie en tête du Castrol Rankings des nations. Le compatriote de Webber, Will Power, a également réalisé un score excellent en IndyCar, alors que Sebastian Vettel et Nico Rosberg ont réussi à hisser l'Allemagne en deuxième position. En F1, la paire de pilotes britanniques, Lewis Hamilton et Jenson Button, a permis à leur nation de terminer troisième.

POWERED BY
AUTOSPORT.COM



**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 JANVIER 2011

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**



Publicité :
tel +44 208 614 8604
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 site d'achat officiel au monde du contenu de F1 Racing, l'éditeur et l'imprimeur ne peuvent être tenus pour responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.





Parade

Soulagé Ayant mis en avant ses difficultés à faire monter ses pneus avant en température pour expliquer sa désastreuse saison 2010, Felipe Massa a semblé ne pas avoir le même problème avec les nouvelles gommes Pirelli...

Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Vendredi 19 novembre

Photographe Glenn Dunbar/LAT









Parade

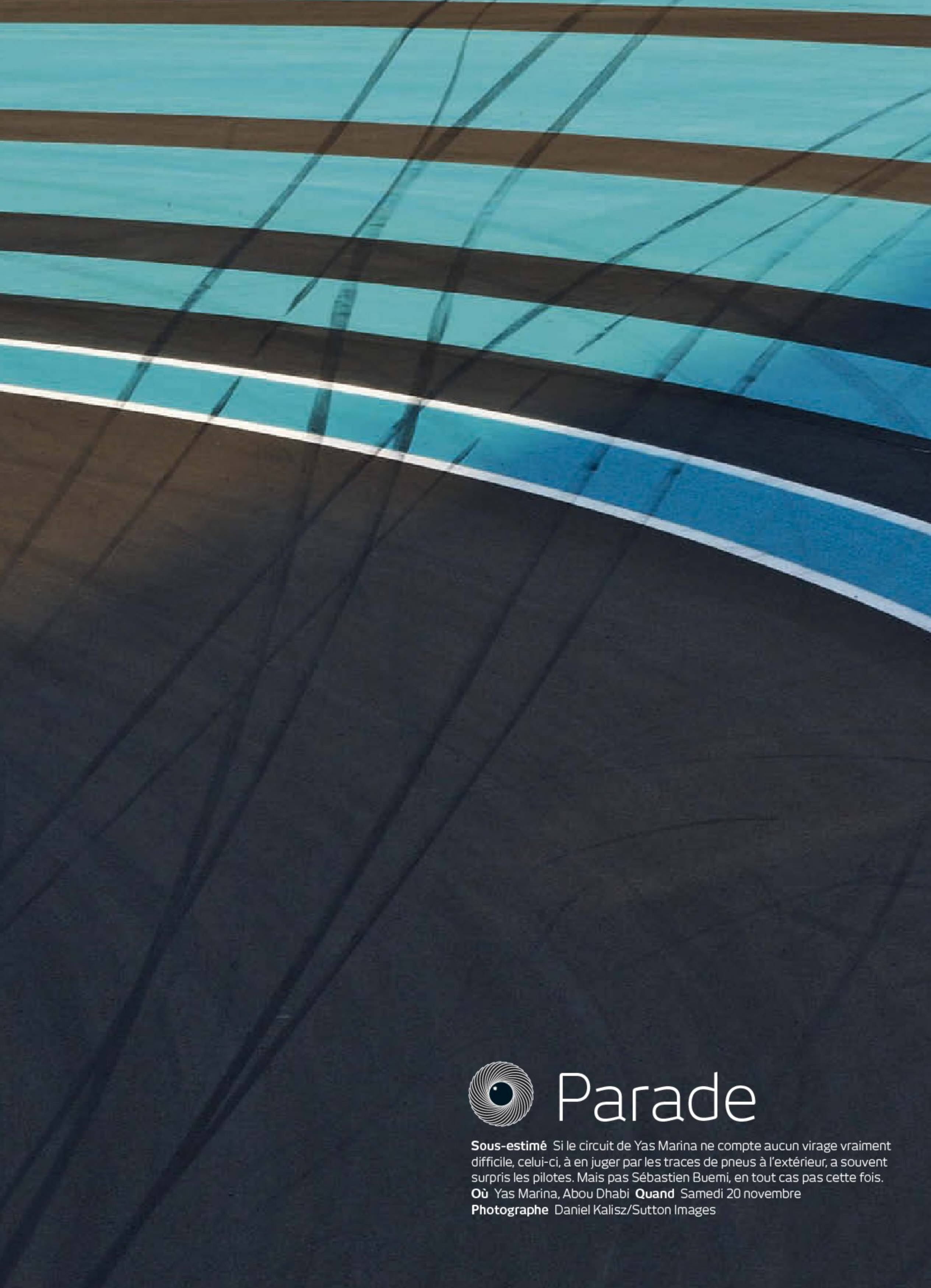
Exalté Tête de liste des espoirs Red Bull, Daniel Ricciardo a testé pour la première fois la meilleure monoplace 2010. Certes aidé par les conditions de piste, il a battu de... 1,3 seconde la pole position de Sebastian Vettel !

Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Mercredi 17 novembre

Photographe Andrew Hone/Getty Images







Parade

Sous-estimé Si le circuit de Yas Marina ne compte aucun virage vraiment difficile, celui-ci, à en juger par les traces de pneus à l'extérieur, a souvent surpris les pilotes. Mais pas Sébastien Buemi, en tout cas pas cette fois.
Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Samedi 20 novembre
Photographe Daniel Kalisz/Sutton Images

F1

Votre laissez-passer pour le paddock

LOTUS vs LOTUS

QUI EST DIGNE D'ÊTRE LOTUS ? LES LÉGENDES DONNENT LEUR AVIS

Certains pensent que l'équipe de Tony Fernandes a fait honneur au nom, d'autres qu'il est mort avec Colin Chapman, d'autres qu'ils n'en "rien à f..."

LA FATIGANTE DISPUTE pour les droits d'utilisation du nom Lotus en F1 la saison prochaine n'en finit plus... Quelques jours après que la première liste des engagés officielle de la FIA a confirmé l'appellation Team Lotus pour l'écurie de Tony Fernandes déjà vue en 2010, le Groupe Lotus a confirmé quant à lui son arrivée en tant

que sponsor titre et actionnaire du Renault F1 Team rebaptisé Lotus Renault GP. À ce stade, il semblait possible de voir quatre Lotus sur les grilles de départ, toutes propulsées par un V8 Renault ! Perdus ? Il y a de quoi. Reste que les figures de la F1 questionnées par *F1 Racing* ont souvent un avis très tranché sur la question...



Colin Chapman
fonde Lotus
Engineering en 1952.



Le Groupe Lotus, incluant la division Lotus Cars des voitures de route, est créé en 1959.



Chapman décédé en 1982, le Groupe Lotus change plusieurs fois de mains et est vendu à Proton en 1996.



Le Groupe Lotus devient sponsor à long terme et actionnaire du Renault F1 Team.

Team Lotus est séparé de Lotus Engineering en 1954, et court son premier GP en 1958 à Monaco.



Le Team Lotus quitte la F1 en 1994. Le frère de James Hunt, David, acquiert les droits du nom Team Lotus, bien que le Groupe Lotus ait réfuté cela plus tard.



L'homme d'affaires malais Tony Fernandes ramène le nom Lotus en F1 en obtenant une licence auprès du Groupe Lotus. Celle-ci est ensuite supprimée. Fernandes achète alors les droits du nom Team Lotus à David Hunt.



La première liste d'engagés 2011 de la FIA comprend Lotus Racing officiellement renommée Team Lotus.

Pensez-vous que Tony Fernandes et Mike Gascoyne furent dignes de Lotus en 2010 ?

Que vous inspire la perspective d'avoir en 2011 quatre Lotus sur les grilles de départ ?

Quand vous pensez à Lotus, quelle livrée vous vient à l'esprit ? Noire et or, ou bien verte et jaune ?

Toute cette histoire fait-elle du tort à la F1 ? Pensez-vous que ça énerve le public ?

Que pensez-vous du choix de s'associer à une équipe mieux établie dans le but de gagner plus vite ?

La F1 a-t-elle besoin d'un nom comme Lotus ?

Qui est digne d'être Lotus ?



14

ADAM PARR DÉFEND SON NOUVEAU PILOTE

Le président de Williams nous a (fermement) assuré que son choix de remplacer Hülkenberg par Pastor Maldonado n'était pas du tout lié à l'argent...



20

VOUS AVEZ DE L'ARGENT À PERDRE ?

Red Bull Racing vous propose une lampe à 13000 € tirée des RB6 de Vettel et Webber. Trop cher ? Il y a aussi une salière et une poivrière à 2100 € pièce...



MARIO ANDRETTI

Champion du monde sur Lotus en 1978



DEREK WARWICK

Pilote Lotus en 1990



ANTHONY DAVIDSON

Ex-pilote F1, consultant BBC & pilote Peugeot



JOHN WATSON

A disputé un GP pour Lotus en 1975



SIR JACKIE STEWART

Triple champion F1 en 1969, 1971, 1973



JACQUES VILLENEUVE

Champion F1 en 1997

Oui. Mike Gascoyne a fait des miracles pour ramener le nom en F1 et Tony Fernandes est si enthousiaste...	Je ne suis pas sûr qu'aucune nouvelle écurie ait de quoi être fière, à en juger par leurs performances.	Arriver en F1 et s'y établir n'est pas facile. Ils ont probablement fait honneur au nom, de mon point de vue.	Je ne suis pas pour que des équipes reprennent des noms du passé. Mais c'était la meilleure des trois nouvelles.	Tony Fernandes a fait un excellent travail avec la renaissance de Lotus. J'ai donc de la sympathie pour lui.	Non. Ils ont beaucoup parlé, mais surtout eu de la chance que les deux autres débutantes soient si mauvaises.
Ça casse l'idée. Cette gué-guerre doit cesser pour sauver l'honneur de la marque, où bien elle sera "batardisée".	C'est ridicule et source de confusion pour les parieurs. Mieux vaut une équipe Lotus et une équipe Renault.	Je ne peux imaginer qu'il y aura quatre F1 aux mêmes couleurs, avec le même moteur, portant le même nom.	Je préfère voir Lotus dans les livres sur la F1 que quatre fois sur la grille. Ils devraient choisir un autre nom.	Je ne pense pas que Tony ait tant besoin du nom ; il a Air Asia. Il peut avoir n'importe quelles couleurs en fait.	Bernie et la FIA auront leur mot à dire à ce sujet. Ça ne restera pas comme ça jusqu'au début de la saison.
La noire et or était celle de la voiture qui gagna le dernier titre. Cette livrée JPS avait quelque chose de spécial.	Noire et or pour moi – c'était énorme car c'était l'époque Senna, ainsi que le début de l'époque Mansell.	Verte et jaune – les couleurs symboliques de Jim Clark et Colin Chapman. C'est ça, la véritable équipe Lotus.	L'ère noire et or a été importante, mais je ne peux approuver que Renault la reprenne – c'est une blague.	Je ne comprends pas la logique de cette livrée noire et or. Lotus, c'est le vert et le jaune.	Le vert Lotus est juste magnifique mais c'est à Mario Andretti en noir et or que je pense toujours en premier.
Il faut qu'une solution soit trouvée. En allant dans deux directions différentes, on oublie ce qui est important.	Qu'est-ce que ça peut faire qu'ils s'appellent Lotus Racing ou Team Lotus ? Rien à f... Lotus, c'était Colin Chapman.	Je ne peux pas croire que ça arrivera. Les gens qui dirigent la F1 ne trouveront sans doute pas ça drôle.	Il ne doit pas y avoir un grand nombre de vrais fans de Lotus qui soient très heureux de ce qu'ils voient en ce moment.	Le public aime bien les grandes marques, c'est sûr, mais pas toujours la F1, donc ce n'est pas vraiment un problème.	Je suppose que ça ne dérange pas la F1 car ça fait parler d'elle alors qu'il n'y a rien d'autre à dire en cette période.
Cette stratégie est la bonne : autant être associé avec un produit qui a fait ses preuves et bâtir là-dessus ensuite.	Je trouve dommage de perdre Renault. Je ne pense pas que le nom Lotus Renault GP lui donne de la crédibilité.	À court terme, c'est sûrement la meilleure façon de procéder, oui. Pour un programme de, disons, deux ans.	Je ne comprends pas.	J'aime l'idée de voir Proton en F1, car il y a peut-être une chance qu'ils fabriquent un moteur par la suite.	Pour moi c'est un peu les sérieux d'un côté et les rigolos de l'autre – et ils viennent tous de Malaisie. C'est dingue.
Absolument. Regardez son histoire et combien elle est riche – c'est une marque dont tout le monde se souvient.	La F1, c'est Ferrari – et tout est d'ailleurs fait pour qu'ils restent. On ne peut vraiment dire ça de personne d'autre.	Clairement. Mais il faut faire honneur à ce nom – pas juste l'avoir pour participer. Ils doivent faire de belles choses.	Non. Lotus occupe une très grande place dans l'histoire de la F1. C'est comme voir un acteur s'accrocher à la scène.	Pour être franc avec vous, aussi triste que ce soit, la F1 n'a jamais eu besoin de Brabham, Tyrrell... ou Lotus.	Je pense que la F1 a besoin de ce genre de nom. Les gens veulent quelque chose qui leur parle, les fasse rêver...
C'est difficile de se prononcer, mais je dirais Tony Fernandes car je vois en lui un enthousiasme sincère.	Pour moi, Lotus, c'est Colin Chapman. Est-ce que Williams restera la même une fois Frank parti ? Je ne crois pas.	C'est très compliqué. On pourrait penser que les deux ont raison ; il n'y a pas qu'une équipe Lotus, c'est impossible.	Lotus est morte et enterrée. Peut-être faudrait-il une règle qui empêche quelqu'un d'utiliser un tel nom.	Proton est dans son droit, et a déjà dit que Tony Fernandes n'avait pas le droit d'utiliser le nom de Team Lotus.	Cette histoire n'est pas finie... Mais l'une des parties est la maison mère et il est logique qu'elle ait la priorité.



NEWS

« Maldonado n'est pas un pilote payant. Dire cela est offensant et monstrueux. »

Adam Parr, de Williams, assure que son nouveau pilote est juste talentueux... Compris ?

Le nouveau président de Williams, Adam Parr, a affirmé à *F1 Racing* que la capacité de Pastor Maldonado de drainer l'argent de divers sponsors n'a rien à voir avec son embauche. L'équipe a perdu plusieurs gros sponsors et quand elle a annoncé le remplacement de Nico Hülkenberg par Maldonado, aidé par de grandes sociétés vénézuéliennes, tout le monde a pensé qu'il devait être un pilote payant...

Voilà une allégation que Parr réfute totalement : « Non, il ne l'est absolument pas. C'est offensant et faux. Nous n'engagerions jamais un pilote si nous ne pensions pas qu'il est prêt, qu'il mérite d'être en F1 et qu'il est capable de remplir son contrat. Ce garçon a remporté le titre GP2 cette année avec une nouvelle équipe et en remportant plus de victoires que n'importe qui. Cette polémique est stupide, c'est vraiment monstrueux. »

Mais quand on l'a pressé pour savoir si Maldonado allait apporter des fonds à l'équipe, Parr a été moins clair : « Nous n'avons rien dit sur le fait qu'il ait des sponsors et ce n'est pas un point dont nous pouvons discuter à cette

heure. Mais l'argent n'a rien à voir – Fernando Alonso a le plus gros support de la F1. Si vous décrochez un pilote qui a le talent et la capacité, qui est un espoir et a des sponsors, c'est bien. Mais la seule façon de le juger sera de voir comment Pastor se comporte. »

Maldonado sera le troisième débutant chez Williams en quatre ans mais Parr ne perçoit pas comme un désavantage de repartir une fois de plus à zéro : « Certes, cela aurait été la seconde saison de Nico mais nous avons travaillé intensément avec Pastor ces dernières semaines et il a un grand talent. C'est notre opinion :



Adam Parr :
"L'argent n'a rien à voir."

nous collaborons avec un entraîneur indépendant qui a travaillé avec Rosberg puis Hülkenberg et selon lui, en termes de vitesse pure et de talent, Pastor a toutes les capacités des deux Nico. Nous ne cherchons pas un contrat d'un an, nous ne l'avons jamais fait et nous avons besoin d'investir avec lui sur du long terme. »

Parr est persuadé que l'équipe a pris la bonne décision en gardant Rubens Barrichello, âgé de 38 ans, au lieu d'Hülkenberg : « Je n'ai pas de regret. C'est un plaisir de travailler avec Rubens parce qu'il fait du bon boulot. Il nous a apporté tout ce que nous attendions de lui et il est toujours aussi compétitif. » Mais il laisse la porte ouverte pour Hülkenberg : « J'aimerais le revoir à nouveau dans une Williams. Il a l'implication et la passion pour être un pilote solide. Nous devons avoir une conversation rude mais il l'a acceptée de façon incroyable. J'ai été stupéfait par sa maturité et son professionnalisme. J'espère qu'il trouvera un volant ailleurs et j'aimerais garder des relations avec lui. Nos chemins se croiseront peut-être un jour ; c'est un monde si petit. »

OPINION

Quelle facture pour la fracture ?

Johnny Herbert, qui sait de quoi il parle, nous dit si sa blessure a pu coûter le titre à Webber

Quand Mark Webber a admis dans un livre avoir couru les quatre derniers GP de la saison avec une épaule fracturée, un homme a compris mieux que les autres ce par quoi l'Australien était passé. En 1989, Johnny Herbert avait fait ses débuts en F1 en pleine récupération de blessures subies à peine sept mois plus tôt.

Webber a minimisé les conséquences de son problème en disant : « Si je n'avais pas pu piloter la voiture en toute sécurité et à la limite, j'aurais averti mon équipe. » Mais s'étant trouvé dans une situation similaire, Herbert pense que sa blessure aurait pu affecter Webber plus qu'il ne le prétend : « C'est toujours présent dans votre esprit et c'est difficile physiquement mais aussi mentalement. C'est déjà très dur de se battre pour le championnat et toute blessure est un tracass supplémentaire. »

Selon Herbert, une blessure à l'épaule est un souci pour un pilote de F1 en raison de son environnement : « Même en étant étroitement sanglé par le harnais de sécurité, le corps bouge sous l'effet des forces G et les coups subis au passage des bosses. Tous les muscles se bandent pour éviter de bouger, à droite, à gauche, en accélération, au freinage. Les forces appliquées au volant viennent s'y ajouter. L'épaule est constamment sollicitée en temps normal et elle souffre encore plus quand elle est

blessée. On peut faire avec mais ce n'est pas la même chose dans le cas où il faut être à 100% pour remporter des victoires et un championnat. »

Durant ces quatre courses où il était blessé, Webber a obtenu deux 2^e places, une 8^e et a abandonné une fois. Nous ne saurons jamais s'il aurait fait mieux sans sa blessure. « Finalement, c'est dommage que ça lui soit arrivé juste au moment où le titre se jouait, » conclut Herbert. « C'est juste le moment où vous avez besoin que tout joue en votre faveur. »



Mark Webber est du genre à se faire mal en VTT...

CINQ MINUTES AU TÉLÉPHONE AVEC SIR JACKIE STEWART

TRIPLE CHAMPION DU MONDE AU TARTAN



Comment avez-vous réagi en apprenant que Mark Webber était blessé en fin de saison 2010 ?

Aucun pilote ne veut subir de blessure, mais celle-ci pourrait ne pas l'avoir handicapé. Il a peut-être eu mal en enfilant ses chaussettes le matin, mais découvert qu'une fois dans le cockpit, assis dans un siège moulé pour lui, ça n'allait pas si mal que ça.

Êtes-vous surpris qu'il n'en ait pas parlé à Red Bull Racing ?

Mark est quelqu'un qui connaît la douleur. La façon dont il s'est remis de sa blessure à la jambe en 2009 a été remarquable, et on ne l'en félicitera jamais assez. Lui seul sait si cette autre blessure l'a handicapé ou non, et s'il avait besoin de le dire à l'équipe ou non.

Vous avez piloté blessé en 1968. Racontez-nous ce que c'était...

J'avais un plâtre après m'être cassé le scaphoïde. Ce n'était pas confortable et je n'avais pas autant de force que d'habitude, mais

j'ai quand même gagné trois GP. La pluie m'a aidé en ce sens que la direction était plus légère, et je n'aurais probablement pas gagné au Nürburgring sur piste sèche.

Pour revenir à la saison 2010, pensez-vous que le plus méritant s'est imposé ?

Oui. Sebastian Vettel a fait une bonne fin de saison et gagné à Abou Dhabi. Il a signé la pole et fait une course calculée quand les autres ont tout raté. Webber aurait pu mieux gérer le championnat car il a 34 ans, mais Sebastian mérite sa couronne.

La façon dont Alonso a perdu ce titre cette année vous a-t-elle surpris ?

Il n'a pas fait ce qu'il fallait. Cela a été dû en partie au dessin du tracé de Yas Marina car il n'a pas pu dépasser, mais il a aussi fait une course erratique. Il est sorti quatre fois de la piste et n'a pas perdu de position. Quelque chose ne va pas quand un pilote sort de la piste sans être pénalisé.



Sir Jackie s'est imposé au Nürburgring en 1968 avec un poignet cassé.

Quiz F1 Racing

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



- 1 Étonnamment, Jim Clark n'a obtenu qu'une 2e place en F1. Mais où et quand était-ce ?
- 2 Qui a signé trois pole positions en F1 sans jamais mener un tour ?
- 3 Quel était le nom du sponsor qui apparaissait sur la célèbre casquette bleue d'Ayrton Senna ?
- 4 Sans compter l'Indy 500, quel a été le premier GP de F1 organisé ailleurs qu'en Europe ?
- 5 Qui a remporté le dernier GP disputé sur l'ancien Nürburgring ?
- 6 Qui a été le dernier pilote à gagner un GP avec un moteur V12, et lors de quel GP ?
- 7 À quel âge Fernando Alonso a-t-il remporté son premier GP ?
- 8 Qui est le dernier pilote à avoir gagné un GP équipé d'enveloppes Pirelli, et lors de quel GP était-ce ?
- 9 Eddie Irvine n'a pas participé au GP d'Autriche en 2000. Pour quelle raison, et qui le remplaça ?
- 10 Quel est le dernier pilote tchèque à avoir couru en F1 ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



Sam Bird

C'est qui ?
Un jeune pilote britannique et prometteur qui a participé aux deux journées de tests réservées aux espoirs à Abou Dhabi pour le compte de Mercedes. Il a même testé le nouvel aileron arrière ajustable dès son premier run.

Il a fait quoi ?

Il faut reconnaître qu'il a connu deux saisons de F3 difficiles en 2008 et 2009. Mais en GP2 en 2010, chez ART, il a remporté une impressionnante victoire dans la première course de Monza et s'est classé 5e du championnat.

Autre chose à savoir sur lui ?

Avant ses tests pour Mercedes, le jeune homme de 23 ans avait déjà tapé dans l'œil de Williams et pris part à plusieurs séances d'essais pour l'écurie de Grove entre 2007 et 2009.

Il a des chances ?

Avec Mercedes, Bird suit les traces de ses compatriotes Green, Paffett et di Resta. Mais, comme eux qui ont bifurqué vers le DTM, il pourrait avoir du mal à trouver un volant de F1 sans un important soutien financier dans le contexte économique actuel.

ALBUM PHOTO

L'étrange histoire de Sebastian Vettel

Contrairement à Benjamin Button, il a vieilli dans le bon sens depuis ses débuts en kart



2001 Un jeune pilote de kart souriant, il y a moins de dix ans



2002 Plus nerveux car pilotant pour la première fois... une F1 !



2003 Appareil dentaire et podium en Formule BMW



2004 Champion d'Allemagne de Formule BMW, à 17 ans



2005 Gagner des courses de F3, ça décoiffe on dirait



2006 Pilote du vendredi en F1 pour BMW à 19 ans seulement



2007 Devient le plus jeune pilote à marquer des points...



2008 ... puis à remporter un GP de F1, à l'âge de 21 ans



2009 Quatre victoires de plus et la 2e place au championnat



2010 À 23 ans et barbu, plus jeune champion du monde de l'histoire...

NEWS

Essayer les nouvelles gommages ? Euh, non merci, pas aujourd'hui !

Tous les pilotes n'ont pas voulu tester les pneus Pirelli à Abou Dhabi... Et pourquoi ?

Tandis que la plupart des grands noms de la F1 tentaient fébrilement de trouver de l'adhérence avec les nouveaux pneus Pirelli à Abou Dhabi, une semaine après le GP, Lewis Hamilton, Jenson Button et Mark Webber étaient invisibles... « Je voulais faire ce test, » assure Jenson, « mais l'équipe m'a

dit : "Nous ne pensons pas que ce soit le meilleur moment car les pneus vont encore beaucoup changer". »

Est-ce une erreur de laisser passer une telle chance ? Oui, selon notre expert technique, Pat Symonds : « C'est trop important pour laisser cette opportunité à un pilote

d'essais, même aussi bon que Gary Paffett pour McLaren. Certes, les pneus et les voitures évolueront, mais toute information est bonne à prendre. Il aurait fallu faire de longues sorties en piste pour voir comment les pneus se dégradent. »

Pirelli affirme que la construction de son pneu ne changera pas trop mais que les gommages seront modifiés en fonction des données collectées. Ainsi, les pilotes n'auront pu montrer comment les pneus s'accrochent à leur style de conduite ou donner des informations en retour. « Des gens comme Jenson, Lewis et Mark ont de l'influence, » ajoute Symonds.

Hamilton et Button ont depuis "essayé" les nouveaux pneus sur le simulateur de McLaren à Woking mais ils ne les testeront pas "pour de vrai" avant que les essais ne reprennent en février – et espèrent ne pas avoir trop de retard à rattraper.



C'est Gary Paffett qui a testé pour McLaren les pneus... qu'il n'aura pas en course en 2011.

STATS

Ferrari engrange les kilomètres en Pirelli

Si tous les pilotes n'ont pas testé les gommages italiennes à Abou Dhabi (lire ci-dessus), les équipes étaient bien sûr toutes présentes – et la Scuderia s'est montrée la plus assidue...

Équipe	Km	660	700	740	780	820	860	900	940	980	1020	1040	1080	1120
Ferrari	1103													
Williams	1065													
Sauber	954													
Lotus	947													
McLaren	943													
Toro Rosso	936													
Virgin	893													
Mercedes	859													
HRT	820													
Red Bull	798													
Renault	721													
Force India	682													



Massa
521 km

Alonso
582 km

SALON

En v'la d'la McLaren, en v'la...

Neuf seront exposées au salon Autosport de Birmingham, dont *F1 Racing* est partenaire



Si vous êtes passionné de F1 et décidez de faire le voyage en Angleterre au mois de janvier pour le salon Autosport, vous ne pourrez manquer la collection unique de McLaren qui sera exposée sur un stand spécial célébrant le glorieux héritage de la marque.

Un total de neuf monoplaces de F1 parmi les plus marquantes de l'écurie seront présentées, dont bien sûr la superbe MP4/4. Souvent considérée comme la meilleure F1 de l'histoire (15 victoires sur 16 courses), elle était pilotée par Alain Prost et Ayrton Senna l'année du premier titre de celui-ci en 1988. « *J'adore cette voiture, elle est incroyable,* » a déclaré le champion du monde 2008 et actuel pilote McLaren Lewis Hamilton, qui a eu l'occasion de la tester récemment. « *Toute ma vie j'ai rêvé de la piloter.* »

Le directeur de l'équipe anglaise, Martin Whitmarsh, s'est dit « *sûr que le public trouvera cette série de McLaren très impressionnante* » – et à en juger par le palmarès des huit autres concernées, on comprend pourquoi. La plus ancienne est la M7C avec laquelle le fondateur, Bruce McLaren, finit

à la 3e place du championnat du monde en 1969. Puis vient la M23, qui donna à Emerson Fittipaldi son second titre mondial et à McLaren son premier chez les constructeurs cinq ans plus tard.

Les visiteurs pourront également admirer de près la toute première F1 en fibre de carbone, la MP4/1 de 1981. Ils verront aussi la MP4/2 qui remporta le championnat avec Niki Lauda en 1984, et la MP4/5 aux mains de laquelle Alain Prost remporta son troisième titre en 1989 après son célèbre accrochage avec Senna au Japon. Complèteront le tableau la MP4-13 du dernier titre constructeurs de McLaren en 2001 (et qui couronna Mika Häkkinen), la MP4/23 titrée avec Lewis Hamilton en 2008 et enfin la MP4/24 de 2009... qui fera partie de la grille de F1 actuelles présentée sur le stand *F1 Racing* !

Si cette énumération vous a mis en appétit, les tickets sont en vente pour le salon qui se tiendra du 13 au 16 janvier au NEC de Birmingham. Réservation en ligne sur www.autosportinternational.com ou par téléphone au +44 (0) 844 581 1420. Bonne visite !

La FIA va sévir !

Outre l'adoption de moteurs 4 cylindres biturbos de 1,4-litre en 2013, l'instauration d'un "couvre-feu" de six heures jusqu'à quatre heures avant les essais du vendredi et du samedi dès 2011, et le droit – en 2011 uniquement – à un changement de boîte sans pénalité (celles-ci devant tenir cinq GP), le Conseil Mondial de la FIA, réuni le 13 janvier à Paris sous la présidence de Jean Todt (ci-dessous, avec Bernie Ecclestone), s'est dit décidé à sanctionner davantage les pilotes qui en bloquent d'autres tentant de dépasser ou vont trop visiter les dégagements. *F1 Racing* dit bravo sur toute la ligne.

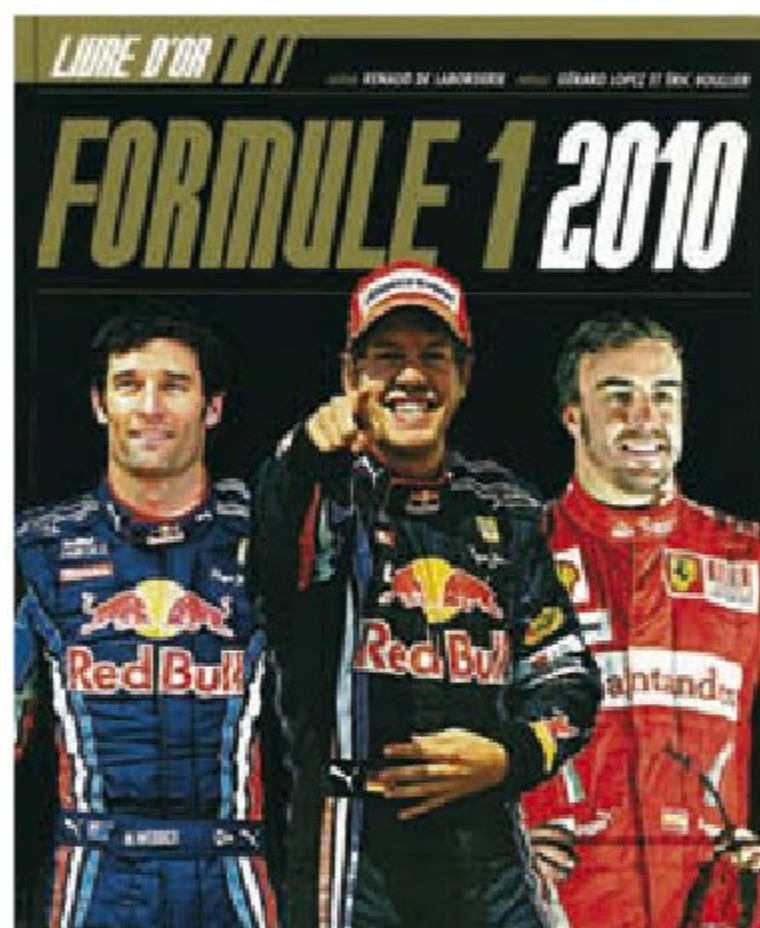


LIVRES

Y a pas de mal à se faire du bien !

C'est un peu tard pour Noël, mais voici deux beaux livres à déguster sans modération...

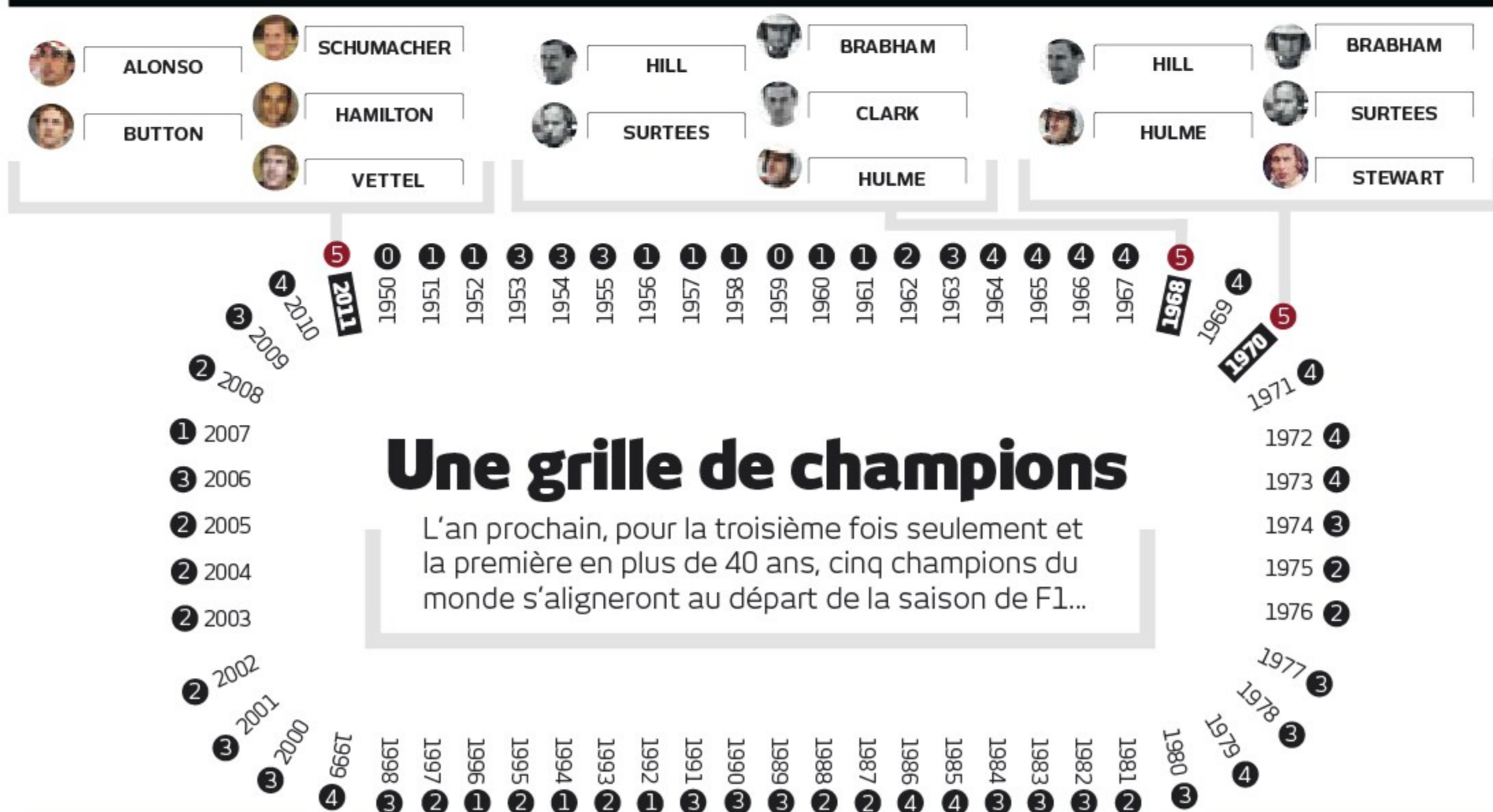
En repensant à la saison 2010, on se souviendra d'une des plus passionnantes depuis longtemps. Ce qu'elle aura de commun avec toutes les autres



depuis 1976, en revanche, c'est la parution, quelques semaines après son dénouement, de l'indispensable *Livre d'Or de la Formule 1* signé Renaud de Laborderie.

En 144 pages richement illustrées, avec en prime une préface signée Gérard Lopez et Éric Boullier de Renault F1, notre chroniqueur, en plus de vous faire revivre chaque GP, vous emmène dans ces coulisses qu'il affectionne, enquête sur le retour de Michael Schumacher ou l'agonie du GP de France, célèbre les 25 ans du premier titre d'Alain Prost, etc. Le tout pour 29€, aux Éditions Solar.

De son côté, Dominique Leroy propose, avec *Passion Formule 1*, un ouvrage 2 en 1 : son livre d'images (ses 100 et quelque plus belles depuis 1987) se transforme en... cadre photo. Bien vu ! 34,90€ chez Sky Comm.



RECYCLAGE EXTRÊME

Qui veut une lampe tirée... d'un échappement de RB6 ?

Les championnes de 2010 peuvent se retrouver... chez vous, transformées en miroirs ou en porte-manteaux

Avez-vous déjà pensé en observant votre intérieur : « Ce mobilier est bien, mais ne fait pas très F1 » ? Si tel est le cas, Red Bull a peut-être ce que vous recherchez, avec ces éditions limitées de pièces de mobilier créées à partir de composants des voitures de course de Sebastian Vettel et de Mark Webber durant la saison 2010.

La collection comprend 13 articles garantis pour ajouter une touche de style à un intérieur de passionné de F1. On trouve une lampe faite d'un échappement poli, des miroirs muraux utilisant un disque de frein en carbone, un porte-manteau incorporant des pièces de roues et de freins, des lampes de bureau faites de tirants de suspension et des salières ou poivrières tirées de filtres de boîte de vitesses !

« Chaque pièce de F1 est conçue pour remplir une fonction particulière, » dit Adrian Newey, directeur technique. « C'est étonnant comme ces pièces sont spectaculaires quand on leur attribue un usage différent. »

Chaque article est livré avec des détails sur son usage en course et un certificat d'authenticité. Mais ce n'est pas donné : la salière et la poivrière valent 2100 € et la lampe vous coûtera 14000 €. Mais le prix inclut une visite guidée de l'usine de Milton Keynes. « L'essence de la F1 consiste à créer la voiture parfaite, » rappelle le patron de l'équipe, Christian Horner. « Ces articles feraient un sujet de conversation fascinant. »

Probablement pas dans la maison d'Alonso, cela dit...



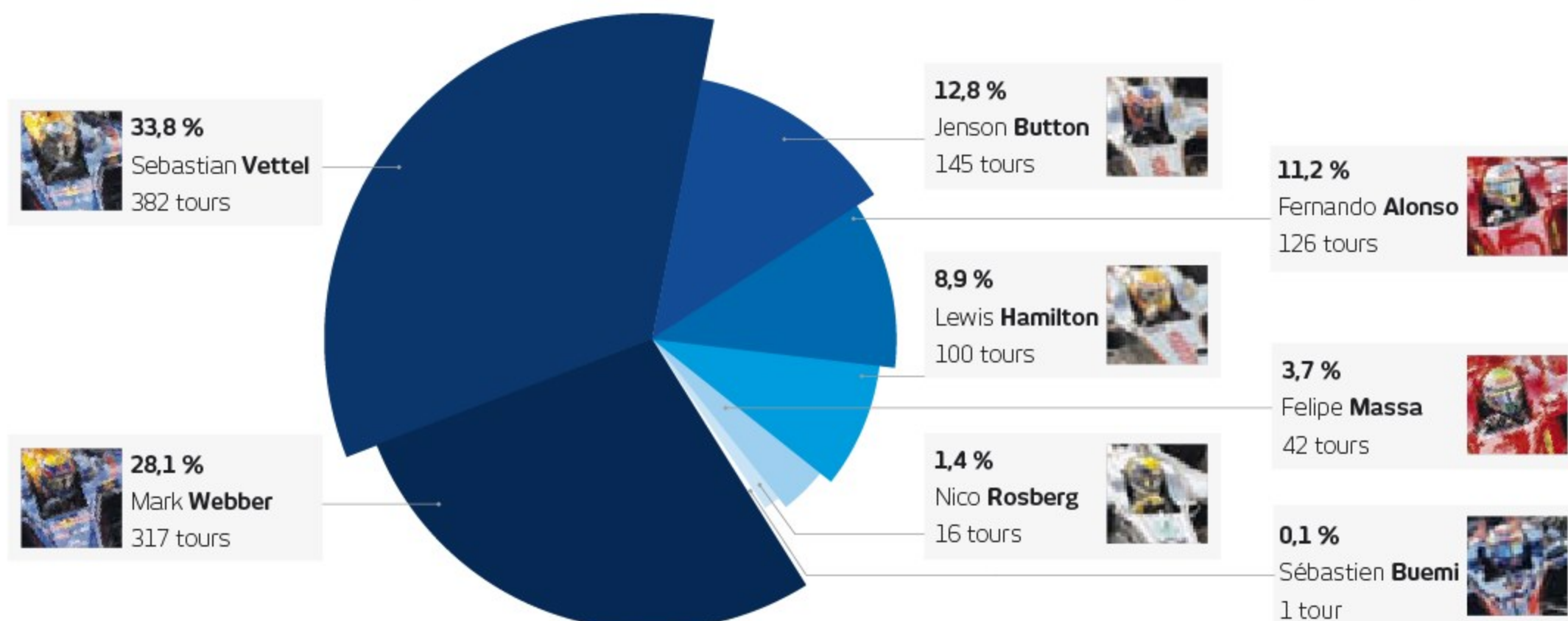
Une salière et une poivrière de style Adrian Newey...



STATS

Quel pilote a été le plus en tête en 2010 ?

Vettel a mené trois fois plus de tours qu'Alonso – mais il ne l'a battu que de quatre points



Les conseils des pros pour réussir vos photos d'ambiance

Le Canon EOS 7D est un appareil photo extrêmement polyvalent. Grâce à lui, il est possible de prendre des clichés magnifiques, même dans les conditions d'éclairage très spéciales d'Abu Dhabi.

**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



« L'ambiance crépusculaire qui règne sur le circuit d'Abu Dhabi est le rêve de tout photographe. Aucun autre circuit de Formule 1 ne permet de prendre des photos avec un tel éclairage de fond »

Canon EOS 7D

« Voilà un bon appareil photo semi-professionnel, idéal pour la photographie sportive et animalière. Je l'emporte à chaque Grand prix que je dois couvrir, en complément de mon équipement Canon professionnel, et j'y ai volontiers recours. Son autofocus est excellent et l'appareil en lui-même s'avère très agréable à utiliser. »



« Pour prendre cette photo, j'ai réglé la balance des blancs de l'appareil sur le mode Ombragé, ce qui a eu pour effet de faire ressortir la richesse des tons orangés du ciel. C'est l'un des nombreux réglages à essayer pour obtenir un bon cliché. »

SUIVI DU SUJET

Le groupe de 19 collimateurs de l'autofocus de l'EOS 7D procure à l'appareil son incroyable polyvalence. En situant le sujet, la zone AF facilite la mise au point dessus.



Caractéristiques de l'objectif

EF 16-35mm f/2.8L II USM
Vitesse d'obturation : 1/80 s
Ouverture : f/5,6
ISO : 400

Comment doser l'intensité lumineuse afin d'obtenir des photographies restituant une atmosphère électrique ?

Des conditions très particulières

« Voici une photo prise au crépuscule sur le circuit de F1 d'Abu Dhabi. La lumière du soleil vient de l'arrière de la voiture mais grâce à l'éclairage artificiel du circuit, l'avant n'est pas plongé dans l'obscurité. »

Préparation et minutage

« Pour obtenir ce cliché, je disposais d'une plage de tout juste 10 minutes pendant les qualifications, au moment où le soleil se trouvait à la bonne position. Je devais faire en sorte de me trouver là. Heureusement que Jaime Alguersuari, de l'écurie Toro Rosso, se trouvait sur la piste à ce moment là. »

L'aide de la technologie

« Le regard est attiré par la lumière émergeant de l'arrière du véhicule mais c'est le casque du pilote qui constitue la zone de netteté de l'image. Fort heureusement, les 19 collimateurs autofocus du 7D sont très sensibles et par conséquent, même dans ces conditions difficiles, l'appareil a pu effectuer la mise au point. »

Un œil d'artiste pour capter les détails

« Le boîtier et l'objectif sont les éléments essentiels de l'équipement. Pour le reste, c'est à nous, les photographes, de faire le nécessaire. Le résultat obtenu dépend beaucoup de la pratique et de la volonté d'expérimenter. »



Caractéristiques de l'objectif

EF 500 mm f/4 IS USM doté d'un multiplicateur de focale 1.4 x Extender II
Vitesse d'obturation : 1/800 s Ouverture : f/10 ISO : 400



Vitesse d'obturation

« La pénombre s'est installée sur le complexe de Yas Marina mais la piste arbore une multitude de couleurs. On distingue le violet du Yas Hotel et la lumière blanche de l'éclairage artificiel des gradins. Cette photo a été prise avec une faible vitesse d'obturation pour accentuer cette atmosphère particulière. »



Ombre et lumière

« Notez le contraste ombre/lumière dans ce cliché. Nico Rosberg (écurie Mercedes) vient de pénétrer dans la zone couverte du Yas Hotel, laissant derrière lui la lumière blanche d'un début d'après-midi dans le désert. J'aime beaucoup cette photo : c'est comme si je jouais avec la lumière. »



Dites-nous tout, DOCTEUR PAT SYMONDS

Notre expert décortique les détails de la technologie F1

CE MOIS-CI : LES PNEUS PIRELLI



Il était difficile de juger le potentiel des pneus du fait des conditions de piste à Abou Dhabi.



C'EST QUOI, LE GRAINAGE ?



Souvent, quand les pneus sont trop froids, le grainage apparaît. De petites boules de gomme se forment, réduisant le contact entre le pneu et la piste ; pas bon pour le grip, ça...

Quel effet le passage aux pneus Pirelli aura-t-il sur les voitures ?

Les pneus ont un impact majeur sur la performance. En F1, les équipes ne peuvent pas influencer leur conception et il est crucial qu'elles fassent travailler en harmonie la voiture et les gommes. Pirelli suggère d'offrir des types de pneus ayant un plus grand écart de performance que du temps de Bridgestone pour améliorer le spectacle, mais je pense que le fabricant italien aura du mal à fournir les composants adéquats en raison de son manque d'expérience des nuances des circuits.

Chimiquement, en quoi une gomme tendre diffère-t-elle d'une dure ?

La chimie des pneus est très complexe. Les pneus tendres ont tendance à contenir moins de caoutchouc naturel et plus de composants synthétiques, mais les liants de la gomme sont aussi importants. Des livres longs et complexes ont été écrits sur le problème sans épuiser le sujet !

Quels changements fondés sur les essais menés à Abou Dhabi les équipes apporteront-elles ?

Nous avons pu entendre des rapports contradictoires après les essais d'Abou Dhabi. Le circuit

était dans un état inhabituel, après les trois jours du week-end de course et les deux des tests réservés aux jeunes pilotes. La premier jour, les pneus se sont comportés comme les Bridgestone : une bonne tenue à l'avant et un peu plus d'usure à l'arrière. Le second jour, ils ont commencé à amasser de la gomme, puis le sous-virage est apparu. Il serait dangereux de tirer des conclusions de ce test.

Pourquoi le grainage est-il un si gros problème ?

Le grainage apparaît quand les forces de cisaillement du pneu sont basses et que sa raideur est élevée. C'est souvent le cas des pneus froids. Les petites boulettes qui se forment à la surface du pneu, comme quand on frotte un trait de crayon avec une gomme, empêchent le pneu d'avoir un bon contact avec la chaussée. Elles détruisent l'adhérence et causent toutes sortes de problèmes au pilote.

Si les pneus sont plus extrêmes, comment en limiter l'usure ?

La répartition des masses est la variable la plus efficace pour optimiser de nouveaux pneus, mais il est difficile de modifier une voiture proche de la limite de poids comme le seront celles équipées du BR1 l'an prochain. Les équipes ont demandé

que pour 2011, la répartition des masses soit fixée à 4% afin d'avoir l'assurance qu'aucune d'entre elles n'aura de chance d'en tirer un avantage. En outre, l'usure des gommes est largement fonction de la distribution de l'énergie et du glissement de chaque pneu. Une voiture bien équilibrée qui délivre un couple progressif respectera ses pneus. Un pilotage agressif fera l'inverse.

Les équipes utilisent des maquettes de pneus en soufflerie. Est-ce fiable ?

Ces maquettes sont des bijoux d'ingénierie qui imitent la forme du pneu réel sous toutes les conditions de charge. Quand ils ont été introduits il y a quelques années, ils représentaient un énorme pas en avant pour fidéliser le travail en soufflerie. Leur conception extrêmement complexe a été un obstacle majeur à franchir pour Pirelli.

Quelles écuries devraient le plus profiter du changement de pneus ?

Les grandes ont plus de ressources pour intégrer la voiture et les pneus. Certaines ont engagé des spécialistes spécifiques des pneus pour renforcer leur recherche de performance. Celles qui ont le plus à perdre sont probablement celles qui avaient la meilleure connaissance des pneus Bridgestone.

Courez page 42 où Pat nous explique ce qui se passe sur une F1 quand elle subit une casse mécanique... >



VILLENEUVE

Jacques chroniqueur : plus âgé, assagi, mais toujours avisé



Webber aurait mieux fait de rester discret

Je ne vois pas pourquoi Mark Webber a parlé dans un livre de sa fracture à l'épaule. Les pilotes ayant des contrats dans lesquels il est dit qu'ils n'ont pas le droit de se blesser, mieux vaut ne pas le dire tant qu'on reste intelligent et discret. Si on fait comme Webber, ça risque de provoquer de la colère, ça revient à dire aux gens qu'on leur a menti avant. Écrire un livre et mentionner ce genre de chose, c'est comme mentir une seconde fois à l'équipe.

C'est ennuyeux non seulement pour elle, mais aussi pour le public et les sponsors d'entendre qu'on a menti exprès. C'est une mauvaise chose, et je ne comprends pas : les gens font des choses stupides puis écrivent un livre... et quand celui-ci sort, ils sont considérés comme des héros juste parce qu'il disent la vérité ! On ne peut être un héros juste parce qu'on a mal agi.



"Écrire un livre et avouer dedans qu'il s'est blessé, c'est un peu mentir deux fois à son équipe."

Cette blessure à l'épaule n'a évidemment pas gêné tant que ça Webber : quand on a vraiment mal, on ne peut pas piloter. Il est resté rapide, et si cela avait été un problème, les forces G encaissées l'auraient gêné.

Le truc, c'est que faire du VTT est bien plus sympa que de s'entraîner "normalement". Je continuais à skier quand je courais mais mon contrat spécifiait que j'en avais l'autorisation – sinon je ne l'aurais pas signé, ce contrat. On a

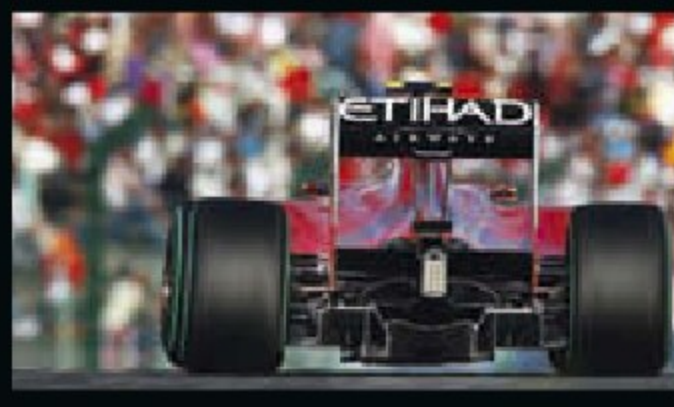
tous nos centres d'intérêt qui font de nous ce que nous sommes, mais le problème avec le VTT, c'est que quand on tombe, le risque est grand de se blesser. Même les professionnels se blessent.

Encore une fois, tout dépend des contrats. Certains pilotes ne peuvent rien faire. J'avais le droit de skier, mais pas de faire certaines choses comme sauter en parachute. Ce dont je n'en avais pas du tout envie, d'ailleurs !



La Formule 1 a besoin de plus de courses

Un simulateur ne remplace pas les tests. C'est bien pour comparer des niveaux d'appui plus ou moins élevés, ou se faire une idée d'un circuit, mais au bout du compte, il faut être en piste.



La solution est d'avoir plus de Grands Prix. C'est là qu'on génère de l'argent et c'est ce qui rend les sponsors heureux.

Alors, plutôt que d'essayer de réduire les coûts, ce qui ne marchera jamais, mieux vaut avoir plus de courses, donc plus de télévision, donc plus de sponsors ; et on pourrait faire du vendredi une journée de tests les week-ends de GP. Le public ne s'y rend pas de toute façon. Le reste tiendrait sur deux jours. De cette façon, on ferait rentrer 25 courses sans problème dans le calendrier. En Nascar, il y en a 36...



Mieux vaudrait une "guerre des pneus"

J'ignore pourquoi Jenson et Lewis ne se sont pas montrés aux tests pneus d'Abou Dhabi. Peut-être pensaient-ils que les gommes changeraient d'ici le début 2011 ? De toute façon, le manufacturier n'a pas besoin de faire de bons pneus puisqu'il n'a pas d'adversaire. Tout ce qu'il a à faire, c'est un pneu qui ne parte pas en lambeaux. Il faut deux fabricants, afin qu'ils soient obligés de rechercher la limite. Ce serait plus bien plus sympa.



LIONEL FROISSART



"Les consignes, on le sait bien, ont toujours existé ; aucune raison objective ne pouvait laisser penser qu'elles aient pu disparaître"

Un championnat qui choisit son champion dans la dernière ligne droite ne mérite pas qu'on le range sans arrière-pensée au rayon de la petite histoire de la F1 sans se retourner une fois encore sur ce qui fut l'une des plus belles et des plus indécises saisons de la F1 moderne. 2010 aura également enseigné quelque chose de fondamental – et à méditer en espérant que l'expérience nous sera utile dès 2011 – aux observateurs et ama-

teurs de ce sport, moins radicalement indécis que le tennis par exemple mais tout de même riche en suspense. Instruit par l'expérience de la saison qui vient de s'achever, il convient de se méfier des *a priori*, des conclusions définitives mais prématurées, des analyses péremptoires et prises de position qui peuvent apparaître d'un jour à l'autre décalées et vides de sens. Et ce constat impose donc de revenir sur les consignes d'équipe – que

la FIA vient par ailleurs de libéraliser, mettant ainsi fin à une belle hypocrisie.

Ces consignes, on le sait, ont toujours existé et aucune raison objective ne permettait d'imaginer qu'elles aient pu disparaître en 2010. Nous le répétons ici, la fameuse petite phrase « *Fernando is faster than you* », entendue de tous lors du Grand Prix d'Allemagne et adressée à Felipe Massa, fut déjà formulée de la sorte en Australie, et déjà aux dépens du petit brésilien afin de favoriser Fernando Alonso qui s'était donc déjà imposé comme le leader de sa nouvelle équipe, Ferrari, alors qu'une seule course avait été disputée (gagnée par l'Espagnol). Cela prouve que des consignes d'équipe sont applicables aux premiers instants du premier Grand Prix d'une saison.

Pourtant, qui ne fut pas choqué d'entendre ces cinq mots s'échappant dans l'éther du stadium d'Hockenheim au cœur de l'été ? Cette précipitation à vouloir favoriser un pilote plutôt qu'un autre à ce stade de la saison en avait troublé plus d'un. Ce jour-là, c'est donc la manière qui avait dérangé plus que la motivation de Ferrari. La Scuderia n'a d'ailleurs pas perdu de temps pour saluer la décision de l'autorité sportive en soulignant par la voix de Stefano Domenicali : « *Pour nous, la F1 est un sport d'équipe et nous avons toujours maintenu cette opinion.* »

Une opinion qui aurait dû coûter cher à l'équipe italienne qui ne fut pourtant pas reconnue coupable d'avoir enfreint le règlement. Verdict très discutable puisque consignes il y eut, mais inutile de revenir sur une affaire jugée et classée. Rappelons juste ses conséquences. Outre le fait que cette prise de position a probablement laminé Felipe Massa pour le reste de la saison, ce désir d'avantager Alonso s'est avéré, avec le temps, judicieux mais pas suffisant. Il a manqué en effet plus que cette différence de points entre une 1ère et une 2e place pour faire d'Alonso un triple champion du monde.

Si l'attitude de Ferrari, aux petits soins pour son héros espagnol, n'a pas toujours été appréciée – il faut pourtant bien reconnaître la nette supériorité d'Alonso –, la politique de sa concurrente, Red Bull, a suscité autant de commentaires tout aussi négatifs... mais pour des raisons complètement



"Finalement, les stratèges de Red Bull ont eu raison. Ils auraient commis une énorme bourde en faisant passer Webber devant Vettel au Brésil..."



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

contraires. Parce que, officiellement, l'équipe autrichienne n'a jamais donné l'avantage à l'un de ses pilotes. Un comble, non ?

Ainsi, concernant le duel interne auquel se sont livrés Mark Webber et Sebastian Vettel (dans l'ordre qu'il vous plaira), il faut y regarder de plus près pour comprendre à quel point il est délicat de s'aventurer sur le terrain miné de la juste stratégie qu'il convient d'adopter. En étant honnête, et en mettant de côté toute considération de préférence humaine ou d'ordre marketing, il faut reconnaître que nous nous sommes tous fourvoyé à un moment ou un autre au sujet de Vettel et Webber. La bonne stratégie était en effet de laisser la bride sur le cou de ces deux pur-sang.

Pourtant, combien d'entre nous ont sauté au plafond en voyant Vettel harponner Webber en Turquie ? Traitant alors le jeune pilote de tous les noms d'oiseau et moquant les décideurs de l'équipe autrichienne de ne pas avoir, au préalable, dans le secret d'un motorhome, désigné – au moins au coup par coup et GP après GP en fonction du résultat de la qualification par exemple – un pilote prioritaire pour la gagne. Le couac de Silverstone, avec la préférence marquée pour Vettel lorsque il s'est agi de lui apporter un avantage technique (l'aileron avant en exemplaire unique), fut tout aussi mal interprété.

Dans le même ordre d'idées, le titre mondial a semblé s'éloigner définitivement du crâne du jeune allemand lorsque il rata complètement un freinage à Spa, emportant dans son malheur Button lors de cette fougueuse attaque. Dès lors, il apparut comme totalement inconscient de ne pas favoriser Mark Webber dans l'optique du titre mondial à partir de Monza, et parfaitement suicidaire de ne rien décider en faveur de l'Australien lors du GP du Brésil. À une course du dénouement, il apparaissait en effet comme le seul parmi les pilotes Red Bull susceptible d'endiguer la vague rouge et la furia Alonso.

Les observateurs, moi le premier, s'apprêtaient donc à commenter la victoire au finish de Ferrari et de Fernando Alonso face à la Red Bull de Mark Webber ! On sait maintenant que ni l'un, ni l'autre n'a été sacré. Car c'est bien le troisième larron, Sebastian Vettel, qui a tiré les marrons du feu. Avec le recul, les stratégies de Red Bull ont donc eu raison. Ils auraient commis une énorme bourde en faisant en sorte que Webber l'emporte



"Outre le fait que cette prise de position a probablement laminé Massa pour le reste de la saison, le désir de Ferrari d'avantager Alonso s'est avéré, avec le temps, judicieux mais pas suffisant."



au Brésil plutôt que Vettel. Car, en se classant 2e à Interlagos puis en triomphant à Abou Dhabi, Vettel et Red Bull auraient été les co-cus de l'histoire.

Reste à savoir si Christian Horner et ses hommes n'ont pas bénéficié d'un sérieux coup de pouce du destin pour finalement s'imposer au finish. Preuve, encore une fois, qu'il est sans doute préférable de laisser les pilotes s'expliquer sur la piste pour démontrer que les consignes d'équipe, si elles ont tou-

jours existé, sont parfaitement obsolètes et quasi inutiles.

Mais soyons rassurés pour le spectacle. Faisant écho aux propos de Domenicali, Horner a précisé que son équipe n'ira pas à l'encontre de sa philosophie en déclarant : « *Nous allons aborder la saison prochaine en donnant le même soutien aux deux pilotes. Le plus important pour nous est ce qu'ils font en piste.* » 

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



QUE SONT-ILS DEVENUS ?

ANDREA DE CESARIS

Après sa longue carrière et nombre d'accidents, il s'est mis au surf



Avant

Tapez "Andrea de Cesaris" sur Google et vous tomberez vite sur le surnom pas très gentil qui lui fut donné peu après ses débuts en F1 : Andrea de Crasheris...

Deux de ses trois premiers départs en GP se soldèrent, il est vrai, par un accrochage. Pire, sa première vraie saison de F1, chez McLaren en 1981, le vit faire un nombre incalculable de visites dans le bac à gravier. Une fois renvoyé, il trouva refuge, avec l'aide du même manufacturier de tabac rouge et blanc, chez Alfa Romeo – qui lui avait fait disputer ses deux premiers GP fin 1980 – chez qui il apporta en quelques occasions la preuve de sa vitesse. Notamment à Long Beach en 1982, où il devint le plus jeune poleman de l'histoire (pour le rester jusqu'en 1994).

Il demeura en F1 les 12 années suivantes, passant d'une équipe à l'autre et toujours prompt à faire quelques vols planés. Mais il se transforma petit à petit en un professionnel plus aguerri. Lors de son retrait à la fin de 1994, il affichait un total de 208 départs – aujourd'hui le huitième plus élevé.

Image familière d'Andrea, diront certains, ici sur Jordan à Silverstone en 1991.



Après

Surf à Hawaï. Ces gros rochers ne vous rendraient pas un peu nerveux, vous ?

« Après la F1, comme je ressentais encore le besoin d'adrénaline, je suis passé au surf. Je m'y étais mis de nombreuses années auparavant, mais avais arrêté. Après un voyage à Hawaï en 1990, je m'y suis remis et n'ai pas arrêté cette fois. Quand on pilote une F1 en qualification, c'est très excitant et l'émotion est très forte. Le sentiment est similaire quand on prend une vague de six ou sept mètres de haut. Grâce à ça, la F1 ne me manque pas vraiment.

J'ai réussi à atteindre un bon niveau désormais et je fréquente quelques-uns des meilleurs surfeurs au monde, mais ne suis pas assez fort pour disputer la Coupe du Monde. Je n'aimerais

pas d'ailleurs : j'ai fait de la compétition toute ma vie et si ça me manquait, je referais du sport automobile.

Le danger avec le surf est différent du danger en F1. On peut se casser quelques os ou se couper, mais en théorie, on ne risque pas sa vie. On ne peut tout simplement pas sauter sur une grosse vague car la mer nous repousse. Il faut y aller étape par étape pour développer le talent nécessaire. C'est pareil en F1 : mettez un amateur dans une voiture et il se tuera s'il veut aller vite.

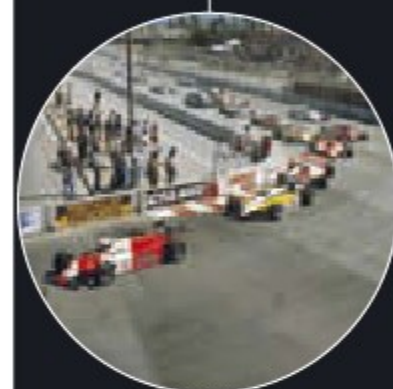
La F1 est un sport très technique et j'ai emmené en surf ce que j'y ai appris en termes de stabilité. Je passe quatre à cinq mois par an à pratiquer ce sport, essentiellement à Hawaï et en Afrique du Sud car c'est là que sont les meilleures vagues. Le reste du temps, je travaille dans le *Forex trading*. Je suis toujours la F1 – je vis à Monaco et vais voir le GP tous les ans – mais pas au quotidien non plus.

Je suis heureux d'avoir arrêté quand je l'ai fait. On ne peut faire ça éternellement et je ne suis pas parti par manque de volant mais de motivation. Reste que l'attitude qu'il faut avoir en F1 – être le meilleur et se donner à 100% – m'a aidé à exceller dans d'autres sports.



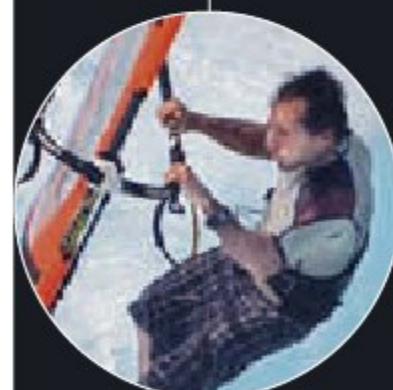
1980 : fait ses débuts en F1

Se qualifie 8e sur Alfa Romeo au Canada, mais abandonne sur casse moteur.



1982 : le top en F1

À Long Beach, il devient sur son Alfa le plus jeune pilote à signer une pole en F1.



Aujourd'hui

À 51 ans, l'Italien partage son temps entre le *trading* et les hautes vagues d'Hawaï.

"MON PLUS BEAU JOUR DE F1"

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



 SPA-FRANCORCHAMPS 2004 / Joe Davies / 21 ANS / GB

"Mon père s'est retrouvé tout seul sur le podium !"



« La meilleure course à laquelle j'ai assisté est le GP de Belgique 2004. Deux ans auparavant, l'ex-pilote de F1 Tomas Enge avait logé dans notre B&B, au Pays de Galles, avec quelques amis tchèques quand ils étaient venus voir le Rallye de Grande-Bretagne. J'avais une cassette de son gros crash à Suzuka, qu'il a visionnée avec une drôle de grimace ! Quand mon père et moi lui avons fait part de notre envie d'aller à Spa, il nous a donné son numéro et dit de l'appeler une fois sur place.

Comme il n'y avait pas de course en 2003, on a attendu un an et Tomas – qui courait en F3000 – s'est pointé le samedi midi avec deux laissez-passer pour le paddock. Il nous a fait visiter son garage dans l'ancienne allée des stands, et à un moment, mon père est passé sur une passerelle en métal pour se retrouver... sur le podium, sous les hourras de la tribune d'en face ! Plus tard, se tenir debout sur le muret tandis que les F1 dévalaient dans la descente vers Eau Rouge en qualif, être aspergés par les gerbes d'eau... tout était fabuleux.



La course elle-même fut un classique. C'était la 14^e de l'année et Schumacher n'avait perdu qu'une des 13 précédentes. Räikkönen signa une magnifique victoire en étant parti 10^e sur la grille, passant Michael pour la gagne à l'Eau Rouge. Il y eut pléthore de dépassements, trois Safety Cars, des tas d'accidents et toutes les voitures en Michelin crevèrent.

Schumi s'adjugea son septième titre, mais il fut battu à plate couture ce jour-là par un brillant Kimi. L'Allemand avait l'air misérable : on pouvait voir qu'il détestait perdre. Fin 2006, j'ai pensé que je pourrais toujours dire : *"J'étais là quand il a gagné son dernier titre."* Vu ce qu'il a montré en 2010, je dois pouvoir continuer à le dire, non ? »

GP BELGIQUE 2004

- Jarno Trulli signe la pole sur sa Renault devant Michael Schumacher
- Rubens Barrichello se classe 3^e, Olivier Panis prend le point de la 8^e place sur sa Toyota
- Neuf abandons sur 20 partants, parmi lesquels ceux d'Alonso, Webber, Button et Montoya

 SILVERSTONE 2008 / Emily McCreith / 17 ans / GB

"Lewis a discuté avec nous, en vrai gentleman qu'il est"

« Ma passion pour la F1 a débuté quand j'étais enfant et suivais les courses à la télé avec mon père. Puis, en 2007, je suis allé voir mon premier GP à Silverstone et j'ai adoré.

L'année suivante, après qu'on nous ait dit où nous pourrions tomber sur Lewis, nous nous y sommes pointés avec mes

amis, espérant qu'il passerait. Nous avons pu le voir et il nous a signé des autographes à tous les quatre, nous a fait la conversation et s'est comporté en vrai gentleman qu'il est. Nous parents ont été très jaloux ! Après s'être élancé 4^e,



il remporta la course en pilotant admirablement sous le déluge. C'est, de loin, la plus belle expérience que j'ai eue à Silverstone. Jamais je n'oublierai cette rencontre. »



"Il s'est élancé de la 4^e place pour gagner la course sous le déluge"

 INDIANAPOLIS 2006 / Chris Thomalla / 61 ans / USA

"J'ai dû m'y reprendre à six fois pour bien cadrer Schumacher !"



« La plus belle course que j'ai vue reste le GP des États-Unis 2006 à Indianapolis. Voir Michael Schumacher refaire un retard de 27 points à mi-saison pour revenir *ex æquo* en tête à deux courses de la fin fut fantastique – et c'est à Indy que tout a commencé. Ferrari domina Renault et signa un doublé après quatre victoires de suite d'Alonso, performance inattendue mais de ce fait encore plus mémorable. J'ai réussi à prendre quelques photos, dont celle-ci de Michael en tête. Même dans un virage lent, il m'a fallu m'y reprendre à six fois pour bien le cadrer ! »



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

Nico Rosberg

Il se dit « époustouflé » d'avoir été plus rapide que Michael Schumacher en 2010 et « c'est un fait » que Mercedes se battra pour la gagne en 2011. Hélas, le surnom que lui a donné Jenson ne le fait pas vraiment « sauter au plafond »...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Sur le minuscule paddock du vénérable circuit d'Interlagos, à São Paulo, quelques très jeunes chasseurs d'autographes se déplacent sur l'étroit ruban d'asphalte, zigzagant entre les garages et les espaces d'accueil des écuries à la recherche de visages célèbres. Pile à l'heure, Nico Rosberg émerge du garage Mercedes, s'installe à la table réservée par *F1 Racing* pour cette interview... et la petite bande se jette immédiatement à ses trousses.

L'Allemand est assis face à une audience assez considérable et regarde la pile de questions posées devant lui. « Je dois répondre à toutes ? » dit-il avec l'air de se demander s'il doit vraiment se coltiner une interview de plus. « Absolument, » lui dit-on, et, aussitôt, Nico reprend son air le plus professionnel pour s'y atteler.

Mais il ne lui faut pas longtemps pour sembler ennuyé de nouveau. Que se passe-t-il ? Un de nos lecteurs est-il allé trop loin en voulant l'interroger sur son surnom de Britney ? Prend-il ombrage qu'une autre lui demande comment il fait pour avoir le cheveu toujours doux et brillant ? Rien de tout cela, heureusement. La raison de son inquiétude est cette ribambelle de gamins qui attendent patiemment un autographe mais paraissent de plus en plus anxieux quant à la possibilité de voir le pilote Mercedes répondre à leurs désirs.

Quelques minutes plus tard, photos prises, autographes signés et bises échangées, un Rosberg plus détendu retourne à la tâche de répondre à vos questions. Et, inévitablement, quelques-unes concernent son coéquipier, un certain Michael Schumacher...

Qu'est-ce qui vous a le plus de satisfait : de battre votre équipier ou de confondre ceux qui disaient que vous n'y parviendriez pas ?

Robin Capper, Nouvelle-Zélande

Je pense qu'être devant mon coéquipier m'a donné le plus de satisfaction car c'est le seul pilote qui a exactement la même voiture que moi. Comme il a été sept fois champion, on sait qu'on fait du bon travail si on est devant lui.

Pensiez-vous que Schumacher serait devant vous plus souvent qu'il ne l'a été ?

Mitchell Tattersall, Australie
Oui, clairement...

Vous avez déjà piloté pour deux équipes légendaires en F1 : Williams et Mercedes. Aimerez-vous avoir l'opportunité de le faire pour Ferrari ?

Anthony Shrubbsall, Royaume-Uni

Bien sûr, Ferrari est une super équipe, alors un jour... [une pause] Ce serait une belle expérience, c'est clair, mais en même temps, Mercedes a un *standing* au moins comparable dans mon esprit et je suis très content là où je suis. Faire partie de cette entreprise est fabuleux.

Avant de signer avec Mercedes, avez-vous eu une chance de piloter pour McLaren ?

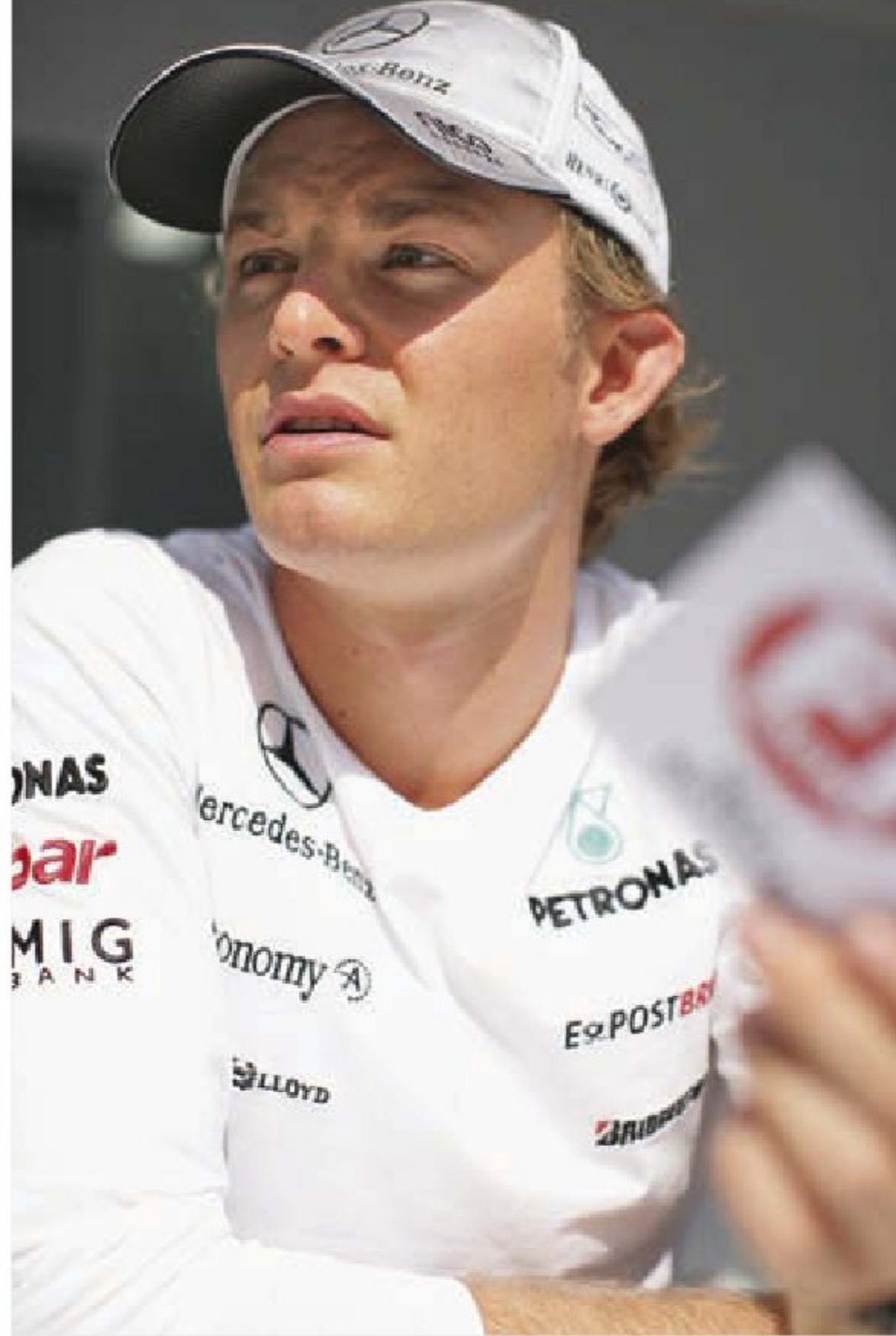
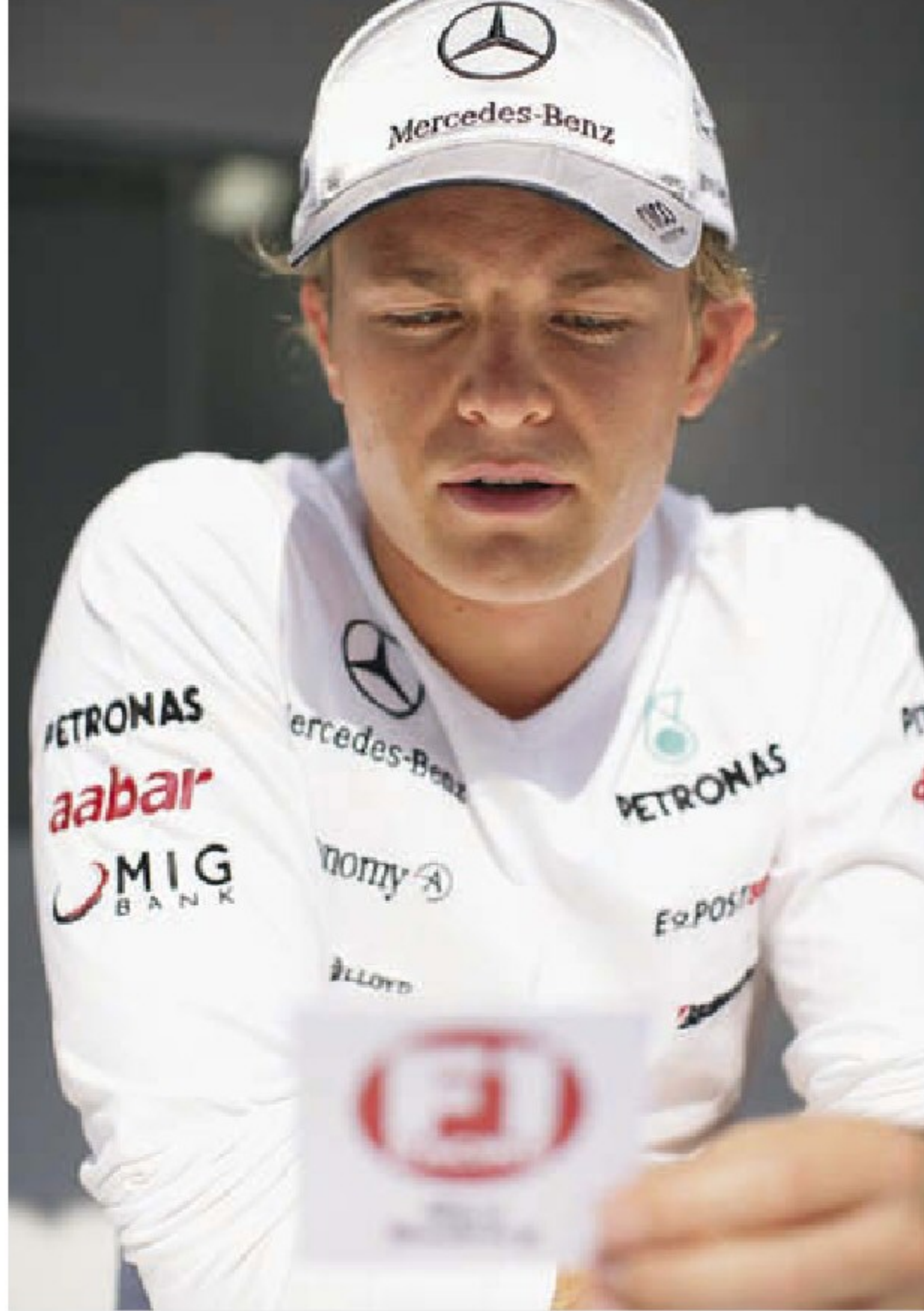
Marek Marszolik, Pologne

Humm... Il y a toujours eu des discussions avec McLaren au fil des années, vous savez, mais jamais de réelle opportunité. J'ai été un jeune pilote McLaren-Mercedes dans le passé, bien sûr, et nous sommes toujours restés en contact. C'est aussi une grande équipe. →

Nico n'a toujours pas gagné en F1, mais a signé trois podiums en 2010.







L'impression relatée dans la presse est que la Mercedes de 2011 sera faite pour convenir à Michael. Cela est-il vrai, et craignez-vous d'être désavantagé ?

Lisa Whitehouse, Royaume-Uni

J'ignore d'où ça peut venir, mais au fil des années, cette idée s'est répandue et maintenue dans l'esprit des gens. En réalité, on ne peut construire une voiture autour d'un pilote précis. Si la voiture est globalement sous-vireuse et qu'ils font quelque chose pour qu'elle le soit moins, ça me conviendra tout autant qu'à Michael. [Énervé] Pourquoi l'équipe ferait-elle ça ? J'ai fait moi-même une super saison, ça ne serait pas très bien vu de sa part de tenter quelque chose d'aussi impossible. Nos pilotages sont similaires, donc c'est de toute façon impossible.

Quelles caractéristiques de la Mercedes 2010 vous convenaient-elles le mieux, et pourquoi Michael a-t-il davantage souffert que vous ?

Zoltan Karpathy, Royaume-Uni

Je n'en ai aucune idée, car les caractéristiques de la voiture ne me convenaient pas particulièrement. Elle avait beaucoup de sous-virage et l'avant était très faible. Le sous-virage est toujours un problème pour moi. Je préfère largement une voiture survireuse. Je suis impatient de découvrir les nouveaux pneus Pirelli et le reste car je pense pouvoir être encore plus fort. Bref, je ne peux m'expliquer pourquoi Michael a davantage souffert que moi.

Aimeriez-vous courir encore en F1 à 41 ans, comme Michael ?

Rachel Fleming, Royaume-Uni

Je ne sais pas trop. Probablement pas, je pense – j'aimerais faire autre chose, avoir une seconde carrière. Après avoir été neuf fois titré, bien sûr !

Que feriez-vous si vous n'étiez pas pilote de Formule 1 ? Ce n'est pas un secret que vous êtes un des plus intellos parmi les pilotes...

Allen Janmee, Australie

Je suis à peu près sûr que j'aurais étudié l'ingénierie aéronautique à l'université de Londres. En fait, j'en suis sûr à 100%. J'aurais souffert si j'avais dû faire quoi que ce soit qui me fasse quitter ma ville de Monaco car j'aime vraiment bien y vivre. Mais il est possible d'imaginer que je serais sur le muret des stands en tant qu'aérodynamicien. C'est quelque chose que j'aurais apprécié, car associant la course aux maths et à la physique, ce que je trouve intéressant.

Sentez-vous que l'interdiction des tests vous a handicapés, vous et Mercedes, cette année et, si oui, que faudrait-il faire à ce sujet ?

Ian Bushnell, Royaume-Uni

Oui, c'est sûr que ça nous a handicapés, mais si

nous sommes devant l'an prochain, nous ne voudrions pas qu'il y ait de tests... Ce qu'il faudrait faire ? Rien. C'est pareil pour tout le monde et ça permet d'économiser de l'argent, donc il n'y a rien de négatif à cela.

Trouvez-vous que vos performances ont été suffisamment soulignées en 2010, ou que les gens se sont trop concentrés sur les contre-performances de Michael ?

Warren Sullivan, Irlande

Les gens se sont focalisés plus sur Michael, c'est sûr, mais il a été sept fois champion alors que je n'ai même pas encore gagné une course, donc c'est normal. Je pense que ceux qui doivent savoir – les patrons des autres équipes – ont vu mes performances et c'est important pour ma carrière.

J'ai entendu dire que quand vous et Mark Webber étiez dans la même écurie, il vous surnommait "Britney". Qu'en pensiez-vous et lui aviez-vous donné un surnom vous aussi ?

Don Cameron, Royaume-Uni

Ce n'était pas Mark, en fait, mais Jenson. Ce que j'en pensais ? Bon, ça ne me faisait pas vraiment sauter au plafond – j'aurais préféré d'autres surnoms. Et je n'en avais pas pour Mark.

Vous avez toujours le cheveu doux et brillant. Utilisez-vous un shampoing précis ou un baume démêlant ?

Jessica Hatcher, Royaume-Uni

En fait, non. J'utilise un shampoing spécial pour ma peau mais pas pour mes cheveux. Et je me sers d'un baume démêlant, oui.

Quel genre de musique vous décrit le mieux à votre avis, en tant que pilote et en tant qu'homme ?

Paul Moncur, Australie

Alors là... Je dirais Kings of Leon, mais je ne sais pas pourquoi. Quelle chanson ? *Sex on fire* !

Ayant systématiquement surpassé vos trois derniers équipiers en F1, êtes-vous frustré de ne pas avoir une voiture pour gagner ?

Sarah Montgomery, Royaume-Uni

C'est dommage, mais je ne suis pas frustré. Je pense que l'important pour moi est de faire au mieux avec ce que j'ai et qu'alors j'aurai une voiture gagnante un jour. Bientôt.

J'ai lu que vous vous étiez engagé dans deux triathlons l'an prochain. Comment l'idée vous est-elle venue de faire quelque chose d'aussi dur, et pensez-vous pouvoir battre ce spécialiste qu'est Jenson ?

Mark Maccombie, Royaume-Uni

Je ferai les deux, en effet. C'est devenu une vraie passion. J'ai toujours aimé l'endurance physique, déjà quand j'étais jeune, et maintenant je suis à ➔

Nico s'entraîne déjà pour disputer deux triathlons en 2011...



"J'ai toujours bien aimé l'endurance physique, depuis ma jeunesse. Ça tombe bien, car je dois m'entraîner dur pour mon sport. Repousser mes propres limites me donne une grande satisfaction..."

... mais aussi pour ce sport très exigeant qu'est la F1.



fond dedans. Je dois m'entraîner dur pour mon sport, et ça tombe bien de combiner les deux. J'éprouve une grande satisfaction à me fixer de nouvelles limites car je crois pouvoir me pousser moi-même bien plus loin que quiconque. Je suis très régulier sur les trois disciplines, mais battre Jenson serait très difficile. Il a trois ans d'avance sur moi – je m'y suis mis il y a un an seulement. Mais je pense qu'on finira bien par se retrouver face à face un jour.

Pourquoi ces gants jaunes ? Est-ce juste parce que vous aimez cette couleur ou bien ont-ils une signification particulière ?

Sergio Flores, Mexique

Mon père avait un casque jaune et bleu, mais le bleu est vraiment moche avec la couleur or et c'est pourquoi je l'ai remplacé par le gris sur le mien tout en gardant le jaune. J'aime m'identifier avec du jaune – une couleur que j'aime bien. On voit souvent les mains des pilotes, et je trouve que les gants jaunes passent bien.

Quel endroit du monde que vous ne connaissez pas aimeriez-vous découvrir, et pourquoi ?

Johanes Adrianto, Indonésie

Probablement le nord de l'Inde, pour découvrir toute cette culture. Nous irons l'an prochain pour le Grand Prix, et ça va être génial.

Quelle est la chose la plus étrange qu'un fan de F1 ait fait pour vous ?

Nuka Ortiz, Espagne

Ils en ont fait certaines comme de créer des *books* pour lesquels ils font tant d'efforts en y mettant plein de photos et de texte. Qu'ils prennent tout ce temps pour moi m'impressionne grandement.

En tant qu'ex-équipier de Mark Webber, avez-vous toujours pensé qu'il avait la capacité de se battre pour le titre mondial ?

Pete Barrett, Royaume-Uni

Il a toujours été super-rapide. Je ne pouvais juger à l'époque s'il en avait la capacité ou non, mais il était toujours très rapide. Je suis très heureux pour lui et il mérite clairement d'être dans la lutte.

Pensez-vous que vous auriez pu gagner en Corée si vous n'aviez pas été harponné par Mark Webber ?

Jon Brown, Royaume-Uni

En un mot : oui.

Quelle a été votre réaction quand vous avez appris que Michael serait votre coéquipier en 2010 ?

David Jambresic, Croatie

J'étais content parce que c'est bien d'avoir quelqu'un de fort à qui se mesurer, ce que, avec tout le respect dû à Kazuki [Nakajima], je n'avais

pas eu les deux années précédentes. Je veux dire par là que Michael est d'un autre niveau. D'un autre côté, j'étais inquiet car j'avais entendu beaucoup de choses négatives de la part de ses ex-équipiers.

En quoi travailler avec Schumacher diffère-t-il de travailler avec les autres coéquipiers que vous avez eus ?

Nicki Cridge, Royaume-Uni

J'apprends sans doute plus de Michael car il y a bien une raison au fait qu'il ait eu tant de succès. J'ai beaucoup de chance car avec lui, je me suis amélioré moi-même et suis devenu un meilleur pilote. Il y a beaucoup de choses dont on peut s'inspirer. Il n'a pas été sept fois champion du monde sans raison, mais bien parce qu'il fait très bien un grand nombre de choses. Il a une bonne approche pour tout.

Ça fait quoi d'être plus rapide qu'un septuple champion du monde ?

Keith Garnett, Royaume-Uni

J'en suis absolument époustoufflé.

Pensez-vous que votre ancienne équipe, Williams, regagnera un jour ?

Josh Wignall, Royaume-Uni

Oui. C'est une grande équipe qui mérite sans aucun doute de remporter d'autres victoires.

Nico précède Schumacher à Suzuka... une image assez répandue durant la saison.



En quoi piloter pour Mercedes diffère-t-il de piloter pour Williams, et comment est Ross Brawn dans le travail ?

Iain Mellows, Antigua-et-Barbuda

Williams est une écurie fantastique. Elle est très comparable à Mercedes mais le style de direction diffère légèrement. Il y a du positif et du négatif. Ross est brillant.

C'est une grande expérience pour moi de travailler avec lui car je peux apprendre de lui. Et il n'a pas obtenu tant de succès sans raison... J'ai beaucoup de chance.



Chez Mercedes en 2010, Rosberg a accompli une saison honorable pour terminer à la 7e place.



Patrick Head et Ross Brawn ont peut-être des façons différentes de faire les choses, mais Nico Rosberg respecte Williams autant que Mercedes.

Singapour 2008 reste la course qui lui a apporté son meilleur résultat : 2e sur la Williams.



Avec le temps et les changements de règlement, elle peut avoir une nouvelle chance. À l'heure actuelle, elle n'a pas tout ce qu'il faut mais il y a dans ses rangs des gens brillants. Si la situation se présente et qu'elle a un peu la chance de son côté, elle peut envisager de commencer à revenir dans la bonne direction. Les infrastructures et le personnel sont très bons.

Vous semblez aimer les interviews, mais qu'est-ce qui vous ennuie en F1 ?

James English, Royaume-Uni

[Jetant la carte sur la table] Les interviews.

Si vous pouviez faire revenir au calendrier un circuit historique de la F1, lequel choisiriez-vous et pourquoi ?

Richard Marsh, Royaume-Uni

Je dirais Kyalami, parce que l'Afrique du Sud est un endroit vraiment fabuleux et qui a besoin d'avoir la F1. Bernie, si vous me lisez, emmenez-nous en Afrique du Sud...

Le jour venu, célébrerez-vous votre première victoire d'une façon particulière sur le podium ?

Scott Houghton, Royaume-Uni

Je ne pense pas. Il n'y aura pas de danse du style Barrichello. Ce que j'aimerais, c'est partager ça avec toute l'équipe car plus on partage, plus la joie est grande.

Je vous ai entendu parler plusieurs langues mais laquelle a été la plus difficile à apprendre ?

Bryce Curtis, États-Unis

L'italien. Je parle allemand, anglais, français, italien donc et aussi espagnol – même si dans ce dernier cas, je suis encore en train d'apprendre. En ce moment, je pense le parler juste assez bien pour me faire comprendre. Et si vous voulez, savoir, non, je ne parle pas le finnois.

Pensez-vous que Mercedes sera assez forte pour viser le titre l'année prochaine où faudra-t-il être plus patient ?

Philip Brown, Royaume-Uni

Je pense que nous nous battons, au pire, pour la victoire. J'y crois dur comme fer. Il n'y a aucun doute à cela. C'est un fait. 

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...



Enfin au calme et en paix...

Dans la frénétique quinzaine de jours qui a suivi l'obtention de son titre, le monde entier voulait un bout de Sebastian Vettel... *F1 Racing* a découvert que la seule façon pour lui d'y échapper était d'avoir un V8 de 800 chevaux hurlant dans ses oreilles !

TEXTE JAMES ROBERTS

PHOTOS ANDREW HONE & SHAUN BOTTERILL/GETTY IMAGES





Sebastian est de retour dans ses habits de pilote. L'air épuisé, mais toujours souriant. Il semble planer dans le garage Red Bull, enfile sa cagoule et partage quelques blagues avec ses mécaniciens. L'ambiance dans les stands d'Abou Dhabi est détendue, et même gaie. On est loin de l'intensité du climat de la fin de championnat qui paralysait l'endroit il y a quelques jours à peine.

Au milieu du garage trône la RB6. Elle porte encore le numéro cinq, l'équipe ayant – étonnamment – laissé passer l'occasion de se faire un joli coup de pub en l'affublant du numéro un. À côté d'elle se tient un mécanicien Renault qui fait rugir le V8 de 2,4 litres en maniant l'accélérateur à l'aide de son ordinateur portable.

À l'extérieur du stand, un petit groupe de journalistes, photographes et cameramen observe Seb en train de se glisser dans l'étroit cockpit, cette fois en tant que plus jeune champion du monde de Formule 1. Tandis qu'il enfile ses gants, on sent le souffle de l'histoire.

Quand les voyants rouges sur son volant s'allument, Vettel engage le premier rapport et se prépare à prendre la piste. C'est reparti. Pour la première fois cette semaine, il est seul. Plus de bla-bla, ni de questions, ni de chasseurs d'autographes. Ces quelques jours de folie ont vu sa vie changer pour toujours, mais aujourd'hui, il peut oublier tout ça. Le voilà revenu à ce qu'il sait le mieux faire. Manier l'accélérateur, mais du pied droit. Il a déjà quelques nouvelles pièces à tester, des nouveaux pneus Pirelli à jauger. Le grip a-t-il beaucoup évolué ? En quoi les nouvelles gommes affecteront-elles les caractéristiques de l'auto ? Telles sont les questions auxquelles il veut répondre. C'est, en quelque sorte, un retour à la vraie vie.

Cinq jours plus tôt, Vettel était descendu de cette même monoplace dans le parc fermé et la douce chaleur d'un début de soirée à Abou Dhabi. C'était son jour. Jamais depuis James Hunt, 34 ans auparavant, un champion du monde n'avait pas mené aux points avant la dernière course. La fête commencée durant son tour d'honneur a duré jusque tard dans la nuit. Le soleil s'est levé avant qu'il ait eu la moindre chance de dormir, et,



"On s'habitue à tout ça, mais je n'ai pas changé : je suis un peu timide"

les jours suivants, il a davantage trouvé le sommeil en avion que dans un vrai lit.

Les jours suivants, donc, se sont passés dans un état semi-comateux. Premier arrêt : encore une fête à Salzbourg, Autriche, dans le fief de Red Bull – le très branché Hangar-7. Accueil triomphal de la part des 7000 et quelque salariés travaillant pour la maison mère. Le triomphe de Vettel est un retour sur investissement pour le patron, Dietrich Mateschitz. La boisson énergisante s'est mise à le sponsoriser quand il avait 12 ans, en karting, tout en sentant qu'à cet âge, il était trop jeune pour faire sa publicité. Un an plus tard, jeune adolescent, il reçut enfin un casque grise ardoise et bleu, couleurs des canettes Red Bull, une déco qu'il arbore encore aujourd'hui – en dépit de quelques designs occasionnels.

Après avoir été conduit à une conférence de presse, s'être adressé au personnel de Red Bull et avoir célébré le point culminant de leur partenariat avec "DM" et son consultant Helmut Marko,

Vettel s'envola direction l'usine de Milton Keynes, Grande-Bretagne, en compagnie de Mark Webber pour un débriefing avec leurs ingénieurs respectifs, Guillaume Rocquelin et Ciaran Pilbeam. Après qu'une certaine animosité ait régné durant la saison entre les deux pilotes, on pouvait penser que l'ambiance serait feutrée, mais Webber s'est montré magnanime dans la défaite.

« Après la course, le dimanche soir, Mark est venu me voir et m'a félicité en me montrant beaucoup de respect, » dit Seb. La rivalité interne avec son équipier avait été l'un des grands sujets de discussion courant 2010, parfois au point de prendre Vettel par surprise. « Il y a eu des hauts et des bas cette saison pour tous les pilotes, mais la situation n'était pas facile avec Mark et il était difficile pour les gens de comprendre ce qui se passait de l'extérieur, » explique-t-il. « Certaines choses étaient sans doute vraies, d'autres pas, mais quand on retrouve sa chambre le soir à l'hôtel, on doit affronter le type dans le miroir et →

Comment Vettel a couvert 20 000 km dans les airs en deux semaines

Il a fait des apparitions à Abou Dhabi, en Autriche, Angleterre, Espagne, Allemagne – et passé un peu de temps chez lui, en Suisse

					
14 novembre Abou Dhabi : Sebastian gagne le titre mondial	15 novembre Abou Dhabi->Salzbourg via Munich (4680 km)	Direct télé dans <i>Sports und Talk</i> sur Servus TV	16 novembre Salzbourg : conférence de presse à l'Hangar-7	Salzbourg->Milton Keynes (1091 km)	Milton Keynes : de retour à l'usine, petit débriefing
0 km	4680 km		5771 km		



Deux jours et... deux nuits sans dormir depuis son titre : Vettel est de retour à l'usine de Milton Keynes pour rencontrer (encore) la presse.

accepter ce qui s'est passé. J'ai beaucoup appris cette année. »

Souvenons-nous qu'au mois de septembre, Vettel était très mal barré dans la course au titre. Il y avait eu ces incidents avec son équipier en Turquie et à Silverstone, suivis d'erreurs en Hongrie et à Spa, et nombre d'observateurs étaient prompts à critiquer le jeune allemand pour son irascibilité et son immaturité. Puis, à peine de retour en lice grâce à sa victoire à Suzuka et sa 2^e place de Singapour, le désastre survint avec une casse moteur en Corée alors qu'il menait.

« On a eu plein de moments de joie, et d'autres de grande déception, mais desquels il importait d'apprendre pour revenir plus forts, » assure Vettel. « La Corée a été dure à avaler. Mais à la façon dont on a retourné la situation, on avait sans doute plus d'énergie positive que les gens ne le pensaient. On était déçus, mais ce positivisme a été la clé des deux courses suivantes et on a pu refaire surface une fois de plus. Je pense qu'en 2011, il faudra faire en sorte de mener le championnat un peu plus tôt pour éviter tout ce stress lors de la dernière course. »

De retour à Milton Keynes, les deux pilotes ont subi une nouvelle salve d'interviews et remercié les plus de 550 membres de l'écurie. Parmi ces héros de l'ombre, le chef mécanicien Kenny Hankammer, le team manager Jonathan Wheatley ou les ingénieurs en chef Paul Monaghan et Ian Morgan. En cinq petites années, Milton Keynes est passé du calvaire Jaguar au statut de champion du monde.

« On a un groupe de gens vraiment spécial chez Red Bull, et pourtant très jeune, » dit Sebastian. « Je pense qu'on a prouvé ces deux dernières années de quoi on est fait, mais ça ne va pas devenir plus facile pour autant car tout le monde nous courra après l'an prochain. »

Le mardi après-midi, Seb pouvait reprendre sa valise et se diriger l'aéroport pour un vol de retour vers Abou Dhabi. Là, après ce périple de 11 000 km, il trouva enfin un lit digne de ce nom. Mais le réveil allait sonner tôt, pour une journée en ville au service d'un sponsor et une nouvelle rencontre avec la presse. « Je n'ai rien de plus à dire, » lancera-t-il exaspéré à son agent de relations publiques. Mais, professionnel comme toujours, il répondra une fois encore aux questions qu'on lui a déjà posées et reposées. Ça fait quoi d'être champion du monde ? Pouvez-vous éclipser le record de Schumacher ? Pensez-vous ga-



Visite à ses compatriotes et signature d'autographes devant la célèbre porte de Brandebourg, à Berlin.

gner encore l'an prochain ? « Gamin, on rêve de F1 mais elle semble si lointaine, avec ces pilotes dans leurs voitures magiques qui roulent si vite, » dit-il, la voix plus enrouée que jamais. « Bien sûr, on veut l'atteindre un jour mais on n' imagine jamais devenir un de ces pilotes qui gagnent des courses et un jour le championnat du monde. Tant de jeunes rêvent d'arriver au sommet, tellement peu y arrivent vraiment. Je suis fier d'y être parvenu si jeune [à 23 ans et 134 jours] mais quelqu'un me prendra ce record un jour, j'en suis sûr. »

Une fois encore, ce ne sont qu'objectifs, poignées de mains, applaudissements, adulation. Être champion du monde peut être une expérience épuisante et surréaliste. La première semaine, Vettel n'a même pas trouvé le temps de fêter ça avec sa famille ou ses amis...

« J'ai parlé à Jenson et Lewis lors de la conférence de presse d'après course à Abou Dhabi, » raconte-t-il, « et je leur ai demandé : "Est-ce normal de ne pas savoir ce qu'on ressent ?" Tous les deux m'ont répondu que oui. Ils m'ont prévenu que je serais très occupé et que je trouverais à peine le temps de dormir. Chaque heure après le titre a été plus occupée que la précédente. Les gens veulent ci et ça. C'est une situation très agréable, comprenez-moi bien, mais j'aurai besoin de recharger mes batteries avant l'année

prochaine. On s'habitue à tout ça mais je suis un peu timide, vous savez. Les demandes d'autographe, c'est sympa sur les circuits, mais dans la vie normale, les magasins quand on vient juste s'acheter de quoi manger et que les gens vous reconnaissent, c'est un sentiment étrange. Je ne crois pas m'être fait une faveur, finalement ! Mais je n'ai pas changé. Je suis comme je suis. »

Ce qu'il est, c'est quelqu'un qui ne trouve rien de plus douillet que le cockpit de sa fusée sur roues merveilleusement sculptée par Adrian Newey. Ce vendredi à Abou Dhabi, requinqué par une bonne nuit de sommeil mais le regard encore un peu voilé, il franchit le pont séparant l'hôtel Yas Marina du circuit. Après avoir vécu deux semaines comme dans un rêve, mais un rêve dont il aurait parfois aimé qu'il s'arrête, le voilà de retour aux affaires. Un soleil déjà brûlant inonde la piste recouverte de cette gomme fraîche qui s'est déposée durant les tests réservés aux jeunes pilotes, la semaine après le Grand Prix. Moteur. Voie des stands. Moins de deux minutes plus tard, le voilà qui déboule dans la ligne droite, montant les rapports, escaladant le vibreur à l'intérieur du Turn 1. Il a enfin du temps pour lui. En attaquant un nouveau tour, il peut se dire rien qu'à lui-même : « Je suis champion du monde ». **F1**



17 novembre

Milton Keynes->Abou Dhabi (5549 km)



18 novembre

Abou Dhabi : apparition dans une boutique Puma



19-20 novembre

Abou Dhabi : test pneus Pirelli à Yas Marina



21 novembre

Abou Dhabi->Heppenheim : rencontre ses fans dans sa ville natale (4825 km)



11 320 km

16 145 km

"Gamin, on rêve de F1 mais elle paraît lointaine, avec ces pilotes dans leurs voitures magiques qui roulent si vite"



Vettel a retrouvé le volant de sa RB6 pour les tests Pirelli à Abou Dhabi.

					
22 novembre Heppenheim->Cartagène : petite apparition pour BMW (1543 km)	23 novembre Cartagène->Zurich : repos à la maison (1335 km)	27 novembre Zurich->Berlin : "démo" dans le centre de Berlin (669 km)	28 novembre Berlin->Düsseldorf : dispute la Race of Champions (479 km)	29 novembre Düsseldorf->Zurich : à la maison (447 km)	
17 688 km	19 023 km	19 692 km	20 171 km	20 618 km	

ELLE TOURNE À 18 000 T/M – ET BOUM ! CE QUI SE PASSE QUAND UNE FORMULE 1 CASSE

Si vous pensez qu'elle rentre au garage pour une réparation rapide, vous avez tout faux. Comme l'explique **Pat Symonds**, une procédure d'investigation extrêmement détaillée s'ensuit, qui ne laisse aucune zone d'ombre



Quand le moteur de la Red Bull de Sebastian Vettel a explosé devant 600 millions de téléspectateurs lors du GP de Corée, toute une chaîne d'événements s'est mise en place qui tenait de l'enquête sur un accident d'avion ou sur une scène de crime.

Alors que le moteur V8 Renault de la Red Bull tourne à 18 000 t/m, comme tous ses concurrents, le piston monte et descend le long du cylindre en un peu plus de trois millièmes de seconde. À Yeongam, Vettel roula encore une cinquantaine de secondes afin de trouver une zone de stationnement sécurisée. Pendant ce temps, le moteur tourna plusieurs milliers de fois, chaque rotation causant de nouveaux dégâts et rendant l'enquête plus difficile à mener car elle faisait disparaître les causes du problème à chaque cycle.

Dans le cas des défaillances mécaniques, de la boîte de vitesses à la suspension, la télémétrie est d'un usage limité. Même les données collectées depuis la voiture ne disent pas toute la vérité. Une inspection digne d'un médecin légiste des parties endommagées fournit les meilleurs indices quand on cherche à déterminer ce qui a causé n'importe quel type de panne mécanique.



Une bielle responsable de la panne de Vettel

On a pensé tout d'abord que la panne venait de la partie haute, mais la couronne du piston était intacte. Moins habituel, la jupe était encore attachée au vilebrequin et, bien que les surfaces de la fracture de la bielle fussent endommagées, on voyait que la bielle avait cassé. Une inspection des données en apporta la confirmation.

Les roues perdues sont examinées avec attention

Les voitures perdent parfois des roues, avant ou après un pit-stop. L'investigation porte sur la fusée, la roue elle-même, l'écrou et le pistolet utilisé pour le serrer. Chaque incident est différent, mais ces composants sont toujours inspectés du point de vue dimensionnel et fonctionnel. Les vidéos de l'arrêt au stand sont aussi observées.

Une simulation moteur peut aider à investiguer

En 2005, des soupapes d'échappement ébréchées furent découvertes sur le Renault. Fallait-il changer le moteur à Spa et être pénalisé ? Les soupapes furent montées sur un monocylindre jusqu'à ce qu'elles soient abîmées puis montées sur un V10. Une simulation de Spa détermina les limites de sécurité. On ne fit rien et Alonso finit 2e.

Trouver des indices sur une scène de crime

Comme sur n'importe quelle scène de crime, la préservation des preuves est le premier objectif de l'enquêteur. Dès que la voiture revient au stand, un ingénieur la prend en charge pour analyse. Il suit une procédure stricte et met en place une zone de quarantaine. La voiture ne peut être touchée que sous

sa supervision. Il prend des photographies détaillées et des notes. Il interroge aussi les témoins, y compris le pilote, et examine toutes les données disponibles.

Au fur et à mesure que les composants sont démontés, ils sont examinés et ensachés pour une expertise à l'usine où l'équipement est

meilleur. Toutes les pièces doivent donc quitter rapidement le circuit (exemple : le moteur de Vettel arriva à Paris dans la nuit de lundi – et pourtant, le circuit de Yeongam est isolé, à trois heures et demie par train de Séoul). À l'usine, des procédures similaires suivent et un rapport détaillé est émis.



Une suspension cassée peut cacher la raison

Une rupture de suspension entraîne souvent un gros choc destructeur d'indices. Une inspection minutieuse est nécessaire pour déterminer la cause et les conséquences de l'accident. Les images vidéo fournies par la FOM ou les caméras sur le circuit seront examinées comme seront entendus les témoins sur le bord de la piste.

L'huile peut prédire les pannes de boîte

Les boîtes doivent tenir quatre courses et l'inspection préventive prend une importance particulière. Après chaque *run* en piste, un échantillon d'huile est prélevé et analysé dans un spectrographe optique pour en révéler les impuretés métalliques. Ces témoins d'usure donnent une bonne indication de la santé des composants de la boîte.

"J'ai été convoqué dans une petite pièce par ce juriste italien. Il m'a dit qu'Ayrton était décédé à l'hôpital. En

Italie, on traite ça comme un accident de la route... et étant le team manager, j'étais responsable aux yeux de la loi..."

Le 1er mai 1994 demeure le jour le plus sombre de l'histoire de la Formule 1. Un homme en garde un souvenir d'une clarté sans égale. Pour la première fois, cet homme,



Ian Harrison,
ex-Williams F1,

relate ce qu'il a vécu lors de ce triste week-end

PROPOS
RECUEILLIS
PAR
MATT JAMES
PHOTOS
ARCHIVES LAT &
GETTY IMAGES



"Ayrton Senna rejoint Williams... »

Je dois dire que même si j'étais le team manager de l'écurie à l'époque, j'ai ressenti un peu d'inquiétude en apprenant la nouvelle. C'était très intimidant, parce qu'il s'agissait d'Ayrton Senna... Il arrivait avec une certaine réputation. Nous pensions, je suppose, que travailler avec lui pourrait être difficile. Tous les "top pilotes" étaient exigeants, mais c'était une chose à laquelle nous étions habitués. Nous avions eu Nigel Mansell et Alain Prost, mais nul ne savait comment serait Ayrton. Mais nous étions

des professionnels et savions ce que nous faisions.

Je l'ai rencontré pour la première fois à l'usine durant l'hiver, sans doute début 1994. Il est passé cinq minutes pour dire bonjour, se montrant très posé et extrêmement poli. C'est la chose qui m'a immédiatement frappé chez lui. Il était très calme. Direct et pas du tout m'as-tu-vu. On pouvait voir qu'il essayait de nous évaluer car nous étions différents de McLaren, pour qui il avait couru les six années précédentes. McLaren avait été moulée autour de lui et il devait entamer de nouveau ce processus avec nous, mais nous étions déterminés à faire en sorte qu'il se sente aussi à l'aise que possible.

La relation était encore nouvelle lors de la course d'ouverture, et, après la première séance d'essais libres, nous nous sommes retrouvés dans la salle de briefing à éplucher les feuilles de temps. L'ingénieur de course d'Ayrton, David Brown, a dit quelque chose du genre « *ce sacré Senna est toujours là ou pas très loin, hein ?* », ne s'adressant à personne en particulier. Ayrton, assis à côté de lui, tourna la tête avec un regard interrogateur. David est devenu rouge comme une pivoine. « *Désolé mon pote, c'est l'habitude...* », dit-il. L'ambiance était bonne, comme on peut le voir.

Bien que les choses ne se soient pas bien passées en ce début de saison, il n'y eut aucune panique chez Ayrton lui-même. Il était calme et déterminé à aider l'équipe pour régler tout problème sur la voiture. Il gardait la tête froide, travaillait avec nous et nous menait dans la bonne direction. Il était préparé à œuvrer – et à œuvrer dur. Il ne faisait pas des bonds partout quand les choses n'allaient pas. Après qu'il soit parti en toupie à Interlagos en tentant de revenir sur Michael Schumacher, il revint au stand où je me trouvais en compagnie de David. Il s'est excusé et nous a dit que ça ne se reproduirait plus. Je pense que ça résume bien le personnage.

Malgré tout, quand on travaillait chez Williams, la pression était toujours là. Et plus encore après deux abandons dans les deux premières courses de 1994. Il devenait clair que quelque chose n'allait pas sur la voiture d'Ayrton et de Damon Hill, et les ingénieurs essayaient

de trouver ce que c'était. Les responsables techniques, Adrian Newey et Patrick Head, ont dit que c'était un problème aérodynamique à déterminer avec précision. Il y avait de la frustration et nous nous demandions pourquoi la voiture n'était pas aussi bonne qu'elle aurait dû l'être.

Elle ne manquait pas de vitesse pure. Senna l'avait mise en pole lors des deux premières courses, mais c'était une souffrance quand les feux passaient au vert : nous ne paraissions pas rapides et Ayrton avait dû se retirer les deux fois. Nous n'avions fait qu'un podium, avec Damon Hill, mais Williams n'était pas le genre d'équipe

à paniquer. Nous avons commencé à tout passer en revue proprement et méthodiquement et avons apporté quelques évolutions pour la troisième course. Au moment de partir pour Imola, tout le monde espérait un résultat bien meilleur.

Les qualifications du vendredi se sont bien déroulées pour nous. Senna a signé un 1min21,5s (une demi-seconde plus rapide que Schumacher). Damon était 7e. Excepté un tête-à-queue de ce dernier, je ne me souviens de rien de négatif pour l'équipe, mais ce n'était pas le cas partout. Rubens Barrichello avait tapé fort à la Variante Bassa et perdu



Senna est arrivé chez Williams en 1994 avec trois titres derrière lui. Leur relation, hélas, fut brève. Il se tua lors de leur troisième course ensemble...



connaissance. C'était un gros accident mais il avait survécu et les choses continuaient normalement.

Puis il y eut les qualifications du samedi et le crash fatal à Roland Ratzenberger. La dernière séance avait démarré depuis 20 minutes et Ayrton n'avait pas encore pris la piste pour signer un chrono. Damon avait fait quelques tours et occupait la 2e place, ce qui suffisait à le placer 4e sur la grille. Il y eut un drapeau rouge et la rumeur commença à se propager que pour Roland, c'était très grave.

Ayrton est allé sur place pour voir de lui-même ce qui était arrivé et s'est aussi rendu par la suite au centre médical. On pourrait trouver cette réaction inhabituelle, mais c'était quelqu'un d'humain. Je ne me suis pas dit que le fait de se rendre sur les lieux du crash était étrange de la part d'Ayrton, car c'était un monsieur de la course automobile. Un grand monsieur. Un passionné de sport auto et de Formule 1. Mais ça l'intéressait aussi de savoir ce qui se passait pour tout le monde. Il se sentait concerné et c'était une de ses façons de le montrer. Je pense qu'aller sur place puis au centre médical était une réaction normale pour lui. La sécurité l'intéressait et il s'inquiétait beaucoup pour les autres. Il était comme ça.

Ce que sa réaction m'a fait réaliser, c'était que nous ne le connaissions pas vraiment – pas du tout même. La relation commençait juste à se mettre en place. Elle était sur le point d'atteindre le stade où s'il voulait quelque chose, il venait me voir et me demandait. Je me souviens qu'avant Imola, Frank Williams m'avait demandé comment ça se passait avec Ayrton et je lui avais dit que c'était un gentil garçon mais que je voulais juste qu'il vienne me parler s'il avait besoin de quelque chose. Que j'étais là pour ça. Au début de notre relation, son manager venait nous parler si Ayrton voulait quelque chose mais pour que ça fonctionne bien, je savais qu'il nous fallait construire cette relation personnelle avec lui afin de pouvoir lui donner ce qu'il voulait. Frank a dû lui en toucher un mot car durant ce week-end d'Imola, il était différent. Il me demandait : « *Peut-on faire ceci ?* » ou « *Peut-on faire cela ?* ». Ce n'était plus un problème.

Après l'accident de Ratzenberger,

La F1 entra dans une période de deuil après la mort d'Ayrton. Les fans n'oubliaient pas.

Senna, éliminé au GP du Pacifique, le suivit depuis le stand avec Ian Harrison.



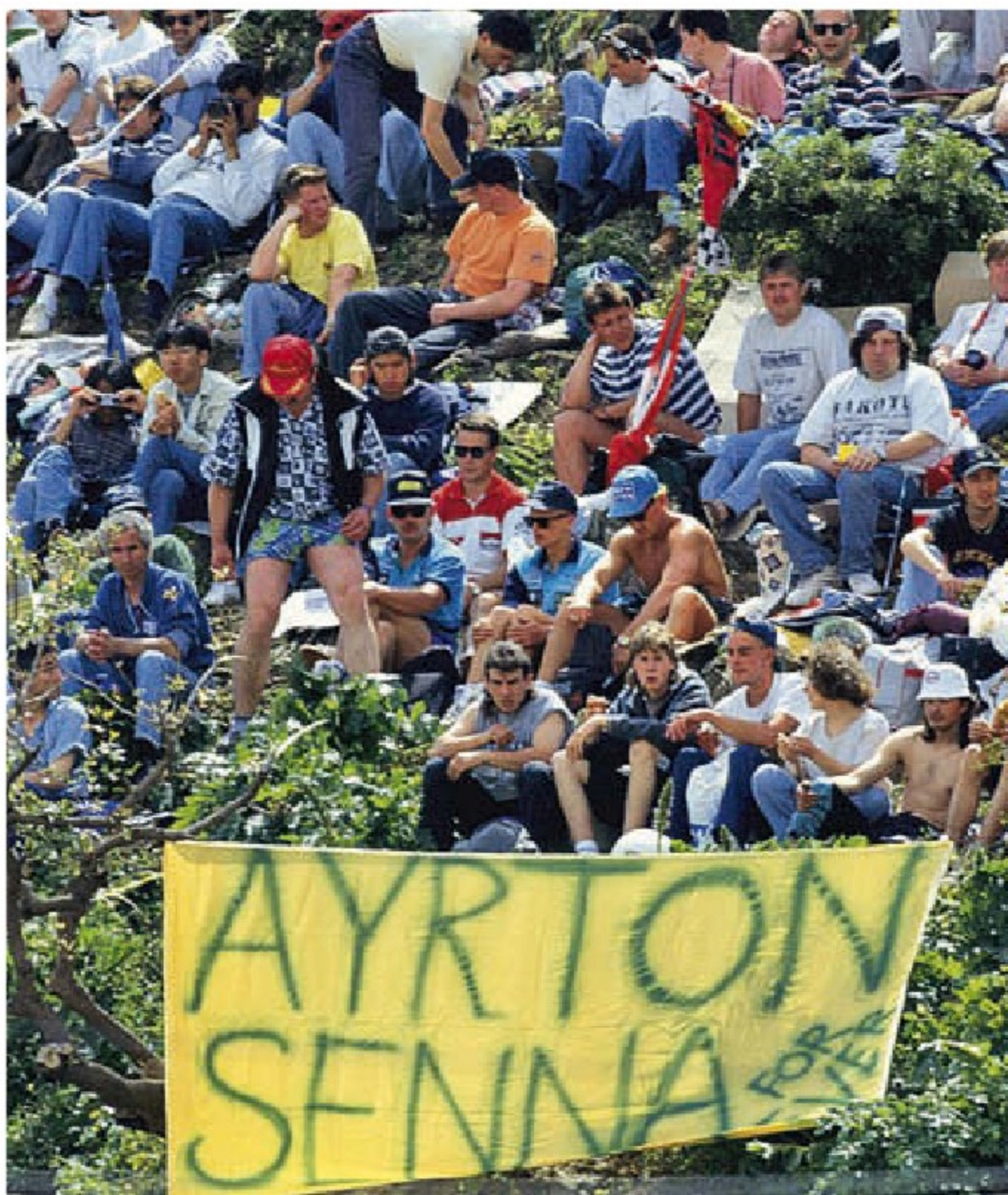
Charlie Moody, le team manager de son écurie, Simtek, est venu voir Adrian. Je m'en souviens comme si c'était hier. Je me suis dit qu'il devait avoir besoin de parler à quelqu'un. Je me souviens d'avoir pensé, de retour dans notre garage un peu plus tard : « *Mon Dieu, ce que vit ce pauvre homme doit être si dur...* »

Nous n'avons pas pris part à la seconde partie des qualifications.

Schumacher avait amélioré son meilleur temps mais pas suffisamment pour dérober la pole à Ayrton et Damon était sur la deuxième ligne. Cet accident était un choc pour tout le monde, mais il fallait se remettre au travail. Il y avait un Grand Prix à préparer.

Le dimanche matin, Damon, Ayrton et moi nous sommes rendus à la direction de course pour le *briefing* des pilotes, puis à notre réunion d'ingénierie. L'ingénierie était le cœur de Williams, ce qui en faisait ce qu'elle était. J'ai révisé le règlement – juste des choses comme “surveiller l'entrée de l'allée des stands”, “ne pas franchir telle ou telle ligne” et autres. C'était plus facile à l'époque car il y avait beaucoup moins de règles en Formule 1 qu'aujourd'hui. Nous avons pris part au warm-up, la séance d'échauffement du matin de la course aujourd'hui disparue. Ayrton était encore 1er et Damon 2e. Tout se présentait bien pour nous.

Avant la mise en grille, nous nous sommes entraînés à faire des pit-stops car c'était l'année du retour des ravitaillements en course. Pendant ce temps, moi, David Brown et John Russell, les ingénieurs, nous sommes assis pour faire les derniers calculs concernant les arrêts. Ce n'était pas comme de nos jours, où vous pressez un bouton sur un ordinateur qui fait tout à votre place. On devait surveiller la consommation de carburant en qualif et lors du warm-up pour voir quels autres →



facteurs il faudrait prendre en compte à Imola. Nous nous demandions si nos pilotes devraient modifier le mélange à un moment donné, quelle serait la météo probable, des choses comme ça. Ayrton et Damon étaient impliqués dans les décisions eux aussi, et nous arrivions à une conclusion qui nous satisfaisait tous.

J'avais avec moi de petites cartes sur lesquelles j'inscrivais vers quel tour se situerait la fenêtre de ravitaillement avant d'en donner une à chacun des membres concernés de l'équipe afin d'éviter toute confusion. Y était aussi indiquée la quantité d'essence qu'Ayrton et Damon voulaient avoir dans leur voiture. Enfin, avant la course, nous avons eu une réunion stratégique pour que chacun sache avec exactitude à quoi s'en tenir. Quand on fait ça, il faut une certaine flexibilité au cas où quelque chose se produise ou change durant la course. Tout ce dont je me souviens, c'est que j'étais vraiment "à fond" jusqu'au départ. Les jours de course étaient toujours un vrai sprint et c'était en général la... course pour mettre ma combinaison car j'étais très occupé jusqu'à l'ultime minute.

Je me souviens qu'une des choses qui agitaient alors le paddock était l'électronique de la Benetton que pilotait Schumacher. Il y avait toutes sortes de rumeurs sur la présence d'un anti-patinage, dispositif qui venait d'être interdit. Senna lui-même était convaincu que la voiture de Schumacher avait quelque chose de "différent". Je le savais pour être allé le voir après son accident au premier virage à Aïda, au Japon, et être revenu avec lui au stand à pied. Ayrton étant encore sous la menace d'une suspension suite à son algarade avec Eddie Irvine à Suzuka l'année précédente, je m'étais dit que je ferais mieux d'aller le retrouver afin d'éviter qu'un autre incident ne se produise.

Il rentrait tranquillement et calmement quand je l'ai retrouvé. Nous nous sommes arrêtés deux minutes pour regarder la course. Ayrton m'a dit qu'il pensait que la voiture de Michael avait quelque chose de "différent". J'ignorais si c'était le cas ou non, mais il était totalement sûr de lui. Le matin de la course à Imola, j'ai demandé à Richard West, le directeur commercial de Williams, de prendre une caméra et d'aller filmer depuis le toit des stands le départ de Schumacher, pour voir s'il laissait des traces noires sur le goudron, ainsi qu'on pouvait le supposer.

Tout le monde en avait gros sur le cœur ce jour-là. L'accident de Ratzenberger avait déjà jeté un voile noir sur le paddock, et il y eut un autre crash énorme au départ quand JJ Lehto, qualifié 5e, cala sur la grille et fut heurté violemment à l'arrière par la Lotus de Pedro Lamy. Des pièces ont volé dans les tribunes, des gens ont été blessés et des bouts de carrosserie jonchaient le

sol. J'ai dit à quelqu'un dans le stand avoir le sentiment que le week-end entier ressemblait un peu à une course de chars. Les incidents se succédaient les uns aux autres.

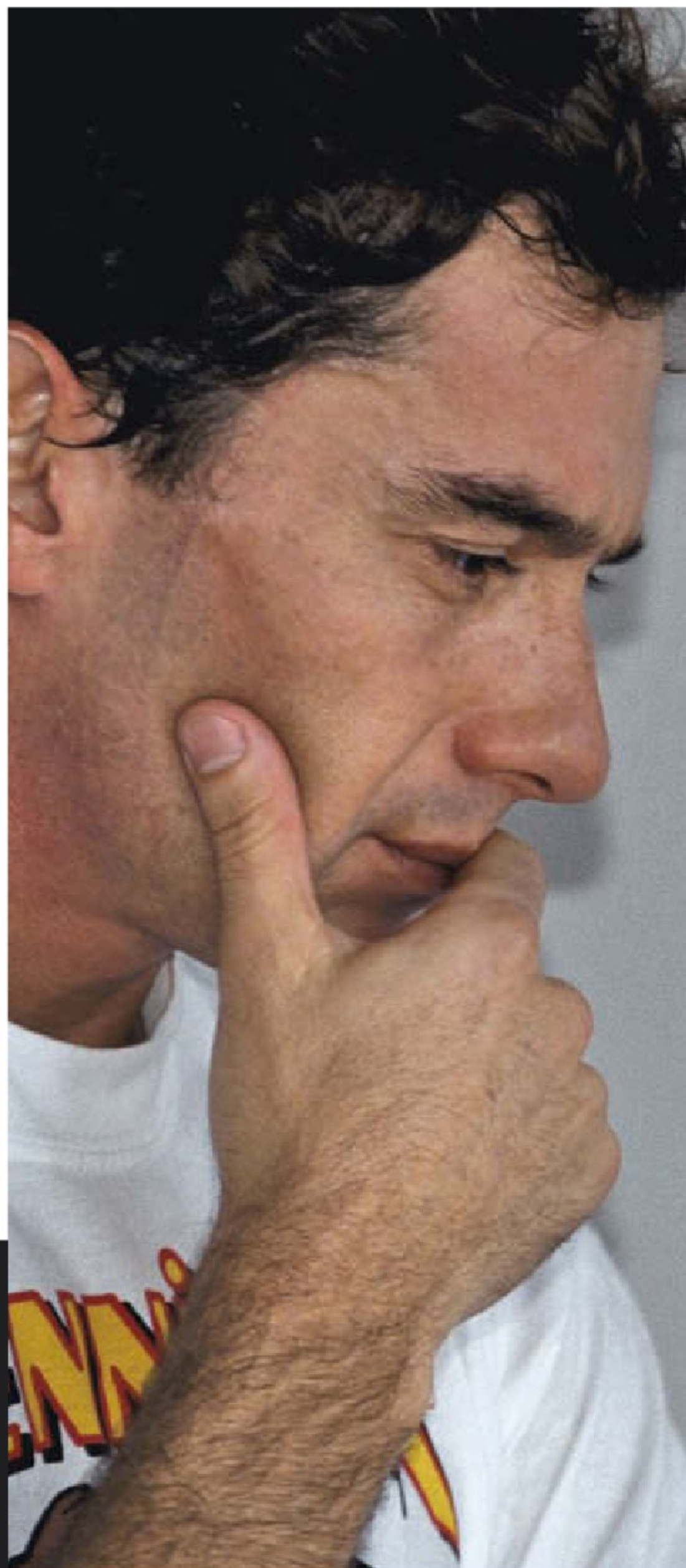
J'étais préposé à la "sucette" ce week-end-là, comme toujours. En fait, nous n'avions que des bons chez Williams et ce boulot particulier m'était tombé dessus. Ça ne me gênait pas – je voulais le faire. J'étais le dernier de la vieille école, ce qui signifiait que j'avais la responsabilité de relancer ma voiture dans la course, sans limitation de vitesse à l'époque, ce qui me conve-



Étant la championne du monde en titre, l'écurie Williams avait le plus gros garage à Imola, situé au milieu de l'allée des stands. Ça ne fonctionne plus ainsi aujourd'hui.



Ayrton observa Schumacher en piste à Aïda et fut encore plus convaincu que la Benetton de celui-ci ne se comportait pas comme les autres voitures à la sortie des virages lents...



nait bien. En outre, on avait John Russell, Patrick Head, David Brown et Adrian Newey sur le muret. Chacun était un maître dans son domaine, et je dirigeais le côté stand de l'opération. Ainsi, je pouvais m'assurer que le ravitaillement se passait bien et que nous étions prêts à repartir. Frank nous reprochait souvent de ne pas être assez rapides lors des arrêts, c'est pourquoi je me concentrais pour essayer d'améliorer cet aspect de notre travail. C'était crucial. Pas autant qu'aujourd'hui, mais primordial quand même.

Après le carambolage du départ, la voiture de sécurité a pris la piste. Elle ne faisait partie du règlement que depuis 12 mois et ça ne s'était produit que deux fois auparavant. C'était un scénario quasiment inédit pour tout le monde et qui compliquait notre tâche au niveau des calculs pour le carburant. On a dû réfléchir un peu mais pas longtemps, car la course a redémarré au bout de cinq tours. J'étais dans le garage, regardant les images. Ayrton a mené devant Schumacher jusqu'au 7e passage, puis il est sorti de la piste. →

Senna durant les qualifications à Imola. Il signa la pole mais Roland Ratzenberger se tua en luttant pour le dernier rang, ce qui fit se poser bien des questions à Ayrton.





Au départ du GP de Saint-Marin, Pedro Lamy vient heurter à l'arrière la voiture de JJ Lehto, entraînant pour une des toutes premières fois la sortie du Safety Car.

Les seules images que j'ai vues en direct sont celles où la voiture disparaît derrière un mur. On ne distinguait pas très bien car elles étaient prises depuis le virage de Tosa. Je n'ai pu observer l'impact réel mais j'ai bien vu les pièces volant partout et le reste. Puis le crash est repassé sous un autre angle et immédiatement, je me suis dit : « Ça a tapé très fort ». Il y avait eu quelques grosses sorties à cet endroit dans le passé, comme celles de Nelson Piquet en 1987 et de Gerhard Berger en 1989. Ces pilotes s'en étaient bien sortis.

Je me revois regarder l'écran et, après peut-être une dizaine de secondes, dire tout bas : « Bouge, bouge... » Nous avons vu la tête d'Ayrton remuer légèrement dans la voiture. Il y avait donc de l'espoir. Au début. Puis plus rien. Tout s'est arrêté. Il devenait évident que c'était grave, mais personne ne savait à quel point.

Le Grand Prix a été arrêté et je me suis rendu à la direction de course. J'ai marché jusqu'au bout de l'allée des stands depuis là où nous étions placés, environ au milieu car nous étions les champions en titre et avions le plus grand garage. En marchant, j'ai commencé à comprendre que tout ça ne présageait rien de bon quand un gars de chez Arrows, je crois, m'a donné une tape dans le dos. Je ne savais rien à ce moment mais ça m'a fait gamberger. J'ai commencé à réaliser que ça pourrait être vraiment sérieux.

Arrivé dans le bureau des officiels, ce que j'ai vu ressemblait à de la panique. Ils avaient compris que

quelque chose de grave venait de se produire. Ça discutait dans tous les sens en italien, les gens parlaient à 100 à l'heure, je ne comprenais rien. Ce n'était sûrement pas aussi bien organisé qu'aujourd'hui. Tout était un peu différent d'ailleurs à Imola. Je dis cela sans sans manquer de respect à personne, mais c'était un accident énorme et il y avait un incroyable tohu-bohu. De quoi être un peu effrayé, aussi.

Je restais en communication radio avec l'équipe car Damon était sur la grille, prêt pour le deuxième départ, et les gars avaient besoin de savoir ce qui se passait. Au bout de quelques minutes, Bernie Ecclestone est venu à la direction de course et a pris les

choses en main. Il parlait à tout le monde, réglant plein de choses. Il est devenu le point central de l'ensemble. À un moment, il s'est tourné vers moi et m'a dit : « Qu'est-ce que vous faites là ? ». J'ai répondu que j'étais venu voir ce qui était arrivé à mon pilote et il m'a juste tourné le dos pour reprendre ce qu'il était en train de faire. Il gérait la situation et j'ai espéré qu'il se soit dit « c'est normal ». Il m'a laissé tranquille, ce qui m'allait bien.

Une paire de versions officieuses nous sont parvenues selon lesquelles Ayrton avait une épaule fracturée et avait été mis K.O. dans le choc, quelque chose comme ça. Ça venait de quelqu'un à la tour de contrôle, qui parlait l'anglais. Ayant entendu cela, j'ai décidé d'aller retrouver l'équipe car elle avait besoin de moi et je devais tenir Frank au courant de la situation. Je lui ai dit que même si je le tenais d'une source un peu floue, Ayrton semblait aller globalement bien.

Dans le même temps, Patrick et Adrian s'étaient penchés sur les datas, essayant de voir ce qui s'était passé car, à ce moment, il y avait une image de la colonne de direction posée sur un ponton de la voiture d'Ayrton. Ils ont étudié calmement les relevés et dit à Damon qu'ils ne voyaient rien de fondamentalement inquiétant sur sa voiture.

La monoplace meurtrie d'Ayrton a été ramenée au stand sur une remorque. Les officiels l'ont saisie, mais quelqu'un, je ne sais qui et ce pourrait même être Frank Williams lui-même, a insisté pour que nous puissions en extraire les datas – ou au moins ce que nous pourrions car elle était très abîmée de ce côté. Nous avons pu en recueillir un peu, pas énormément mais assez d'après ce que j'ai compris, et Damon a décidé de reprendre la course. La marque d'un grand bonhomme.

Je suis retourné au bureau des organisateurs mais ne me souviens vraiment de rien concernant le Grand Prix à partir de ce moment. J'en ai passé la plus grande partie

à la direction de course, essayant de savoir ce qui se passait. Je savais à ce stade qu'Ayrton avait été évacué par hélicoptère, évidemment, mais tout le monde voulait rester optimiste. Nous nous disions qu'il avait dû être un peu touché, mais que c'était la conséquence logique d'un choc aussi violent.

Au bout d'un moment, j'ai été appelé dans une petite pièce à côté de la direction de course où se trouvait un juriste italien parlant très bien l'anglais. Il m'a expliqué la situation. Il m'a dit qu'Ayrton était décédé à l'hôpital.

"Au bout de dix secondes, j'ai commencé à me dire tout bas : "Bouge, bouge..." On avait vu sa tête remuer un peu. Au début. Puis, plus du tout."

En Italie, on traite cela comme un accident de la route et d'un seul coup, je devenais la personne "responsable" aux yeux de la loi... J'ai dû signer des tas de papiers... L'homme était très bien et s'est occupé de tout avec moi. C'était un vrai cauchemar... J'ai dû aller chercher mon passeport, qu'on m'a rendu un peu plus tard en me disant que tout était en règle. Les gens sur le circuit étaient compétents mais tout le processus a pris beaucoup de temps.

Lorsque je suis revenu dans le garage, une partie de l'équipe était déjà partie. Il ne restait que moi et les préposés aux camions, occupés à ranger les dernières affaires. Je suis allé voir Karl-Heinz Zimmermann [le traiteur autrichien d'Ecclestone] qui était dans la partie voisine du paddock. Nous étions assez proches car je parlais sa langue. Il était dans son petit espace, très touché, mais buvant un schnaps à grandes lampées. C'est un type bien. Il ne cessait de me dire : « Allez Ian, bois un coup, ça te fera du bien. » Je me souviens de lui avoir répondu que je ne devais pas car mes gars étaient encore en train de ranger et qu'il me fallait être présent pour les soutenir. Je devais m'assurer qu'ils tenaient le coup. Je crois que j'étais en pilotage automatique.

Nous logions à Faenza et les gens de l'hôtel ont été merveilleux. J'ai pu faire en sorte que les gars qui restaient aillent à l'hôtel ce soir-là plutôt qu'à l'aéroport, ce qui n'était pas si aisé à cette époque d'avant les vrais téléphones portables et autres accès internet. Notre avion était parti sans nous. Nous nous retrouvions à six, je crois, et sommes allés manger une pizza. De retour à l'hôtel, j'ai réussi à contacter Ann Bradshaw, l'attachée

de presse de Williams. Elle était à l'aéroport et m'a dit qu'elle avait réussi à trouver une salle à part afin de permettre à nos gars d'éviter la presse et le reste le lendemain, et qu'ils pourraient tous rentrer en Angleterre sans problème.

Tôt le matin suivant, j'ai reçu un coup de fil d'un juriste me disant qu'il allait venir me chercher pour m'emmener à la morgue. Je ne suis toujours pas certain aujourd'hui qu'ils avaient vraiment besoin de moi, mais j'ai fait ce qu'ils m'ont dit. En arrivant, j'ai trouvé le manager de Senna, Julian Jakobi, et quelqu'un de la compagnie Varig, un de ses sponsors. Il est devenu clair qu'ils prenaient les choses en main et que tout était sous contrôle. Les gens de la morgue m'ont demandé si je voulais voir Ayrton, mais j'ai dit que non... J'ai tout réglé avec Julian. Puis j'ai pris un taxi pour l'aéroport, et mon vol de retour.

Quand j'ai atterri à Heathrow, il n'y avait personne. En temps normal, quelqu'un venait toujours nous chercher mais comme ce n'était pas le cas, j'ai pris un taxi jusqu'à Didcot, conduit par un de ces bons vieux *cabbies* londoniens typiques. Il a vu ma tenue et que j'étais de chez Williams. « *Eh bien mon vieux, quel week-end de merde,* » m'a-t-il dit. « *Oui, oui, on peut le dire,* » ai-je répondu, comme par automatisme. Il m'a dit qu'il avait les journaux du jour, si je voulais. Alors j'ai lu sur tout le chemin jusqu'à l'usine. Je me disais que tout cela était tellement triste. Immensément triste.

En arrivant devant l'usine, sur Basil Hill Road à Didcot, j'ai vu quelque chose d'incroyable. Il devait être quatre heures de l'après-midi et au moins 200 personnes étaient là. Les grilles étaient couvertes de fleurs. Je n'avais jamais rien vu de tel. J'ai dû descendre du taxi pour enlever toutes ces fleurs avant que l'agent de sécurité puisse ouvrir la grille pour le me laisser rentrer. Par chance, nul parmi tous ces gens ne savait qui j'étais.

Je suis entré dans l'usine et il n'y avait personne, excepté Patrick Head. En temps normal, tout le monde aurait été →



Compte à rebours tragique : Senna au GP du Brésil, en mars, suivi par Harrison et Damon Hill ; Ayrton en tête au début du GP de Saint-Marin ; et la Williams FW16, pulvérisée, évacuée pour être ramenée à la direction de course.

Le lundi, de nombreux bouquets de fleurs furent posés devant la grille de l'usine.



À Monaco, les pilotes se recueillirent face à une première ligne désespérément vide.



Hill s'imposant en Espagne, Ian cacha ses larmes derrière des lunettes noires.



en train de préparer la course suivante, mais l'endroit était comme abandonné. Bien que toujours en mode automatique, j'ai commencé à retrouver mes esprits en même temps que cette usine déserte. J'avais une impression étrange. Jusqu'à cet instant, je n'avais été qu'à mon devoir. Patrick m'a demandé comment ça s'était passé après le départ de l'équipe et je lui ai dit que tout était réglé. Ce n'est qu'une fois rentré chez moi, en voyant ma femme et mes enfants venus m'accueillir à la porte de la maison, que j'ai craqué. Je me suis littéralement effondré.

À 8h30 le lendemain, tout le monde était au travail. Peter Goodman, le responsable juridique de l'entreprise, a recueilli le témoignage de tous sur ce dont ils se souvenaient du week-end. L'entreprise a proposé à tous de se faire conseiller mais personne n'en a voulu. La voiture de réserve et celle de Damon sont arrivées d'Imola le mardi et le mercredi matin. Tout le monde était là et on a commencé à se préparer pour Monaco.

Le jeudi soir, l'équipe a procédé à des tests au banc et essayé de répliquer l'accident à partir des datas qu'il avait été possible d'extraire de la carcasse de la voiture. Les gars ont tenté de simuler une casse mécanique et, d'après ce que j'ai compris, n'ont pu obtenir le même résultat. Je suis convaincu que tout ça s'est produit car c'était une des premières fois où il fut fait appel à la voiture de sécurité ; la pression des pneus était basse, la voiture réglée bas de toute façon et elle avait le plein d'essence. Sur les images prises par la caméra embarquée de Schumacher, on a pu voir que la Williams talonnait beaucoup dès le *restart*. C'est probablement une combinaison de tous ces éléments qui fut à l'origine du crash. Je ne suis pas ingénieur, mais je pense qu'Ayrton a talonné et perdu l'avant.

Nous sommes allés à Monaco avec une seule voiture. Personne, et je dis bien personne, ne voulait y aller. Parmi toutes les courses que l'on fait, il fallait que ce soit Monaco – la plus difficile du calendrier, côté logistique. Celle où l'on doit transporter dix tonnes de matériel chaque matin dans les garages et dix tonnes le soir dans l'autre sens. Un truc de dingue.

Le vendredi, Karl Wendlinger a tapé le rail et s'est blessé grièvement. Comme un seul homme, le personnel de Williams tout entier est allé dîner avec les gens de chez Sauber – et de façon délibérée, je dois le dire. Nous nous sommes assis sous leur auvent, essayant de leur parler et de les soutenir après ce par quoi nous étions passés deux semaines plus tôt. C'était ça, Williams, et ceux qui en étaient. C'était un très beau geste.

L'ambiance générale était lourde. Je me souviens qu'au *briefing* des pilotes, les gens parlaient du départ, du premier virage et de la probabilité qu'un accident s'y produise. Je me suis un peu lâché. J'ai dit qu'il faudrait lancer la course derrière la voiture de sécurité puisqu'il y avait des inquiétudes pour le premier passage dans Ste Devote. Je me souviens de Gerhard Berger disant non, d'une discussion vive et franche sur le sujet. En y repensant, je pense n'avoir dit ça que sous le coup de l'émotion.

Damon a abandonné au premier tour, suspension avant cassée après une touchette avec la McLaren de

Mika Häkkinen. Les mécaniciens se sont aussitôt mis à ranger et je me suis assis à l'arrière du motorhome, pour prendre une bière avec Patrick Head et les ingénieurs. Nous n'avons pas regardé la course. Je me souviens de Patrick se tournant et lâchant : « *Bon Dieu, quel boucan ça fait* ». Aucun de nous ne voulait être là. C'était un week-end pas facile à vivre et l'abandon précoce de Damon n'était pas une mauvaise chose, finalement.

Une fois à Barcelone, pour la cinquième manche de la saison, nous avons pleinement repris le dessus et David Coulthard pilotait la seconde voiture. Ce fut une course incroyable, que Damon gagna. Schumacher s'était

retrouvé bloqué sur le cinquième rapport une partie de la course et l'on avait pu voir que ce type avait quelque chose de spécial – mais nous n'en avions rien à faire sur le coup. Nous avons gagné. Williams avait fini en tête et ce fut la course qui nous a permis de repartir. Ensuite, nous avons recommencé à nous battre. C'était un résultat énorme pour nous.

J'ai toujours une vidéo des gens de Renault, notre motoriste, prise juste de l'autre côté du muret. Au moment où Damon passe la ligne, on nous aperçoit, Adrian Newey, John Russell, David Brown

et moi. On peut voir qu'Adrian et moi venons de craquer sous le coup de l'émotion – bien qu'Adrian se soit repris beaucoup plus vite que moi, je dois l'avouer. J'ai dû me rendre sur le podium avec Damon pour recevoir le trophée du constructeur. Ce fut un de mes grands privilèges en tant que team manager de Williams. J'avais mes lunettes de soleil car j'étais en larmes. Je ne voulais pas que les gens me voient dans cet état.

J'avais le sentiment que nous revenions dans la lutte, que la voiture progressait. C'était comme voir la lumière au bout du tunnel. Après être monté sur le podium et avoir reçu la coupe, je suis retourné auprès de l'équipe et suis allé tout droit au fond du garage pour sécher mes larmes. J'en étais à un stade où certains de mes gars me conseillèrent de me ressaisir, de me secouer, mais après tout ce par quoi nous étions passés, je ne pouvais tout simplement pas me contenir.

L'émotion de ce jour me revient à chaque fois que je vois un accident se produire en Formule 1. Ça me met vraiment mal, et me ramène directement à ce week-end d'Imola. Ayrton. Nous commençons tout juste à le comprendre, voir à quel point il bossait dur, combien il était motivé. Je suis totalement convaincu que s'il n'avait pas perdu la vie ce week-end-là, il aurait remporté le championnat du monde 1994.

Comme je l'ai dit, tout cela était juste immensément triste. Voulez-vous connaître un de mes plus grands regrets ? Que nous n'ayons pas eu le temps de bien connaître Ayrton Senna. » **F1**

"Je demeure convaincu que l'accident s'est produit car c'était une des premières sorties en piste du Safety Car. Ayrton a dû talonner et perdre l'avant."





INTERVIEW TOM CLARKSON
PORTRAIT ANDREW FERRARO/LAT

VIVA LA VIE

Vous pensiez qu'il se désengageait lentement de la F1 ? Que nenni. Discutant de tout, d'un Michael Schumacher « périmé » aux risques liés à un dîner avec un certain Bernie Ecclestone, Sir Frank Williams prouve qu'il n'a rien perdu de son enthousiasme, ni de son humour...

« Est-ce que Frank est là ? » Voici une question qui a été souvent posée sur les paddocks de F1 en cette fin de saison 2010. Et la réponse était généralement : « Non ». Sir Frank Williams ne s'est en effet rendu que sur une des cinq dernières courses lointaines : la finale d'Abou Dhabi. Associez à cette absence répétée sa décision prise, en début d'année, de nommer Adam Parr président de Williams, et vous en déduirez sans doute que Sir Frank prend désormais un rôle plus secondaire dans l'écurie qui porte son nom. Qui l'en blâmerait ? Il a bourlingué autour du monde avec ses voitures de courses depuis 1966, année où il a fondé Frank Williams Racing Cars.

Mais la perception et la réalité sont deux choses différentes. Assis face au représentant de *F1 Racing* se trouve un jeune homme de 68 ans qui paraît plus en forme que jamais. L'esprit vif, la répartie facile et très au courant (il épluche le *Financial Times* tous les jours avant le petit déjeuner), il travaille plus dur que jamais, même loin de l'allée des stands. Il est au bureau sept jours sur sept, 51 semaines par an. On peut vous le dire : aucun autre patron d'écurie de F1 ne travaille plus que lui.

Le Grand Prix du Brésil marquait le dixième anniversaire de la dernière victoire d'une Williams. Pas de quoi mettre Frank à l'aise alors que les années quatre-vingt-dix, paradisiaques pour son écurie, sont encore fraîches dans sa mémoire. Mais il pense que l'équipe a regagné sa respectabilité en 2010. Ses voitures ont atteint régulièrement la Q3 et ont fini plus souvent dans les points qu'en dehors.

Il est trop tôt pour parler de victoires, mais il y a des raisons d'être optimiste. Il suffit d'écouter Sir Frank... →

Pourquoi ne vous déplacez-vous plus sur les courses lointaines ?

Il me faut voyager en avion privé, et nous n'avons tout simplement pas les moyens d'en louer un pour le Brésil ou l'Extrême Orient. J'ai vendu le mien en 2003 pour financer la soufflerie, et c'est un des meilleurs choix que j'ai jamais fait. Mais j'ai dû, de ce fait, réduire le nombre de courses auxquelles j'assiste. La prochaine fois que vous me verrez au Brésil, vous pourrez vous dire : « Oh, Williams a gagné un peu d'argent »...

Ouf, votre santé ne s'est donc pas détériorée ces derniers mois...

Je suis à 100%. Je me rendrais sur toutes les courses si je le pouvais, mais ce n'est pas le cas.

Comment suivez-vous les courses quand vous restez en Angleterre ?

Je regarde les qualifications dans ce que nous appelons la "salle de contrôle" à l'usine. Je porte des écouteurs et entends les communications radio de l'équipe sur place, mais ne veux pas intervenir. Et je regarde la course depuis mon bureau, car c'est plus confortable et la BBC fait du bon travail.

Aimez-vous toujours autant la course ?

Je ne me suis jamais posé cette question... La réponse est oui, clairement. Je sens toujours cette montée d'adrénaline quand les cinq feux rouges s'éteignent. Et mon cœur qui bat plus vite.

Que dites-vous des performances de Williams cette année ?

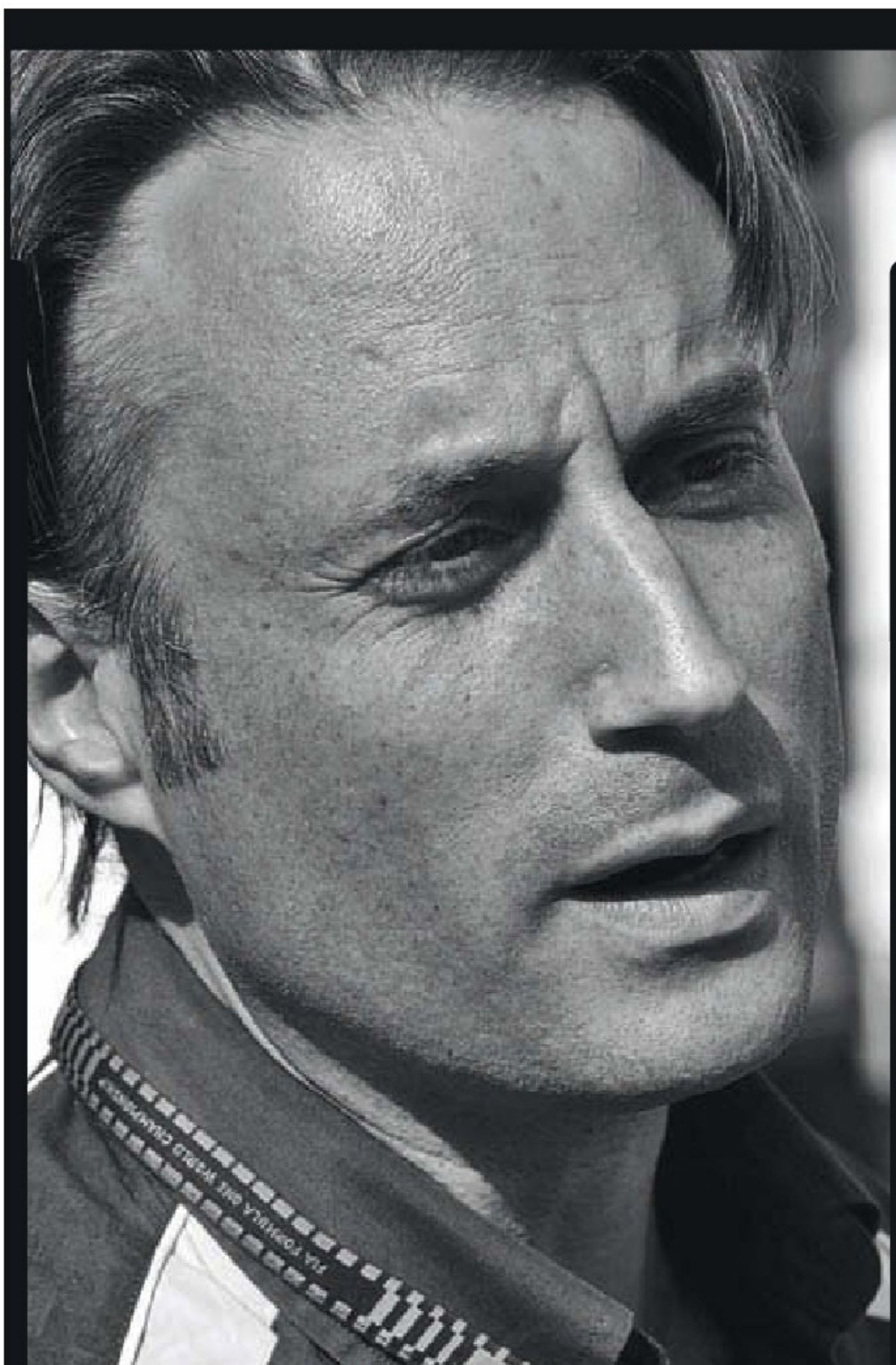
Nous sommes restés en milieu de grille longtemps, trop longtemps. Il y a eu de bonnes choses à partir de la mi-saison, où nous nous sommes battus devant, mais ce ne fut pas assez souvent le cas. Nous sommes au contact du groupe de tête, mais il reste un écart et tant que nous ne l'aurons pas comblé, nous ne pourrions être satisfaits.

Êtes-vous confiant dans le fait de voir Williams recommencer à gagner ?

Nous restons certains que c'est faisable, bien que nous ne soyons pas encore avec les meilleurs. Ce n'est pas un problème d'argent qui nous en empêche, donc ça doit être un problème de personnel car les voitures sont conçues et fabriquées par des gens. Tout le monde a les mêmes pneus et les pilotes ne se plaignent pas du moteur, donc le problème doit venir du châssis. Il est clair que nous ne sommes pas en pointe du côté de l'aérodynamique.



"Sans Newey, la compétition serait bien plus serrée. Peut-être faudrait-il interdire Adrian..."



► Adam Parr ◀

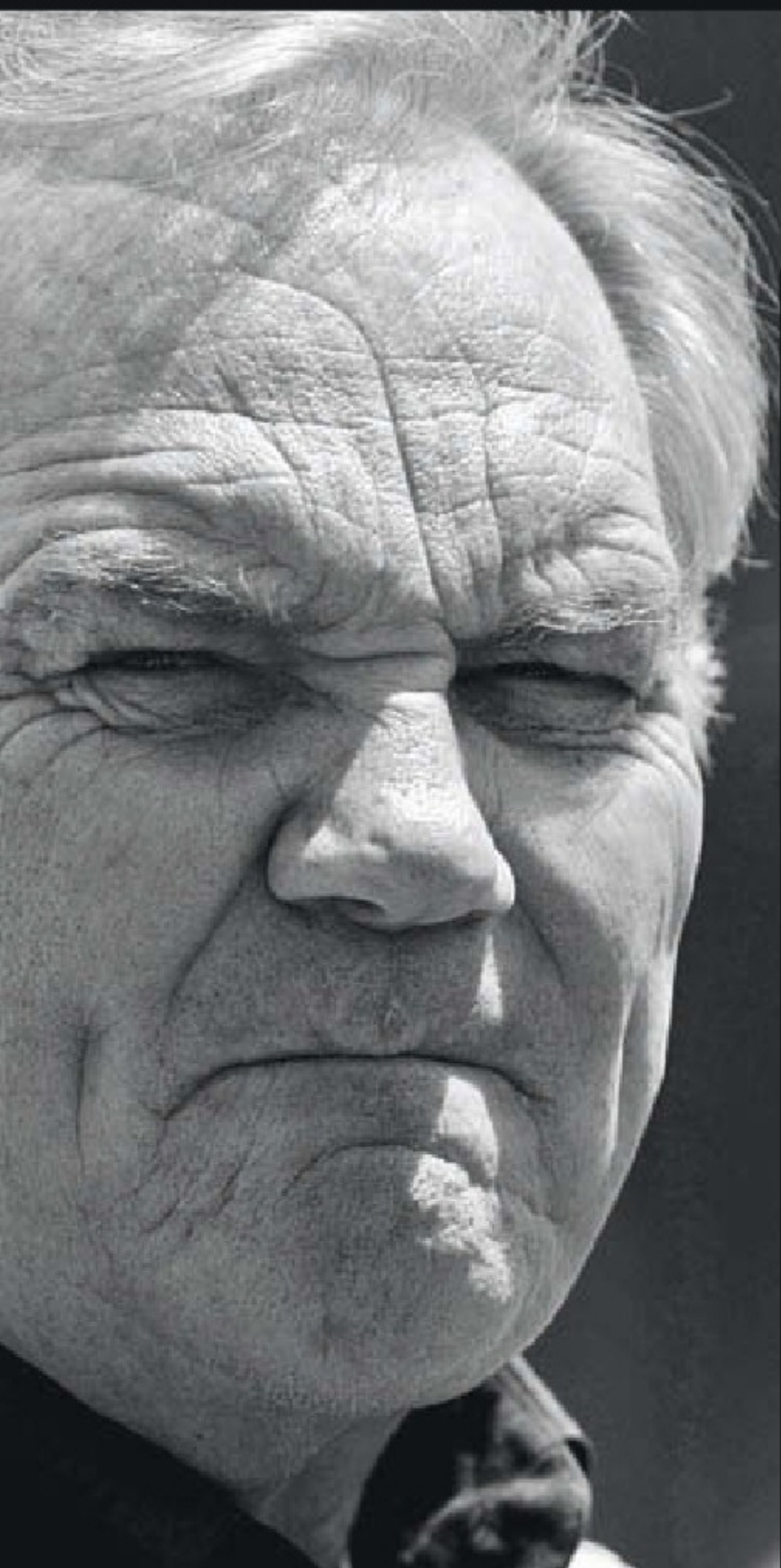
Avez-vous l'intention de renforcer votre département aéro ?

Nous ne sommes pas, dans ce domaine, au niveau de Red Bull – qui peut, dans une large mesure, remercier Adrian Newey pour cela. C'est quelqu'un d'extrêmement doué, qui a des décennies d'expérience au sommet. Si Adrian n'était pas là, je suis sûr que la compétition serait bien

plus serrée et que nous n'aurions pas l'air trop mal. Peut-être faudrait-il interdire Adrian...

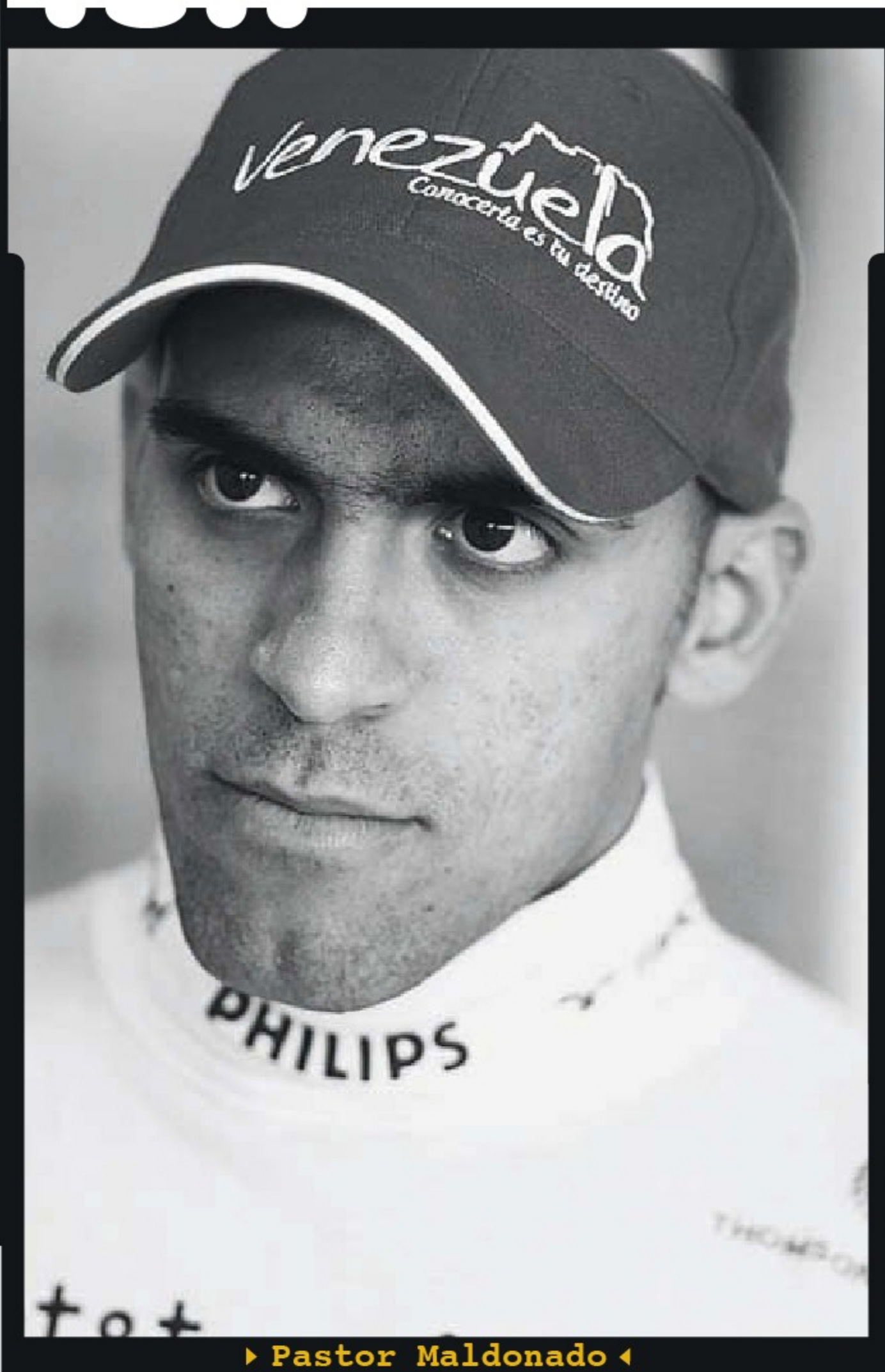
Newey a travaillé chez Williams dans le passé, tout comme de nombreux autres ingénieurs en activité. Pourquoi sont-ils partis, d'après vous ?

Nous n'avons pas le droit de garder les gens contre leur gré et n'oubliez pas que nous avons Patrick [Head], qui fait un travail fabuleux depuis tant d'années. Adrian a reçu une bonne offre de McLaren – une très bonne offre – et je pense qu'il ne pouvait pas la refuser. Il avait un contrat à long terme avec nous, mais on ne peut forcer les gens à rester s'ils veulent aller ailleurs.



► Patrick Head ◀

Williams combine désormais les compétences de Parr en matière de gestion, l'expertise technique de son vieux complice Patrick Head et le talent de Pastor Maldonado... sans parler de l'argent que ce dernier apporte à l'équipe.



► Pastor Maldonado ◀

Parlons de vos pilotes. Rubens Barrichello vous a-t-il surpris cette année ?

Pas vraiment. Nous savions qu'il était très bon en l'engageant. Il ne semble pas devoir se donner beaucoup de mal pour signer un bon chrono et son expérience est un atout majeur pour l'équipe. Il nous indique les bonnes directions à suivre techniquement. C'est bien d'avoir un vainqueur de GP dans une de nos voitures.

Vous avez encensé Nico Hülkenberg, mais le remplacez par Pastor Maldonado en 2011. Pourquoi donc ?

Dans la bonne équipe, je pense que Nico peut gagner le championnat. J'espère que ce sera

Williams, mais nous n'avons pu trouver un accord pour 2011, ce qui est regrettable. Maldonado est méritant lui aussi. C'est le champion GP2, ce qui n'est pas rien. Nous sommes impatients de travailler avec lui.

Vous avez perdu plusieurs sponsors-clés en 2010. Dans quel état sont les finances de l'écurie en ce moment ?

Quand vous combinez la perte de nombreux petits sponsors avec l'argent de Bernie, on se retrouve avec un budget correct. Il y a beaucoup d'argent dans le monde, il faut juste aller le chercher. Un observateur bien connu et bien renseigné du sport auto a prédit notre dispari-

tion il y a deux ans dans le *Financial Times*. Mais nous sommes encore là et le serons bien après qu'il ait pris sa retraite.

Comment Adam Parr s'en sort-il au poste de président d'après vous ?

Adam fait un boulot immense. Lui et moi discutons de beaucoup de choses et avons un désaccord à l'occasion, mais ça ne me gêne pas du tout. Il est très bien pour Williams car son sens des affaires, ses connaissances juridiques et administratives, son esprit d'entrepreneur sont excellents. Ce serait très difficile de le prendre en défaut. Il ne fait aucun doute que l'équipe est en de bonnes mains. →

Frank est un vieux renard. Il ne s'étendra pas sur le cas Maldonado, ce qui est dommage mais prévisible en ce sens que l'équipe a fait passer l'argent (le Vénézuélien apporterait plus de 10 millions d'euros) avant le talent. Les détracteurs de l'écurie diront que Williams a fini par devenir un nid à pilotes "payants" et pointeront du doigt le nouveau président, Adam Parr ; si Williams s'est retrouvée forcée de laisser partir le hautement prometteur Nico Hülkenberg après avoir fait résigner Rubens Barrichello pour 2011, c'est à lui qu'elle le doit. Mais en dépit de six premiers mois difficiles pour Parr, Frank continue de

mettre une confiance totale en lui. Et sa foi dans l'avenir de ce sport reste la même.

La succession future de Bernie Ecclestone à la tête de la F1 vous inquiète-t-elle ?

Il m'arrive d'y penser, mais par nature, je ne suis pas inquiet. Je dois être un peu négligeant. Je ne suis pas au courant d'arrangements qu'il ait pu faire pour son remplacement, mais ça ne veut pas dire qu'il n'en a pas fait. C'est quelqu'un de fascinant à de nombreux points de vue, avec un grand sens des affaires. Ce doit être un vendeur impressionnant. Mais c'est facile de l'être quand on a un

aussi bon produit à vendre que la F1. Il a fait du très bon travail et sera regretté quand il partira.

Une seule personne pourra-t-elle diriger la F1 ?

Tout dépend de sa compétence. Bernie est unique et a une énergie incroyable à 80 ans. On s'est toujours bien entendus. On a eu quelques disputes, mais il ne s'en est jamais servi contre moi et a de tout temps extrêmement bien traité Williams.

Quand avez-vous connu Bernie ?

C'était dans un restaurant chic du Knightsbridge, à la fin des *sixties*. Il était là avec Jochen et Nina

»»

"Si nous pensons recommencer à gagner ?

Nous sommes certains que c'est faisable..."

««



► Sens de la marche ◀

Rindt et j'étais là avec Piers et Sally Courage. J'ai passé la soirée à m'inquiéter de qui allait payer l'addition ! Je savais que ce ne serait pas les pilotes car ils ne payent jamais l'addition s'ils peuvent l'éviter, et ça n'a pas été moi non plus. Donc, ça a dû être Bernie.

Aimeriez-vous que Max Mosley revienne ?

Je me suis toujours extrêmement bien entendu avec Max. Je le connais depuis 1968, quand je lui ai vendu une F2 et l'ai aidé à la faire courir pendant quelque temps. Il a une intelligence unique – parfois dangereuse, mais unique. Le genre dont

on a besoin au sommet d'un business mondial comme la F1. C'est pourquoi j'accueillerais son retour à sa juste valeur.

Que vous inspire la saison qui vient de s'achever ?

Elle a été très excitante, imprévisible également, et cela a dû être bon pour les affaires d'avoir tant de pilotes à la lutte jusqu'à la fin pour le titre mondial. J'aurais aimé que Williams y participe.

Y a-t-il désormais trop de courses en Asie ?

Jésus Christ voulait étendre l'évangile le plus possible, alors pourquoi pas la F1 ? Il faut aller là où se trouve l'argent, et c'est par là-bas en ce moment. Je m'inquiète plus du nombre de courses que de leur situation géographique. Je dirais que nous n'en voulons pas plus de 20 ; c'est un chiffre rond et une seule en plus, ce serait très dur pour les équipes – à moins de doubler leurs effectifs, mais cela demanderait beaucoup d'argent.

La vitesse et la régularité de Mark Webber vous ont-elles surpris ?

Non, pas du tout. Je pense le plus grand bien Mark. C'est un très bon caractère, il a du temps pour tout le monde et est merveilleusement rapide. Aucun doute. J'ai toujours admiré Sebastian Vettel et il y avait très peu d'écart entre eux, non ?

Que dire des performances de Nico Rosberg chez Mercedes ? Vous attendiez-vous à ce qu'il batte Michael Schumacher ?

Il n'est pas juste de comparer Nico avec Michael car ce dernier est périmé ; il est revenu après trois ans d'absence. Ce que Nico a démontré, c'est que pour tirer le meilleur de soi-même, il faut une bonne voiture. Dans une voiture moyenne, tout pilote paraît moyen ; dans une bonne voiture, il paraît sacrément bon. Je me demande ce que Rubens ou Nico [Hülkenberg] aurait fait sur celle-ci, ou sur la Red Bull.

Avec la bonne voiture, Michael peut-il encore gagner ?

Peut-être, probablement même. Mais nous n'en avons pas vu assez cette année pour être sûrs. Il est très intéressant de voir qu'en dépit de la domination totale de Brawn-Mercedes en 2009, l'équipe a toujours été derrière Red Bull, Ferrari et McLaren cette année. Ils ont été joliment dépassés.

Même prononcé du timbre un peu étouffé de Frank, ce verdict sur Mercedes GP claque et reste suspendu dans l'air tandis que le plus bosseur des patrons de F1 nous dit au revoir et se remet à son travail en cours : faire gagner à nouveau l'équipe qu'il a créée il y a plus de 30 ans. Il est clair que la Formule 1 est toujours au centre des pensées de Sir Frank Williams. **F1**

"Frank a parié sur moi... et nous voilà, 35 ans plus tard !"

Patrick Head parle de trois décennies et demie passées à travailler avec Sir Frank Williams



« J'ai rencontré Frank pour la première fois au Carlton Towers, à Londres. Ce qui lui a plu en moi, je l'ignore, car il était mince, bien habillé et propre alors que j'étais gros, mal fagoté et ne sentais pas bon. Je sortais tout droit des chantiers navals, où je fabriquais une goélette de 15 mètres.

Malgré tout, il a parié sur moi... et voilà. Nous n'avons jamais passé beaucoup de temps ensemble en privé, mais nous sommes toujours bien entendus. Quand j'entre dans son bureau, en général à l'heure du déjeuner, il a toujours l'air content de me voir et je suis toujours content de le voir.

Notre respect mutuel est basé sur la façon dont nous nous sommes soutenus l'un l'autre dans les moments difficiles. Il faut se souvenir qu'il a été trois ou quatre fois en état de mort clinique après son accident de la route en 1986. Les docteurs ont même conseillé à sa femme, Ginny, de le laisser partir...

Avant l'accident, Frank était très omniprésent et il courait partout. Depuis, il est devenu plus réfléchi.

Si sa santé le lui permet, il dirigera Williams aussi longtemps qu'il pensera que c'est bénéfique. Ça l'ennuierait que les gens ne lui disent pas ce qui se passe, mais il est assez brillant pour savoir qu'Adam peut s'occuper des choses que lui ne peut plus faire, intellectuellement et physiquement. »

A man with short brown hair, wearing a dark blue racing suit with Red Bull and other logos, is shown in profile from the chest up. He is looking forward with a focused expression, and his hands are clasped together in front of him. The background is a blurred, light-colored surface, possibly a track or a wall.

QUE LE PLUS FORT GAGNE

**(SAUF AVIS CONTRAIRE
DE VOTRE ÉCURIE)**



Céder le passage à son coéquipier peut avoir du sens quand on ne peut plus mathématiquement être titré. Mais le reste du temps, une écurie ne doit-elle pas laisser ses pilotes en découdre ? **Jody Scheckter**, qui fut concerné par le sujet, évoque l'éternelle question des consignes d'écurie

INTERVIEW JAMES ROBERTS
PHOTOS LAT

La saison 2010 a vu trois équipes se battre pour le championnat et à l'intérieur des trois, une situation intéressante côté pilotes. Car même si la F1 est un sport d'équipe, l'objectif premier est généralement de prendre le dessus sur son propre équipier. Mark Webber n'a-t-il pas intelligemment joué le coup en rappelant à l'envi qu'il n'était pas le préféré de cœur chez Red Bull cette année ? Qui peut avoir oublié l'ambiance pesante sur le podium d'Istanbul, après le combat (très) rapproché entre Hamilton et Button ? Tant McLaren que Red Bull ont déclaré publiquement vouloir laisser leurs pilotes s'affronter en piste, augmentant ainsi le risque de les voir s'accrocher – comme ce fut le cas pour Vettel et Webber en Turquie.

L'option contraire est de donner des "consignes" pour concentrer ses efforts sur un seul pilote et s'assurer que le "numéro deux" fasse ce qu'on lui dit. Mais ceci peut également entraîner son lot de problèmes, comme on l'a vu après le GP d'Allemagne où Ferrari demanda d'une manière sibylline à Massa de laisser passer Alonso, alors que lesdites consignes étaient théoriquement interdites.

Qui pouvait donner son avis mieux qu'un homme ayant bénéficié des consignes de la Scuderia pour remporter le titre en 1979 ? Cette année-là, Jody Scheckter franchit la ligne à Monza avec dans son sillage un Gilles Villeneuve docile car respectant ses engagements, alors qu'il pouvait lui-même encore ceindre la couronne de champion du monde...

Comment une équipe de F1 doit-elle gérer ses pilotes : en les laissant se battre, ou en désignant un numéro un ?

À ma connaissance, McLaren a toujours autorisé ses pilotes à courir librement et c'est probablement l'une des seules équipes à l'avoir fait de façon constante. Jenson et Lewis sont deux garçons très mûrs, confiants, qui se respectent l'un l'autre et en certaines circonstances, Jenson est sans doute plus rapide que Lewis. Mais pour moi, Lewis est le meilleur. Il a commis une seule erreur stupide, à Monza. C'était la première fois, et c'est le meilleur, je pense, que j'ai jamais vu dans le trafic. Mais les autoriser à se battre dépend vraiment de la situation. Si vos deux pilotes ne sont pas menacés par ceux d'une autre écurie, pourquoi ne pas les laisser faire ? C'est tout simplement honnête, non ? →

Red Bull laisse ses deux pilotes libres, mais plus tôt dans la saison, il a semblé que Vettel était favorisé par rapport à Webber. Pensez-vous que c'était plus difficile pour eux car ils ne dévoient pas leur position à leurs pilotes ?

Pour moi, l'événement le plus marquant est arrivé à Silverstone où Red Bull a retiré le nouvel aileron avant à Webber pour le donner à Vettel, car le sien avait cassé aux essais. Mais vous avez raison, je pense que si une règle est établie et que vous appliquez cette règle, c'est honnête. Le problème est que tout le monde voyait Vettel dominer largement Webber. Alors, quand les choses se sont mises à aller dans l'autre sens, cela a dû être très dur pour Vettel qui, auparavant, marchait littéralement sur l'eau. Et l'équipe devait lui dire : « *Que Mark gagne, c'est juste un hasard* ». Mais il l'a fait plusieurs fois et maintenant, Webber est là où il est. Ce fut presque un crime de lèse-majesté, en quelque sorte.

Quelle était la situation chez Ferrari quand vous en faisiez partie et avez bénéficié de consignes pour gagner le titre en 1979 ?

Chez Ferrari, les consignes d'écurie étaient que si nous étions 1er et 2e, sans aucun risque que quelqu'un d'autre nous dépasse, on ne devait pas se battre l'un contre l'autre. Si nous étions 5e et 6e, idem. Je trouvais que c'était une assez bonne façon d'aborder les choses, car c'est un sport d'équipe. La course où j'ai gagné le championnat en 1979, à Monza, est un exemple typique. J'avais devancé Gilles [Villeneuve] en qualification et j'ai pris un meilleur départ que lui, et après que la Ligier de Jacques Laffite [leur rival pour le titre] ait cassé, j'ai immédiatement baissé de régime et assuré jusqu'à un tour et demi de l'arrivée. Même si Gilles était digne de confiance, on n'est jamais

“Les consignes sont du bon sens. Surtout chez Ferrari – où l'on pilote pour l'équipe”

complètement sûr. J'ai donc attaqué dans le dernier tour et demi, et accéléré à la sortie du dernier virage pour gagner la course – avec 0,4s d'avance sur lui – et le championnat.

Mais il restait encore deux courses et Villeneuve aurait pu vous dépasser car il avait encore une chance mathématique pour le titre...

Oui, mais il était digne de confiance. Et il faut avoir cette confiance entre équipiers. J'ai eu une dispute avec lui un jour, dont nous n'avons pas fait écho, et ne lui ai plus parlé pendant assez longtemps. Mais souvenez-vous, il était extrêmement déçu quand, à Imola en 1982, son équipier, Didier Pironi, est passé outre la règle interne à Ferrari en le dépassant dans les derniers tours.

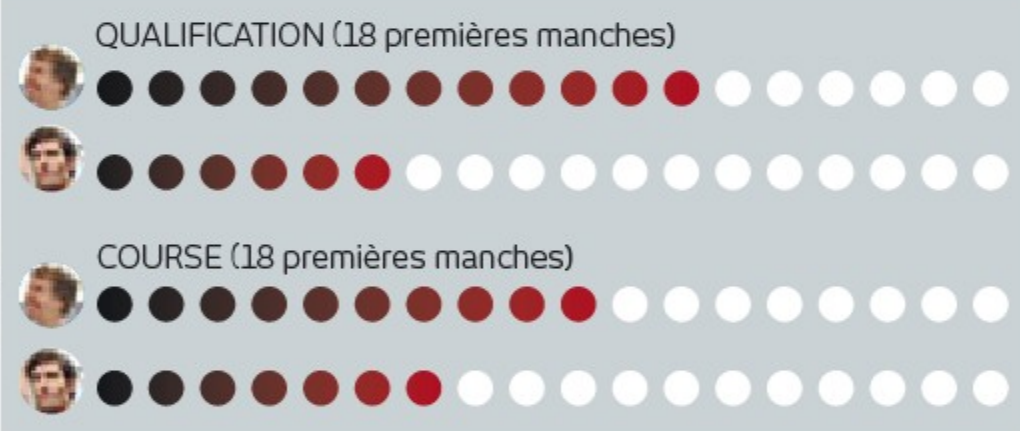
Pire encore, Ferrari n'a rien reproché Pironi. Didier avait contourné la règle et Gilles était déçu car c'était un type totalement honnête, jusqu'à en être naïf. Il est venu me voir et nous sommes rentrés ensemble dans son hélicoptère pour en parler.

En quoi cela affecte-t-il des équipiers d'avoir une telle règle qui les empêche de se battre entre eux ?

C'est du bon sens commun. Surtout chez Ferrari : vous pilotez pour eux. Si vous devenez trop une star, c'est un problème. Ferrari est un grand nom et vous courez avant tout pour lui. Beaucoup de pilotes actuels remercient l'équipe quand ils répondent aux interviews. Et franchement, ça paraît stupide d'avoir une lutte interne et de se sortir l'un

LE DILEMME RED BULL

VOUS AURIEZ FAVORISÉ QUI, VOUS, EN VOUS BASANT SUR LES RÉSULTATS ?



Jody (à d.) et son équipier Villeneuve : “Gilles était digne de confiance... on doit se faire confiance entre équipiers.”



l'autre – comme les gars de Red Bull en Turquie.

Quand vous avez franchi pour la première fois les portes de Ferrari, vous a-t-on dit que ça se passerait ainsi ?

Absolument. Mais si vous remontez plus loin dans le temps, la Scuderia rappelait souvent un pilote au stand pour donner sa voiture à son coéquipier. Je me souviens d'une fois où j'avais beaucoup de sous-virage – je pense que c'était à Silverstone. Gilles me remontait et me mettait la pression. Je me suis plaint en disant qu'on ne devrait pas se battre dans une situation comme celle-là, car j'allais finir par détériorer mes pneus. Mais c'est le genre de chose à savoir que, si vous voulez que votre équipe gagne le championnat pilotes, vous devez travailler ensemble en temps que pilotes.

Pensez-vous donc que ce qu'a fait Ferrari au cours de la saison 2010, en faveur d'Alonso, est ce qu'il y a de mieux ?

J'ai toujours dit qu'une équipe aime concentrer ses efforts sur le pilote qui gagne ou celui qui est



CONSIGNES D'ÉCURIE : PAS VRAIMENT TRÈS BIEN VUES...

Elles ont toujours fait partie du sport auto, mais peuvent laisser un goût amer en bouche



1998 Coulthard et Häkkinen, McLaren

Häkkinen et Coulthard avaient convenu que celui qui mènerait au premier virage resterait devant, mais, après avoir rappelé Mika par erreur au stand, l'équipe demanda à David de le laisser passer. Ce qu'il fit.



2004 Schumacher et Barrichello, Ferrari

Rubens avait brillamment piloté en Autriche et devait gagner. Au dernier tour, on lui demanda de laisser passer Schumacher. Colère de la foule, et de la FIA qui allait décider l'interdiction des consignes d'écurie.



2010 Alonso et Massa, re-Ferrari

« Fernando est plus rapide que toi ; peux-tu confirmer que tu as compris ? » Beaucoup ont compris ce que l'ingénieur Rob Smedley disait à Massa de faire. Il s'est exécuté et Ferrari a écopé de \$100 000 d'amende.

Monza 1979 : Villeneuve n'a pas attaqué Scheckter... alors qu'il avait encore une chance de titre.



règles devaient être changées, car il y en a en ce moment qui ne pouvaient être conservées.

Mais ces consignes ne brisent-elles pas l'esprit d'équipe, plus encore que de laisser des équipiers s'affronter?

Non. Sans règlement interne, il peut y avoir un problème. Il était écrit dans mon contrat que j'étais le pilote numéro un. Et la seule fois où je n'ai bénéficié d'aucun avantage, c'est quand il y avait deux ailerons différents à Long Beach et que j'ai choisi le mauvais. Mais Gilles a gagné deux fois début 1979, à Long Beach et en Afrique du Sud, et j'avais donc beaucoup de pression en tant que numéro un. C'était un peu comme l'année où il y avait Lewis et Fernando chez McLaren.

Est-ce difficile d'être battu par son équipier ?

Il faut juste baisser la tête et travailler dur sur chaque petite chose que l'on fait. Il faut s'élever

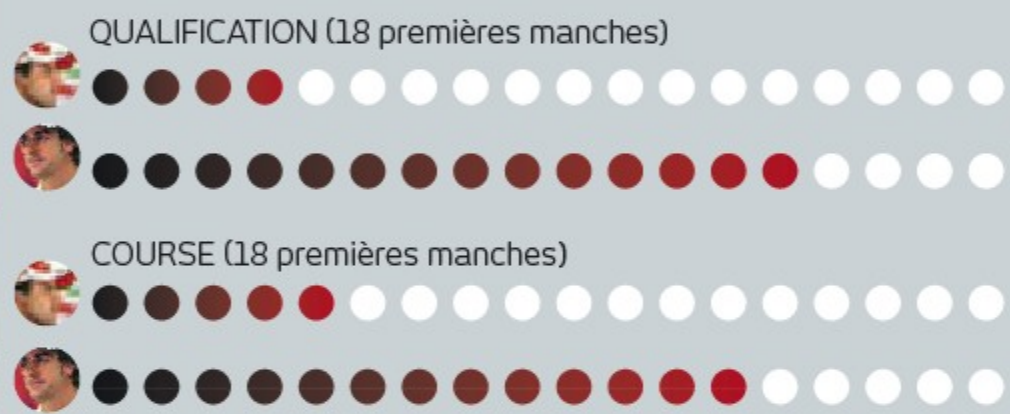
devant dans la course au titre, et que c'est souvent le pilote qui a globalement la meilleure chance de remporter le championnat. Par exemple, si Michael Schumacher faisait une paire de mauvaises courses chez Ferrari, l'équipe n'allait pas changer soudain de philosophie et arrêter de le soutenir. Mais pour parler de façon générale, si quelqu'un se met à dominer son équipier en qualification, l'attention se porte rapidement sur lui. Il y a eu des occasions où j'ai loupé une ou deux séances d'essais libres et d'un seul coup, les ingénieurs se mettaient à ne plus m'écouter. Ils allaient voir immédiatement ce que leur autre pilote avait à dire – c'est la dure réalité.

Comment jugez-vous que Ferrari a géré la situation lors du GP d'Allemagne en 2010 ? Pensez-vous qu'il aurait fallu trouver une façon de faire différente ?

Je sais qu'il y a eu un grand débat à ce sujet sur le moment et qu'après la course, beaucoup de gens de gens disaient que Ferrari avait agi de façon malhonnête. En fait, il y a un million de façons d'inverser des positions en course. Par exemple, on peut légitimement mettre moins de carburant dans une voiture qui, de ce fait, ne roule pas à fond toute la distance, autorisant l'autre à la dépasser à un moment donné.

LE CHOIX ÉVIDENT DE FERRARI

LA SCUDERIA A JOUÉ LA CARTE ALONSO – NON SANS DE BONNES RAISONS



Que dire de l'ingénieur de Massa, Rob Smedley, et du fait qu'il se soit excusé ? N'était-ce pas une façon de se moquer de la situation ?

Je pense que Massa voulait gagner, qu'il ne voulait pas être battu. Mais l'équipe s'y est très mal prise si elle a essayé de le cacher.

En dépit du règlement, ils ont continué de faire semblant...

Vous savez, ils ont été plus honnêtes que les gens qui essaient de le cacher totalement. C'est vraiment assez sensible. Si vous risquez de perdre le championnat parce qu'une autre équipe vous bat, alors il vous faudra bien donner des consignes à un moment donné, non ? Je pense donc que les

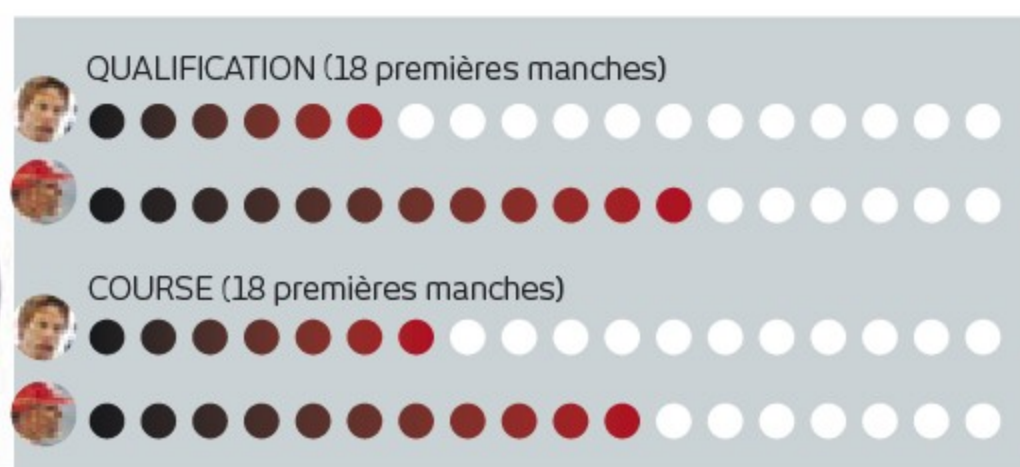
soi-même à un niveau supérieur de concentration, d'application. J'ai toujours beaucoup travaillé en tests et la chose qui me rendait le plus à l'aise concernant Gilles était qu'il voulait toujours être le plus rapide, à chaque tour, et être le héros de ce point de vue plutôt que de viser le long terme. Ça me procurait une certaine satisfaction car je savais que ce n'est pas la façon de gagner un championnat. Notre relation était excellente et nous étions honnêtes l'un envers l'autre – mais ça pouvait être très tendu. Ils pouvait arriver et dire, « À quoi ressemble le nouvel aileron ? », et moi, d'un ton sarcastique, je répondais, « Oh, il est affreux ! ». Puis j'étais huit dixièmes au tour plus rapide... Mais si vous faites trop souvent de telles choses, la relation ne peut que se détériorer.

Il vaut mieux bien s'entendre entre équipiers..

Oui, en effet, je pense qu'il vaut mieux travailler ensemble. On partage les informations, c'est alors beaucoup plus constructif. Mais la compétition contre un équipier est toujours là, et plus présente que contre qui que ce soit d'autre. Comme déteste être battu par lui, il faut faire en sorte que ça n'arrive pas. Je pense que plus on travaille ensemble, plus on peut améliorer la voiture. Et c'est bon pour tous les deux. Reste qu'au bout du compte, il n'y a qu'un seul vainqueur... **F1**

PAS DE PRÉFÉRENCE CHEZ McLAREN

L'ÉQUIPE A LAISSÉ LEWIS ET JENSON S'AFFRONTER À CHAQUE GRAND PRIX



ABONNEMENT

1 AN - 12 NUMÉROS

65 €

AU LIEU DE ~~114~~ €*

RECEVEZ EN CADEAU

le magnifique livre

L'ANNÉE FORMULE 1 2010-2011

best-seller des annuels de Formule 1

ABONNEMENT EXPRESS sur WWW.WEBABO.FR



LA BIBLE DE LA FORMULE 1

200 pages de photos exclusives, regroupant l'ensemble des Grand Prix, pilotes, écuries qui ont marqué cette année 2010.

« L'Année Formule 1 » c'est LE guide indispensable pour tous les aficionados de la Formule 1, LA référence incontestée des passionnés de sport automobile.

Images choqs et sensations fortes garanties !!!

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 États-Unis contacter : Express Mag - Email : expsmag@expressmag.com

☐ **Oui**, je m'abonne à F1 Racing pour 12 numéros, je reçois en cadeau de bienvenue le livre «L'année Formule 1»

et je ne paie que **65,00 €** au lieu de 114 €* (étranger et DOM-TOM nous consulter)

Mon adresse

Nom Prénom

Adress:

Code postal Tél. E-mail

Je règle par

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

☐ Carte bancaire ☐ ☐ ☐

_____ Expire fin _____

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

Date et signature (obligatoire)

* 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 pourrez acquiescer séparément chaque numéro de F. (selon au prix de 5,50 € par numéro (frais d'envoi en sus) et le titre d'année Formule 1 au prix de 49 € (frais d'envoi en sus). Envoyer à DOM-TOM, nous conseil@blanckad@domtom.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 la réalisation de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

Une Formule 1 peut collecter 5000 DVD de datas en une saison

Comment ? La réponse est dans ces plus de 150 capteurs, répartis sur et en elle, enregistrant chaque aspect de son comportement. On vous en dit plus...

TEXTES JAMES ROBERTS PHOTOS GLENN DUNBAR/LAT

Une F1 peut embarquer 150 capteurs enfouis à l'intérieur du châssis, du moteur et enregistrant virtuellement chaque aspect de son comportement. En collectant et analysant ces données, une équipe peut améliorer les performances, travailler les *set-up* pour un circuit donné ou optimiser un châssis sur le long terme.

Chez Virgin Racing, l'informatique de la voiture est confiée à CSC, entreprise qui a des décennies d'expérience en fabrication et exploitation des capteurs. Une de ses missions est de contrôler et enregistrer les informations de ces capteurs liés en un complexe circuit électrique autour du

moteur, sous la voiture et à l'intérieur de la monocoque – tous conçus pour supporter des forces extrêmes de vibrations et de températures.

Les capteurs enregistrent une multitude de données comme les températures du moteur et de la boîte de vitesses, les pressions d'huile et de pneus, les performances de l'embrayage ou les infos d'ordre hydraulique. Ces données cryptées sont transmises au stand en temps réel. Deux antennes fixées au-dessus du camion Virgin collectent les informations des deux autos. La télémétrie est alors convertie dans un format lisible à l'arrière du garage, grâce au logiciel de McLaren Electronics Atlas.

Les données enregistrent tous les gestes des pilotes, parmi lesquels l'angle de braquage, la pression sur les freins, les régimes, les rapports, la vitesse et l'usage de l'accélérateur.

« Sur l'ensemble d'un week-end, nous recueillons des données équivalant à 100 gygas et 250 DVD, soit deux terabytes par an, ce qui équivaut à près de 5000 DVD, » explique Joe Birkett, responsable informatique de l'écurie. « Nous enregistrons aussi toutes les images de la télé lors de chaque séance d'essais puis analysons le son des caméras embarquées pour voir quels rapports de boîte nos rivaux utilisent. » Rien n'est laissé au hasard, même dans les petites écuries. **F1**

Vitesse

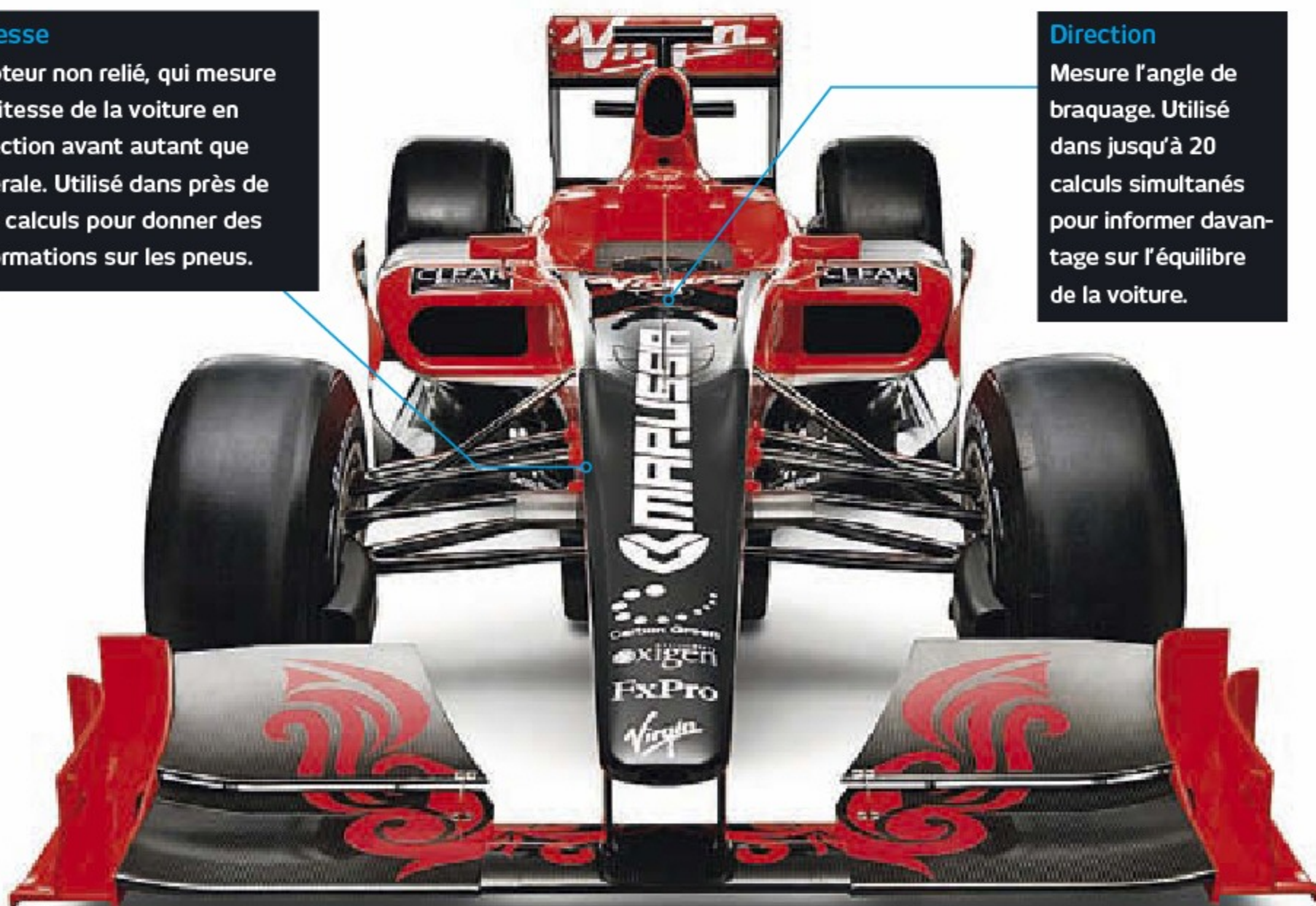
Capteur non relié, qui mesure la vitesse de la voiture en direction avant autant que latérale. Utilisé dans près de 100 calculs pour donner des informations sur les pneus.

Direction

Mesure l'angle de braquage. Utilisé dans jusqu'à 20 calculs simultanés pour informer davantage sur l'équilibre de la voiture.

Ça fait haut

Si on empile 5000 DVD, leur hauteur sera de 5,8 fois celle de la Virgin VR-01.



Moteur

Ce capteur mesure les pressions et les températures de l'huile et des circuits de refroidissement, autant de données critiques pour assurer fiabilité et performance du moteur.



Transmission

Un capteur posé au cœur de la boîte de vitesses mesure la vitesse de rotation des arbres primaire autant que secondaire, ce qui est crucial pour permettre le fameux changement de rapport dit "sans à-coup".

Boîte de vitesses

Ce système de contrôle des pressions de pneus reçoit les signaux des capteurs de pression placés dans chaque roue et les transmet au boîtier électronique de la voiture ainsi qu'aux ordinateurs du stand.



Amortisseurs (avant/arrière)

Ceux-ci mesurent la position de la suspension interne suivant la longueur de l'amortisseur. Jusqu'à 50 calculs sont effectués avec ce capteur – en combinaison avec les données des autres comme le poids du poussoir – pour déterminer les forces aéro qui s'exercent.

Pneus

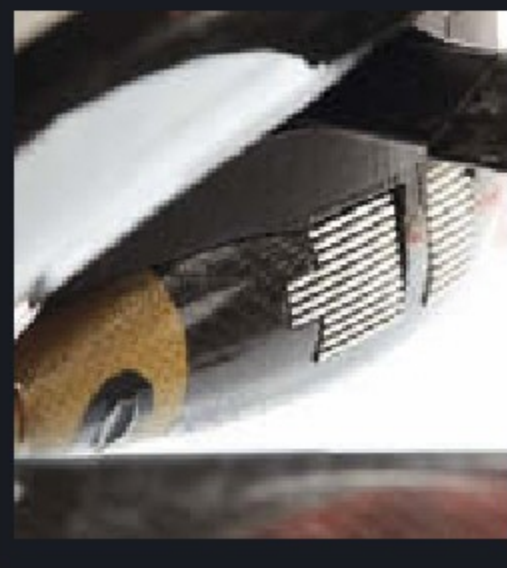
Mesure la pression d'air dans chaque train de pneus monté. Aide à détecter les crevaisons et assurer que les trains de pneus suivants seront à bonne pression lors des arrêts.

Sonde Pitot

Situé sur le dessus de la voiture et devant le pilote, cet appendice mesure la pression dynamique du flux d'air et il est essentiel pour l'analyse aérodynamique.

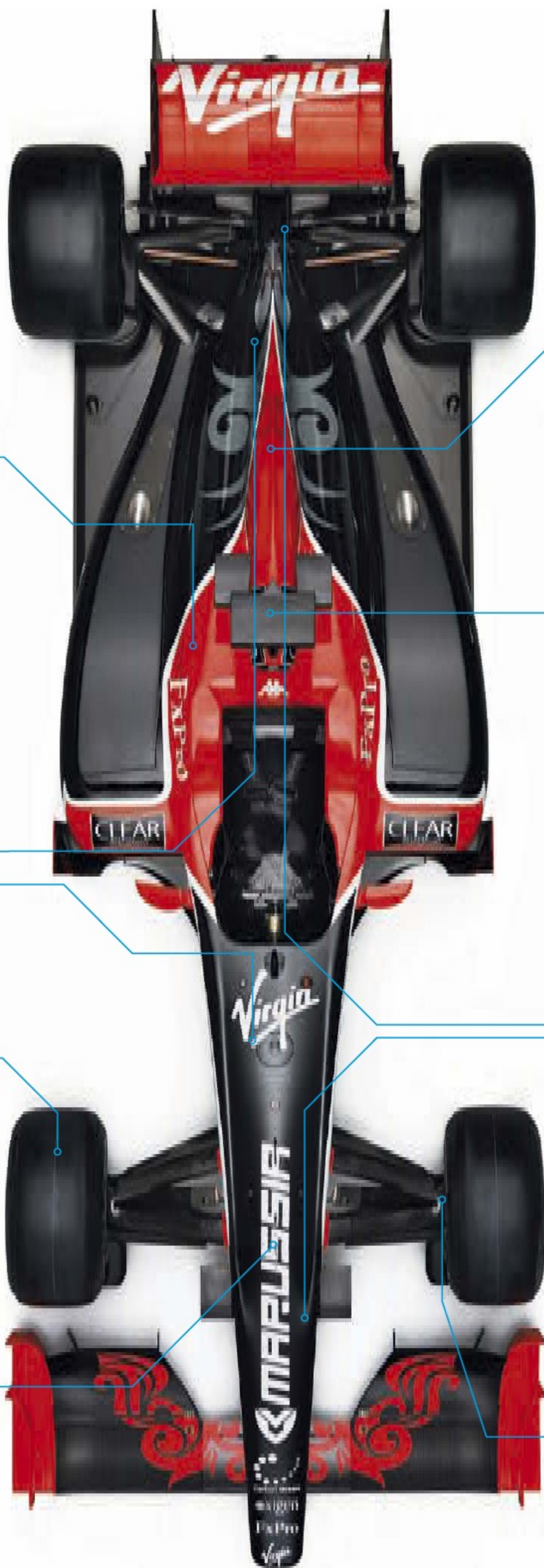
Hauteur de caisse

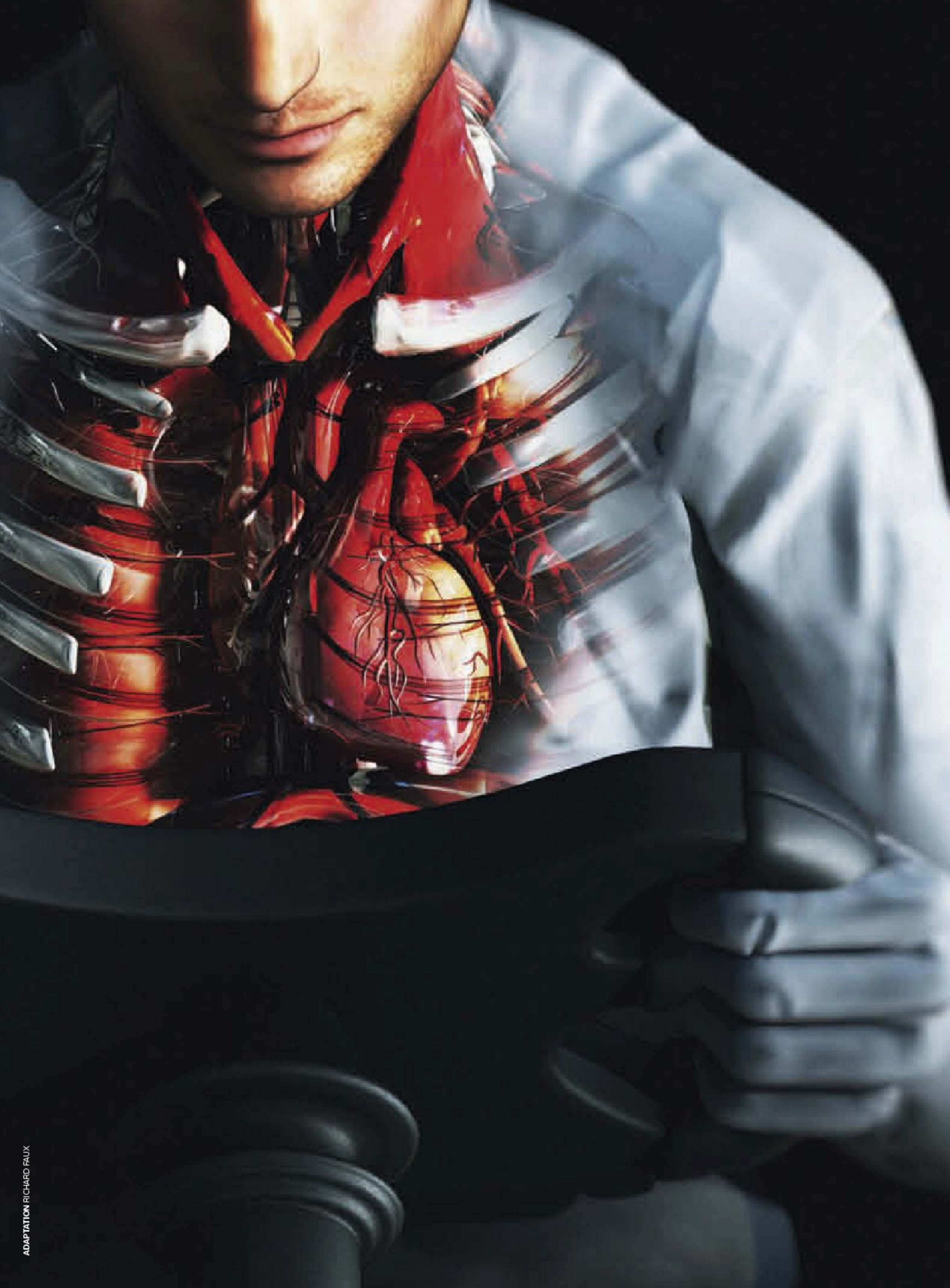
Capteur non relié mesurant la hauteur de caisse de la voiture, donnée cruciale pour vérifier l'aéro et déterminer à quelle distance du sol se trouve le fond plat en bout de ligne droite.



Suspension

Mesure le poids des quatre poussoirs. Sert à calculer les forces aérodynamiques et analyser la tenue de route.





LE PILOTAGE D'UNE
FORMULE 1 POUSSE
À SA LIMITE L'UN DES
ORGANES VITAUX DU
CORPS. **RICCARDO
CECCARELLI**, LE
DOCTEUR DE
RENAULT F1,
NOUS EXPLIQUE
EN QUOI CE SPORT
EST BIEN...

Une

ILLUSTRATION PETER CROWTHER

histoire
de cœur

Les gens me demandent souvent à quel point un pilote est affecté par les forces qui agissent sur lui pendant la course. En réalité, ce n'est pas si intense parce que les forces latérales, ressenties en accélération et au freinage, ne sont pas trop un problème. Ce qui pose problème, ce sont les forces verticales, dues à une vibration sur un pneu ou si la voiture touche régulièrement une

Les forces verticales ont aussi un impact sur la circulation sanguine. Je n'en ai jamais fait l'expérience en F1, mais je me souviens d'un épisode en Indycar [au Texas] où l'anneau était si relevé et la vitesse si élevée que des pilotes perdaient connaissance car le sang se retirait de leur cerveau. L'importance du flux sanguin et du cœur est un des domaines les plus intéressants à étudier. Je me suis penché dessus dès 1989, quand je pus placer un électrocardiographe sur un pilote et mesurer son rythme cardiaque afin de com-

La première chose que l'on note est que le rythme cardiaque change plusieurs fois par tour selon que le pilote roule en ligne droite ou négocie une courbe. En effet, tous les organes ne sont pas liés rigidement au corps ; ils se déplacent et le cœur peut changer de position – ainsi, quand la configuration des masses change, le muscle autour du cœur doit compenser. C'est pourquoi, en virage, on note une augmentation de l'activité électrique des muscles relevée par l'électrocardiogramme placé sur le pilote.

70 F1 Racing Janvier 2011

Nous avons ensuite noté un phénomène étrange. Le rythme cardiaque d'un pilote est proche des 180 pulsations par minute pour tout un Grand Prix mais nous avons mené un test à Magny-Cours qui montra qu'en phase d'accélération, à la sortie de l'épingle lente d'Adélaïde, le rythme cardiaque tombait à environ 54 battements pendant cinq secondes. Puis il remontait à 180. Ceci se produisait à chaque tour, au même endroit, et quand j'ai analysé les résultats et demandé au pilote s'il avait remarqué quelque chose, il me répondit que non. J'ai essayé de comprendre alors ce qui se passait à l'accélération avec des cardiologues de différentes universités.

Nous disposons d'un double système nerveux, orthosympathique et parasympathique, et ce dernier est divisé en des fonctions variées. Le premier contrôle la sudation et la respiration, le second

géré qu'il fasse quelques petits sprints derrière les stands pour que son cœur accélère et que quand cette réaction se produirait, son rythme cardiaque ne tombe pas trop bas. Et ça a fonctionné.

Le rythme cardiaque change aussi à d'autres endroits. Quand un pilote sait qu'il va rentrer au stand, son cœur accélère de 15 à 20 pulsations par minute. Cela se produit aussi quand on demande à un pilote d'attaquer : il est trois dixièmes au tour plus rapide et son cœur fait 15 battements de plus. Théoriquement, s'il pouvait maintenir ce rythme toute une course, il améliorerait son temps total d'environ 20 secondes ; mais ceci pourrait être au-delà des limites humaines, même si c'est ce type de limite que nous tentons de repousser avec l'entraînement.

la sueur réduirait la température corporelle mais comme le pilote est emmitoufflé dans sa combinaison et ses sous-vêtements ignifugés, cela ne se produit pas. Ses artères se dilatent pour compenser mais dès qu'il sort de sa voiture et ôte sa combinaison, sa pression sanguine s'écroule. La réaction sympathique de son corps consiste à resserrer les vaisseaux et à pomper le sang, d'où ce pic du rythme cardiaque. Si cela ne se produisait pas, sa pression sanguine serait si basse qu'il tomberait en syncope.

Certains pilotes récupèrent mieux que d'autres et peuvent avoir besoin de s'asseoir sur une chaise avant la cérémonie du podium. On pourrait penser que c'est parce qu'ils ne se sentent pas bien mais ce n'est pas le cas : ils réagissent juste à la reprise de la circulation sanguine. Pensez à vos sensations quand vous sortez du sauna : vous vous sentez tout d'un coup beaucoup mieux quand vous prenez une douche. C'est la même réponse.

Nous poursuivons nos recherches pour comprendre exactement ce que ressent le pilote et plus nous comprenons, plus nous pouvons améliorer la performance. Finalement, c'est le but que tout le monde cherche à atteindre... » **F**

d'une course, il peut gagner 20 secondes"

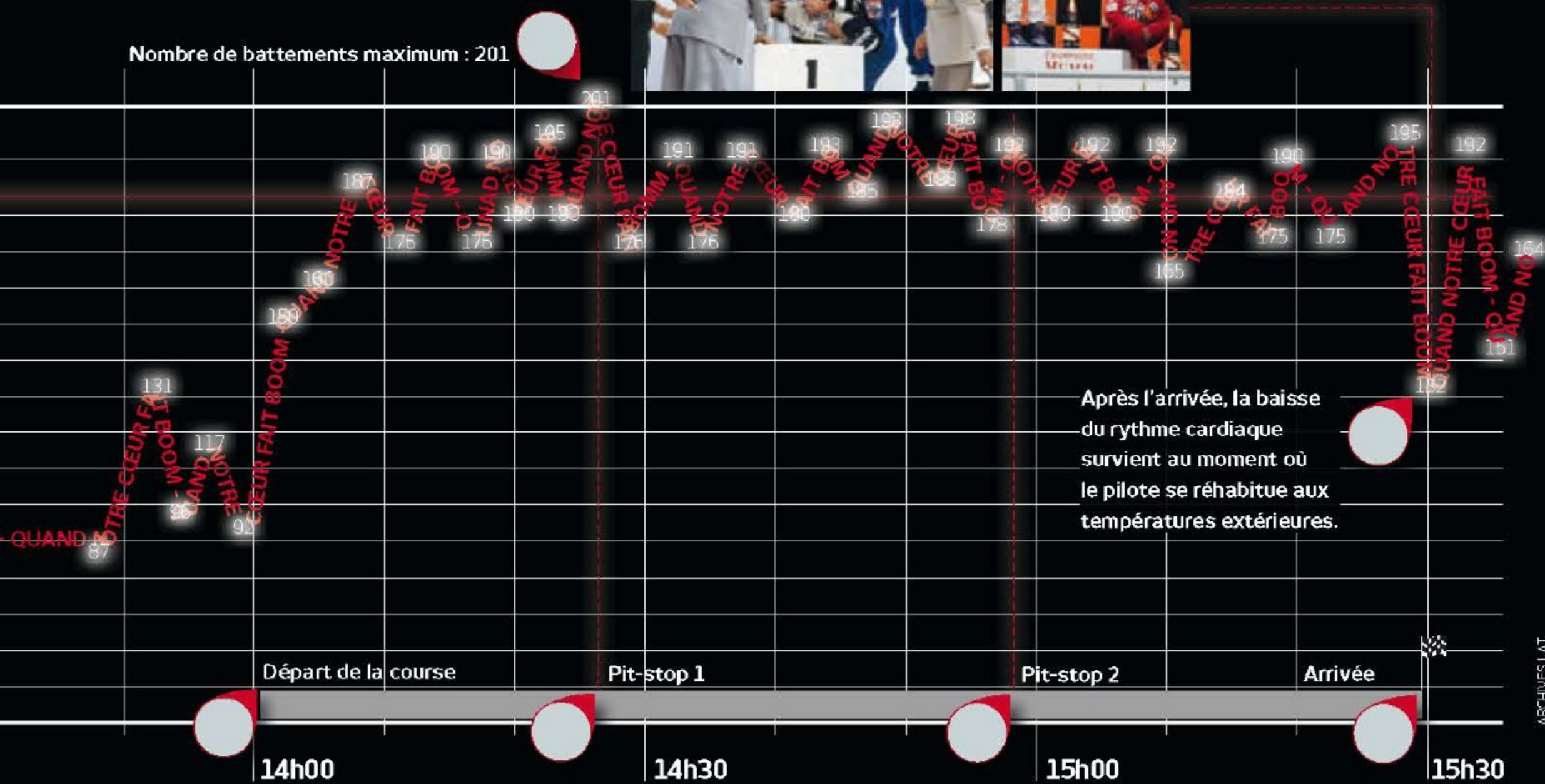
contrôle le corps quand il est au repos. C'est cette dernière fonction qui est activée quand un pilote sort d'un virage et nous voyons son rythme cardiaque chuter. On pense que l'accélération peut accidentellement déclencher une réponse électrique dans le corps qui engendre cette réaction.

Ceci est significatif car les pilotes doivent connaître ce problème avant de monter dans la voiture. Un jour, en catégorie GT, un pilote a sauté dans l'habitacle pour remplacer un coéquipier et dès qu'il a pris la piste, il a éprouvé des vertiges et des nausées. À la course suivante, j'ai sug-

Un autre phénomène qui nous a surpris durant notre étude est un pic du rythme cardiaque juste après la course (voir graphique). Quand un pilote arrive au parc fermé, son rythme repasse de 180 pulsations à un rythme normal et après quelques minutes, il rebondit à 180. Au début, nous ne comprenions pas. Durant un GP, les températures sont si élevées que la température corporelle s'élève. Dans des circonstances normales,



Quand le pilote descend de la voiture, soudainement sa pression sanguine chute et il a souvent besoin de s'asseoir un moment.





À eux tous, les pignons d'une boîte de F1 ont des **centaines** de dents. En une seule soirée, chacune doit être testée. En course, la fissure la plus minuscule peut **ruiner** les efforts de l'équipe. C'est un travail lent et pénible, effectué par un homme seul dans **l'obscurité quasi totale...**

Bienvenue dans la chambre noire

TEXTE
JAMES ROBERTS
PHOTOS
CHARLES
COATES/LAT

G

rimpez à l'avant

d'un camion appartenant à une écurie et garé dans le paddock, le vendredi soir d'un week-end de Grand Prix, et vous entrerez dans l'une des zones les plus sombres de l'allée des stands. C'est ce que nous avons fait courant 2010, avec la complicité de Lotus Racing.

Cette chambre noire où l'on s'est retrouvé a été convertie en laboratoire et le travail qu'on y mène sera déterminant pour savoir si une voiture va finir la course ou pas.

Il est incroyable de penser qu'après tout le travail et tous investissements consentis pour faire participer deux F1 à chaque GP, le destin de Jarno Trulli ou Heikki Kovalainen un dimanche après-midi pourrait reposer sur le travail méticuleux d'un homme seul dans le noir, Andy Houston, doté d'un coûteux matériel de laboratoire et de trois ventilateurs sur pied.

Le pignon est aspergé d'une teinture magnétique fluo qui pénètre chaque fissure.

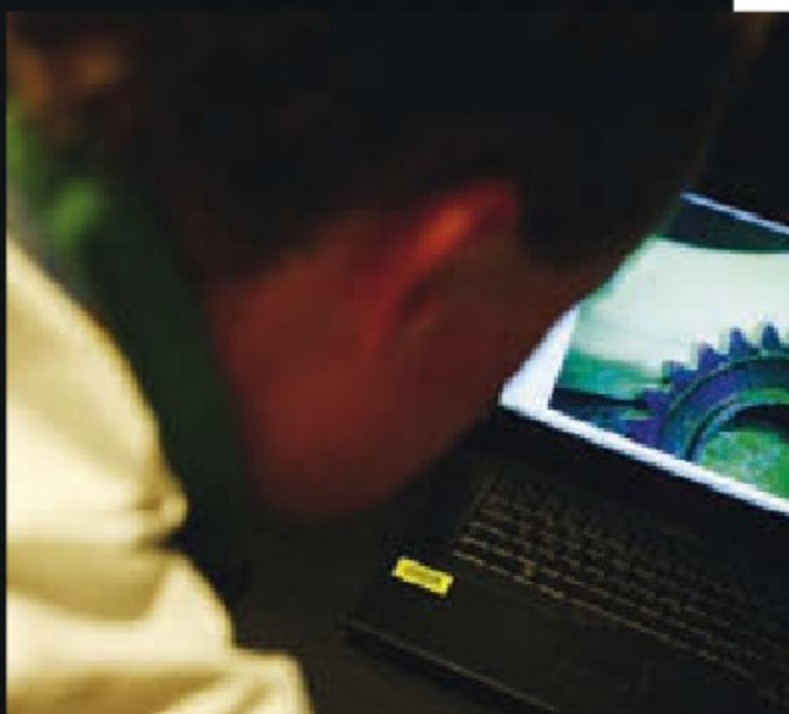
Son titre chez Lotus est "opérateur TND".

TND signifie Test Non Destructif et comporte une investigation détaillée d'un bon nombre de composants-clés. « *Pour résumer,* » dit Houston, « *mon travail consiste à chercher des défauts invisibles à l'œil nu.* »

À l'issue des essais du vendredi, Lotus, comme toute autre équipe, démonte ses voitures et passe toutes les pièces au peigne fin. Ailerons, roues, plancher, moteur et boîte de vitesses sont démontés, contrôlés, puis tout est assemblé de nouveau.

Nous rejoignons Andy tôt ce vendredi soir, au moment où l'un de ses collègues lui apporte un plateau chargé de pignons extraits de la boîte de la monoplace de Trulli en vue d'un test non destructif. Houston prend l'une des pièces et nous explique les méthodes utilisées pour détecter si celle-ci est bonne ou non. « *Si vous regardez cette roue dentée,* » dit-il, « *vous ne lui voyez aucun défaut. Mais nous disposons d'un procédé capable de détecter la plus infime craquelure du métal. Si elle n'est pas décelée, le pignon éclatera et détruira la voiture.* »

À l'intérieur de la chambre noire, sur un établi, se trouve un anneau vert. C'est une bobine parcourue par un courant de 3000 Amp dont le champ magnétise les métaux ferreux. Chaque pignon est aspergé d'une teinture de particules magnétiques fluorescentes qui pénètre dans chaque fissure. Sous l'éclairage d'une lampe →



ultra violet, la lumière verte révèle les défauts ou les craquelures potentielles.

Ce soir, Houston contrôlera trois jeux complets de rapports, soit 42 pignons. S'ils sont tous bons pour le service, ils seront remontés sur la voiture. Si le moindre d'entre eux est endommagé, ils seront retournés chez le fournisseur de Lotus, Xtrac.

Près de la bobine magnétique, sur le comptoir, se trouve une petite coupe en plastique transparent où une demi-douzaine de boulons, en attente de contrôle, baignent dans du fluide de particules magnétiques. « *Ce sont les broches qui retiennent le nez de la voiture, elles sont très importantes et supportent beaucoup de charge,* » explique Andy. « *La plus petite fracture pouvant être critique, ces boulons doivent être contrôlés rigoureusement à la lampe ultra violet. Dans le métier, on ne parle pas de craquelures, mais "d'indications". Ceci parce qu'elles pourraient être dues à tout autre chose qu'un défaut dans la procédure de production. Cependant, ce qui est clair est que plus grande est l'indication, plus grande est la craquelure.* »

Ce week-end, le laboratoire itinérant a déjà testé 160 composants, essentiellement des pièces utilisées lors de la course précédente. En théorie, tout peut être testé sur la voiture : ailerons arrière, avant, supports de pédalier, carter et arbre primaire de boîte, différentiel, pignons, montants de suspension, colonne de direction et biellettes. Mais la fibre de carbone des ailerons, dépourvue de métal, ne peut être soumise à la lumière verte du test non destructif. Dans ce cas, le labo a recours à une machine à ultrasons d'une valeur de plus de 35 000 euros, comme celles utilisées dans... les maternités !

La tête de test est recouverte d'un gel qui la tient à l'abri de l'air puis appliquée sur l'aileron

**Si une légère
craquelure reste
non détectée, alors
le pignon peut éclater
et détruire la voiture**

avant. À chaque mouvement, la tête émet 64 pulsations ultrasonores qui rebondissent sur l'aileron et sont réfléchies pour créer une image nette sur un écran. Toute bulle d'air ou toute dilacération est détectée, l'image est alors tordue et le défaut apparaît.

Une version miniature de la machine à ultrasons est le banc à courants de Foucauld. Au lieu d'émettre des trains d'ultrasons, ce banc d'une valeur de 180 euros, envoie un courant électrique qui recherche les défauts du métal, typiquement de l'aluminium ou du titane.

« *Cet engin est principalement en usage dans l'aviation, quand on recherche des fractures responsables d'un accident,* » explique Houston.

Le dernier outil a un aspect plus familier : c'est un endoscope, une caméra vidéo au bout d'un long tuyau flexible, très utile si la voiture a eu un accident et que l'équipe veut contrô-

ler que rien n'a été endommagé dans un endroit d'accès difficile. Par exemple, il peut explorer la colonne de direction, l'intérieur du moteur ou de la boîte de vitesses. En outre, des lentilles latérales et des loupes sont disponibles en complément.

« *Près de 90% du matériel de test non destructif, utilisable en aviation, pour des oléoducs et des puits de pétrole, peut être déplacé,* » précise Andy. « *Nous effectuons certains tests à l'usine mais comme il est transportable, nous l'avons placé à l'avant du camion.* »

Grâce à ses quatre tests non destructifs, Lotus s'assure qu'aucune pièce ne reste non contrôlée. Chaque composant est examiné en détail dans cette chambre noire. C'est une des rigoureuses procédures qui caractérisent la F1. Rien n'est laissé au hasard, c'est une nouvelle occasion de la rappeler qui nous est offerte. Les heures passées dans cette chambre noire, chaque week-end de course, en est la preuve. **F1**

**Ultrasons,
endoscopes et
autres sont des
procédés utilisés
dans l'aviation.**

OFFRE TRANQUILLITÉ



Pour vous

SOIT 38% D'ÉCONOMIE*

- ABONNEMENT EXPRESS + ANCIENS NUMÉROS WWW.WEBABO.FR**

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

(Étranger et D.O.M.-T.O.M. nous consulter)

* Vous pouvez acquérir chaque numéro de *F1 Racing* au prix de 5,50 € (hors frais de port). Etranger et DOM-TOM, nous consulter. 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.



" Piloter une F1
est **extrêmement**
exigeant... On doit
être constamment
à la limite.
Mais voici...

mon autre voiture

Il a participé à huit rallyes en 2010. Voilà qui donne
une idée du passe-temps favori de **Robert**
Kubica en dehors des week-ends F1...

TEXTE JAMES ROBERTS

PHOTOS ANDREW TIPPING

Les échappements de la petite Clio vagissent entre les arbres de l'épaisse forêt tandis qu'elle joue avec les feuilles mortes et les flaques d'eau. Son pilote la met sur le droit chemin avec de petites tapes sur le volant et en giflant la boîte de vitesses semi-automatique. Agile et gourmande, elle avale les virages dans un parfait équilibre qui lui permet de conserver son élan. Des doigts détendus cajolant un volant sont forcément le signe d'un talent ; toujours à la limite mais jamais au-delà. Un autre virage se profile à l'horizon, une autre plongée dans l'inconnue. Les dangers sont cachés, sournois : ce cailloux à la corde, une marche cassante ou la poussière recouvrant la trajectoire que ses adversaires ont négligemment bordée. Le copilote aboie ses notes. On est à des années-lumière des pneus slicks, d'une surface douce comparable à celle d'un billard, des diffuseurs soufflés et des freins en carbone qui rougissent de plaisir. « *Hormis le fait qu'il y a quatre roues, un volant et des pédales, le rallye est totalement différent de la F1* » hurle Robert Kubica. →

Cette année, en parallèle à son programme en Formule 1 à bord d'une Renault R30, Robert Kubica a été très occupé par le championnat d'Europe des rallyes de la FIA, au volant d'une autre Renault : la Clio R3. En tout, le Polonais s'est aligné en compétition dans une douzaine d'événements sur route dont le Monte-Carlo, l'Antibes Côte D'azur et le Var – il a même terminé en tête de sa catégorie au rallye del Taro. Toutes ces épreuves sont organisées sur l'asphalte des routes du sud de la France et du nord de l'Italie. La grisaille de la vitesse de Kubica l'a poussé à faire quelques infidélités à la F1 les week-ends où elle cachait ses charmes. La discipline et son format sont différents, mais ils permettent d'avoir un œil neuf sur les réactions rapides comme l'éclair de notre homme.

En essais comme en course, les pilotes de F1 bouclent des milliers de tours d'un circuit qu'ils connaissent sur le bout des doigts. Aucune distance de freinage, aucun point de corde, aucun changement de déclivité ne leur est inconnu. Par contraste, le rallye est un voyage dans une immensité sauvage. Après une reconnaissance du parcours avec votre copilote pour préparer les notes, vous avez enregistré les spécificités de la route mais ne savez jamais quel sera le niveau d'adhérence. *« Vous connaissez les virages et leur angle mais vous ne pouvez pas savoir, par exemple, si quelqu'un devant vous a ramené de la boue sur la trajectoire »* explique Kubica. *« Il y a tellement de questions sans réponse lorsqu'on s'approche d'un virage... Vous avez peu de temps pour rester à la limite de l'auto et il faut donc visualiser ce que le copilote vous dit et improviser quand vous arrivez dans un virage. J'ai piloté sur beaucoup de circuits européens depuis 21 ans ; les virages sont toujours les mêmes d'une année sur l'autre. En rallye, vous pouvez faire la même spéciale avec des adhérences différentes à chaque fois. »*

Le rallye s'apparente plus aux qualifications avant un GP qu'à la course. Vous et votre voiture défiez le temps et un ruban d'asphalte. Pour certains pilotes, c'est le frisson ultime : repousser ses limites tout en testant sa propre puissance. Pour d'autres, l'excitation vient de la chasse, du combat

psychologique avec un rival et du plaisir de le pousser à la faute en le surpassant dans un virage. Kubica préfère-t-il se battre contre la montre ou contre un adversaire ?

« En F1, la course roues dans roues est très limitée à cause de l'aérodynamique. Il est très difficile de dépasser » se lamente-t-il. *« La meilleure*

forme de course, que je pratique souvent, est le karting, car il n'y a pas d'aéro mais beaucoup de grip mécanique. J'adorerais avoir des courses de F1 comme celles qu'on a en karting, où les batailles sont intenses du premier au dernier tour. Hélas, ce n'est pas le cas. La F1 vous procure de bonnes sensations lorsque vous repoussez les limites de la technologie et de la vitesse. »

Le Polonais trouve sa dose de course en karting et son rush d'adrénaline avec les vitesses atteintes dans les grandes courbes grâce à l'adhérence et à la puissance des F1 modernes, mais même lorsqu'il a 600cv de moins sous le pied, la jouissance d'amener une voiture à la limite de la rupture d'adhérence est la même. *« Oui, c'est la même chose lorsque vous êtes sur une route de campagne pied au plancher. Je ne pense pas que le rallye puisse améliorer mes performances en F1, mais il me donne le sentiment d'être un pilote plus complet. Cela dit, il est très difficile d'être au top niveau sans expérience. »*



Une F1 est menée à la limite tour après tour. Kubica dit qu'il faut "un talent très spécifique".



Les voitures de rallye doivent être faciles à piloter en raison de la variété du terrain utilisé.



“**Le rallye** ne peut me rendre plus performant en **F1**, mais fait de moi un **pilote plus complet**”



Kubica est en France et sa Clio est auscultée par les mécaniciens qui ajustent la position du siège et fouillent dans les puces du système de gestion électronique de son moteur. La Renault est sur le petit circuit d'essais de Marcoussis, au sud de Paris, et Kubica est ici pour effectuer quelques tours de démonstration. Jamais plus heureux que sur un circuit, le Polonais révèle que lorsqu'il était jeune, la plupart des sports mécaniques qui avaient cours dans son pays tournaient autour du rallye. « *J'avais l'habitude d'assister à*

beaucoup d'événements et j'avais de nombreux d'amis qui faisaient de la compétition dans différentes catégories, » se souvient-il. « *Quand j'étais jeune, plusieurs personnes ont essayé de me mettre dans le baquet d'une voiture de rallye car il y avait peu d'opportunités de faire de la course sur circuit en Pologne. Mais je n'aimais pas vraiment ça et je n'ai commencé à m'intéresser à cette discipline rallye qu'à partir de 2003.* »

Pendant qu'il évoque ses deux saisons en une – l'une dans un cockpit, l'autre derrière un pare-brise –, la R3 rugit et ses échappements crachent du carburant qui n'a pas brûlé. Robert aime les routes tortueuses du sud de l'Europe mais il a excellé sur certains des plus grands circuits. En 2010, jusqu'à Abou Dhabi, il avait toujours qualifié sa R30 dans le top 10 et il a même rajouté deux podiums à son palmarès. Si Renault – Lotus Renault GP, pardon – peut franchir un palier de performance en 2011, elle peut compter sur Kubica pour se battre pour le championnat. Mais les

nouveaux propriétaires d'Enstone, aux côtés du directeur technique, James Allison, peuvent-ils passer la vitesse supérieure ?

« *Les gens en veulent toujours plus mais la route qui mène au sommet est longue,* » tempère Kubica. « *Il est plus facile de progresser lorsque vous êtes à deux secondes des meilleurs ; les derniers centièmes sont les plus durs et les plus importants à aller chercher. Les progrès enregistrés par l'équipe étaient visibles en 2010 mais en fonction des circuits, on était plus ou moins proche des meilleurs. C'est parce que la F1 change très rapidement et parfois, il vous faut tout simplement un peu plus de temps pour analyser les domaines dans lesquels vous devez améliorer l'auto. Avec les nouveaux pneus Pirelli, je suis convaincu que nous serons bien placés en 2011, mais il est difficile de savoir ce que feront les autres écuries. Regardez la chute de performance lorsque l'équipe Brawn est devenue Mercedes. Tout peut changer en un clin d'œil.* » ➔



“Une F1 est **extrêmement exigeante** mais les rallyes, ce n'est **pas que du pilotage**”



Robert a tout juste le temps de terminer sa phrase que le mécanicien qui fouinait sous le capot lui donne le signal d'une nouvelle sortie en piste. La petite traction ne tarde pas à disparaître à l'horizon. Et son pilote n'amuse pas le terrain...



Mais la transition entre Formule 1 et rallye n'est pas une sinécure. Dans les années cinquante et soixante, de bons pilotes ont fait la bascule avec aisance mais de nos jours, la tentative est rare. À la fin des années quatre-vingt-dix, Derek Warwick et Martin Brundle se sont alignés au RAC (manche britannique du WRC). Plus récemment, Mika Häkkinen et JJ Letho ont participé au rallye de l'Arctique dans le Grand Nord. Mais les deux seuls pistards qui ont véritablement embrassé une carrière de rallyman sont Stéphane Sarrazin (qui, à l'exception d'une participation annuelle au Monte-Carlo, en est revenu) et Kimi Räikkönen. Le chemin inverse, du rallye à la F1, est rarissime et n'a jamais concerné la compétition. Colin McRae et Carlos Sainz se sont bornés à participer à quelques démonstrations. En 2009, Sébastien Loeb est passé proche d'une pige historique lorsque la Scuderia Toro Rosso lui a proposé de prendre le volant au Grand Prix d'Abou Dhabi. Mais le projet était un vœu pieux. Cette année, Räikkönen a été rapide ponctuellement mais aussi trop inconstant. Pourquoi le transfert de compétences entre les deux disciplines n'est-il pas aisé ?

« Piloter une F1 est extrêmement exigeant » avance Kubica, « Elle est conçue pour être menée en permanence à la limite, tour après tour. Il faut une grande concentration. C'est un talent très spécifique. En rallye, les autos ont des caractéristiques totalement différentes. Elles sont bien plus simples et bien plus faciles à conduire. Elles doivent l'être car elles évoluent sur plusieurs terrains : asphalte, terre, bosses, épingles à cheveux, ligne droite, route étroite. Le pilotage d'une voiture de rallye vous procure d'autres sensations. Il n'est pas facile de s'habituer à la puissance car j'ai toujours piloté des monoplaces, depuis un cockpit, la tête frappée par le vent. Alors qu'en rallye, je suis dans une structure fermée avec un arceau de sécurité, la puissance est nettement inférieure mais c'est très amusant. Si je



Kubica admet qu'atteindre le top niveau en rallye peut prendre beaucoup de temps et que l'expérience est la clé.

devais faire du WRC comme Kimi, je n'aurais aucune chance de réussir. Je suis capable de piloter une voiture avec talent mais il a montré que c'était compliqué et il a fallu bien des années à des pilotes de rallye pour atteindre le niveau nécessaire pour gagner. Il faut se forger une solide expérience et il faut du temps pour y parvenir. »

De plus, le rallye n'est pas un sport individuel. Vous n'êtes pas seul dans la voiture. L'homme qui est à vos côtés, le copilote, a le défilement du parcours dans la tête, dans ses notes, et sait comment déchiffrer une route. L'ignorer, c'est courir à votre perte. « *C'est comme un mariage,* » poursuit le pilote de Grands Prix. « *Vous passez 13 ou 14 heures ensemble ; beaucoup d'équipages se sont constitués il y a bien longtemps et s'inscrivent dans la durée. Il faut prendre du plaisir mais aussi être professionnel. Si votre copilote a du retard dans la lecture des notes, vous perdez confiance et vous êtes plus lent. Vous pouvez piloter à l'œil et à l'instinct si vous voulez, mais vous ne saurez pas que derrière tel virage pris en aveugle se trouve une descente vertigineuse. Le rallye n'est pas uniquement une question de pilotage. C'est totalement différent de la F1.* »

C'est pourquoi l'appel de la compétition sur route est si attrayant. Après 21 ans passés à enchaîner les tours de circuit dans la Campsa, l'Eau Rouge, Becketts ou Spoon, Kubica a voulu allumer une nouvelle flamme. Elle n'étouffe pas celle de la F1 et ne détourne pas son attention des circuits, elle lui permet de compléter son habileté au volant et sa maîtrise de la vitesse. **F1**

MON AUTRE VOITURE EST... UNE FORMULE 1

Petit comparatif entre les deux bêtes de course de Kubica...



	RENAULT CLIO R3 ACCESS	RENAULT R30
0-100 km/h	5,9s	1,6s
Vitesse maxi	212 km/h	354 km/h
Moteur	1998cc 4-cyl. 16 soupapes	2 400cc V8 à 90 degrés
Puissance	203 ch	800 ch (estimation)
Régime maxi	7 600 t/m	18,000rpm
Boîte de vitesses	Séquentielle, six rapports	Semi-automatique en titane, sept rapports, avec palettes
Freins	Disques ventilés 312 mm (avant) & étriers monoblocs Disques pleins 300mm (arr) avec étriers simple piston	Diques en carbone et palettes Hitco avec étriers AP Racing
Longueur	3991 mm	5050 mm
Largeur	1768 mm	1800 mm
Hauteur	1480 mm	950 mm
Réservoir	55 litres	230 litres environ, en Kevlar renforcé
Poids	1080 kg (minimum)	620 kg (pilote, caméra et lest embarqués compris)



Même bien peindre une F1 peut la faire aller plus vite (grâce à cette drôle de machine)

Les petits détails comptent en F1, mais à ce point... Avant Spa, *F1 Racing* avait peint le nez d'une des McLaren et découvert un niveau incroyable de précision



Pour reprendre les mots de Monsieur Dennis, «la voiture doit sembler valoir un million de dollars». » Ainsi parle George Langhorn, l'homme responsable de la peinture de chaque McLaren de F1 entrée en production depuis 1979. Pour rendre au président de McLaren Group ce qui lui est dû, il ne fait aucun doute que les MP4-25 de 2010 arboreraient une livrée qui retient l'attention. Mais dans la peinture, il n'y a pas que l'image qui compte. Sachant que chaque kilo de carburant transporté coûte 0,05 seconde au tour et que la peinture d'une F1 pèse deux kilos, on comprend à quel point un bon travail de peinture peut contribuer à la performance. F1 Racing l'a vérifié plus tôt dans l'année...

Retour en arrière, à la fin du mois d'août. La pause annuelle estivale de deux semaines est passée et le McLaren Technology Centre bruisse d'activité au moment où nous arrivons pour repeindre l'un des cônes de nez utilisés par Lewis Hamilton en Hongrie. Il sera encore utilisé lors du GP de Belgique mais il a besoin d'un coup de neuf, l'impeccable finition chromée usuelle étant piquetée par les petits cailloux et portant un petit coup qui, selon Langhorn, semble avoir été causé par la sucette que le responsable de celle-ci a laissée tomber lors d'un arrêt au stand.

La présentation visuelle immaculée est partie intégrante de l'esprit McLaren et l'équipe remet à neuf régulièrement les voitures pour maintenir non seulement une présentation impeccable mais aussi le poli aérodynamique de la surface. Comme toute pièce engagée en course qui doit être repeinte, «notre» nez a franchi les tests non destructifs de vérification et reçu son approbation pour la course. Il faut tout d'abord retirer les adhésifs des sponsors et l'ancienne peinture, ce qui peut prendre plusieurs heures.



Avant toute chose, les anciens autocollants doivent tous être retirés, à l'aide d'un scalpel.

« Quand on repeint, on doit être sûr que toute la vieille peinture a bien été enlevée pour éviter le surpoids, » explique Langhorn. « On peut doubler le poids de certaines pièces rien qu'en les peignant. Quand l'usine gagne des milligrammes, nous ne pouvons rajouter des grammes... » Les adhésifs et la peinture chromée unique sont aisément ôtés avec un scalpel, puis les couches de peinture restantes sont enlevées au papier de verre – on ne laisse que les trois couches de primaire qui masquent la fibre de carbone. Aucun produit chimique n'est utilisé dans ce processus car cela pourrait altérer potentiellement les composites. Dès lors, «l'ancien» nez peut être traité comme une pièce neuve.

Il n'est pas surprenant que peindre un nouveau châssis, la pièce la plus grande de la voiture, soit la procédure la plus complexe pour Langhorn et ses hommes. « Le châssis nous arrive du département des composites après avoir passé tous les contrôles légaux, » explique Langhorn. « Il est pesé avant et après peinture et subit des inspections aéro parce que nous sommes autorisés à peindre certaines zones et pas certaines autres – le des-

“Chaque kilo de carburant qu'une F1 embarque coûte environ 0,05s au tour, et la peinture peut peser 2 kilos”

sous, par exemple. Peindre le châssis prend beaucoup de temps et il faut entre un et deux kilos de peinture. Si on commence le lundi matin, on doit avoir fini le mercredi soir ou le jeudi matin. »

Chaque composant est d'abord couvert de couches primaires, cuites à haute température et sablées pour les préparer à recevoir les couches suivantes : une laque transparente puis une couche chromée révolutionnaire. En 2008, Ron Dennis décida que les voitures auraient une apparence chromée, et, n'ayant pas trouvé un produit existant, il se tourna vers AkzoNobel, la première entreprise de peinture au monde. Il fallut plus de trois mois pour mettre au point la teinte que Dennis désirait, mais aussi pour trouver une peinture assez légère et plus rapide à sécher que toute autre sur le marché. « C'était un défi auquel nous n'avions jamais eu à faire face auparavant, » dit Marc Michelsen d'AkzoNobel. « Mais Ron aimait tant cette peinture, qu'il l'a utilisée sur son avion privé. »

Cette année, AkzoNobel a réussi à réduire encore plus le poids de sa peinture ; une couche de base n'est plus nécessaire et le chromage nécessite maintenant juste quatre couches et demie de chrome au lieu de six. Cela pourrait sembler marginal mais en F1, chaque détail peut altérer la performance comme l'explique le directeur de l'ingénierie de McLaren, Paddy Lowe : « Les gains de →



Lewis a gagné à Spa avec le nez que nous avons peint. Non, on ne se la pète pas. Enfin si, un peu...

“On peut doubler le poids de certains composants rien qu’en les peignant ; et alors que l’équipe technique gagne des milligrammes, on évite d’être vu en train de rajouter des grammes...”

performance sont difficiles à dénicher dans l’ère moderne, on traque des différences infimes ; il faut gagner sur tous les points. La peinture est appliquée sur toutes les parties visibles et son poids est élevé. Trouver des réductions de poids est un défi technique ardu. C’est juste un petit point mais si vous en résolvez 20 comme celui-là, vous faites la différence sur vos adversaires. »

Mais le fabricant n’a pas seulement réduit le poids de ses laques, il a aussi réduit le temps de séchage grâce à un ensemble de techniques ultra-modernes. La première consiste en un pistolet à peinture à LED qui utilise les rayons UV pour sécher la peinture en contact avec la surface. La seconde est une arche à infrarouges qui sèche les composants de la peinture rapidement.

« Pour sécher la peinture sur le capot d’une voiture normale, il faut 40 minutes à 60°C, » dit Langhorn avec enthousiasme. « L’arche à infrarouges peut le faire en seulement sept minutes. Le chromage prenait cinq heures, il ne prend plus qu’une heure et demie. »

L’accélération du processus de peinture est plus importante qu’on pourrait le penser. « Nous apportons de nouvelles pièces à chaque course et plus vite nous les montons sur la voiture, plus vite nous accédons à une meilleure performance, » explique Lowe. « Si votre mise en peinture prend plusieurs jours, vous loupez ce gain de performance ; s’il vous faut quelques heures, vous êtes dans la course. Il y a toujours un décalage entre l’invention de quelque chose et son apparition sur la voiture, et on essaie toujours de réduire ce délai. Peindre a toujours pris beaucoup de temps. »



Sécher le capot d’une voiture normale prend 40 minutes à 60°C ; l’arche à infrarouges utilisée par McLaren le fait en sept minutes. Étonnant, non ?



Ouh là... Le travail de notre ami Jonny est, pour parler comme Ron Dennis, un peu “sous-optimal”.

Une fois que le chrome est appliqué, notre nez est transféré sur un autre poste de peinture pour recevoir la marque “rocket red” appliquée à l’aérographe. Cela est fait à la main et exige une somme incroyable de savoir-faire et de précision pour s’assurer que les lignes sont douces.

Mais bien que la peinture semble incroyablement lisse et glissante, elle n’a pas d’effet réel sur l’aérodynamique. « Ce que nous cherchons à obtenir est que la peinture n’ait pas d’effet sur l’aérodynamique, » dit Lowe. « Nous essayons de minimiser la dégradation des surfaces et nous adaptons les surfaces moulées pour tenir compte de l’épaisseur de la peinture. Certaines surfaces du bord d’attaque d’un aileron sont très cri-



Poser les autocollants demande quatre ou cinq heures de travail à deux personnes, qui doivent prendre garde à protéger l’aérodynamisme...

Les anciennes couches sont enlevées au papier de verre, ne reste que celle qui cache le carbone.

tiques. Dans ces zones, nous faisons tout notre possible pour minimiser la solution de continuité et notre moule compense la surépaisseur. »

Le stade final de la préparation consiste à mettre en place les adhésifs des sponsors et, dans le cas de notre nez, un numéro 2 “rouge fusée” pour Lewis Hamilton. Là aussi, tous les efforts sont faits pour réduire les perturbations aérodynamiques de surface. Il faut quatre à cinq heures à deux hommes pour placer tous les adhésifs d’une voiture, après quoi elle est rendue aux mécaniciens. « Il faut se souvenir qu’une fois que nous l’avons peinte, quelqu’un d’autre doit tout réassembler, » dit Langhorn.

Mais nous avons assez dérangé George et ses hommes occupés par les préparatifs de Spa et, bien que notre nez n’ait été qu’une parmi des centaines de pièces neuves ou usagées qui devaient être repeintes avant la course, il va sans dire que F1 Racing a décidé de s’attribuer une grande part du mérite de la victoire de Lewis en Belgique. Quant à l’équipe de peintres (au sens propre, bien sûr), ses efforts sont valorisés quand ils voient leur travail sur la piste – même si tout le monde ne l’apprécie pas forcément.

« Il est important pour McLaren de garder l’aspect visuel de la voiture, » dit Lowe. « Mais la décision la plus facile à prendre du point de vue d’un ingénieur serait de ne pas avoir de peinture du tout sur la voiture. Elle serait certainement plus légère. » 



1 AN - 12 NUMÉROS

PRIX EN BAISSE

PRIX EN BAISSSE

45€

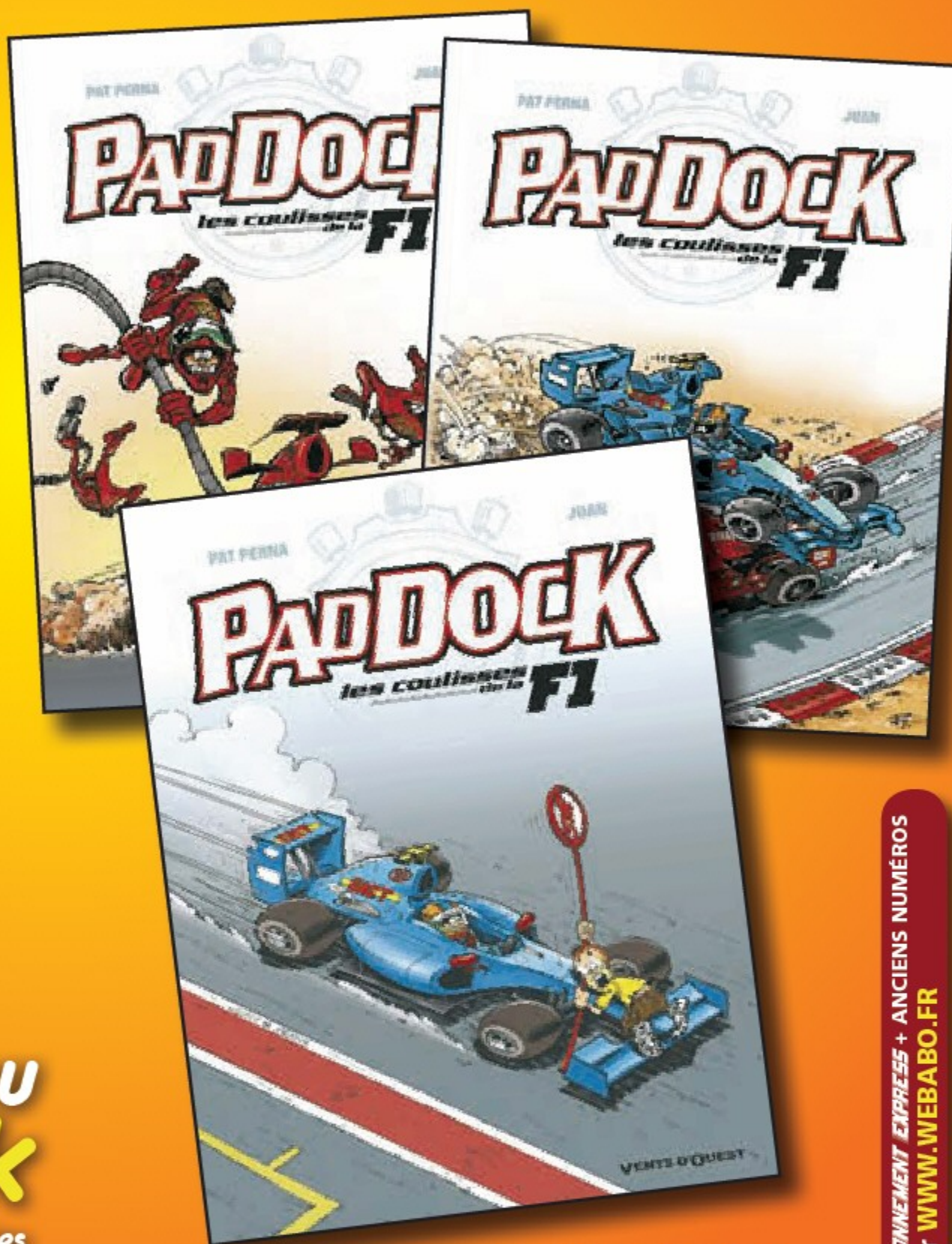
AU LIEU DE ~~66€~~*
soit 3 numéros offerts



**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

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

Expire fin

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

Date et signature (obligatoire)

* 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). Etranger 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.





Un petit cadeau pour les fans de F1

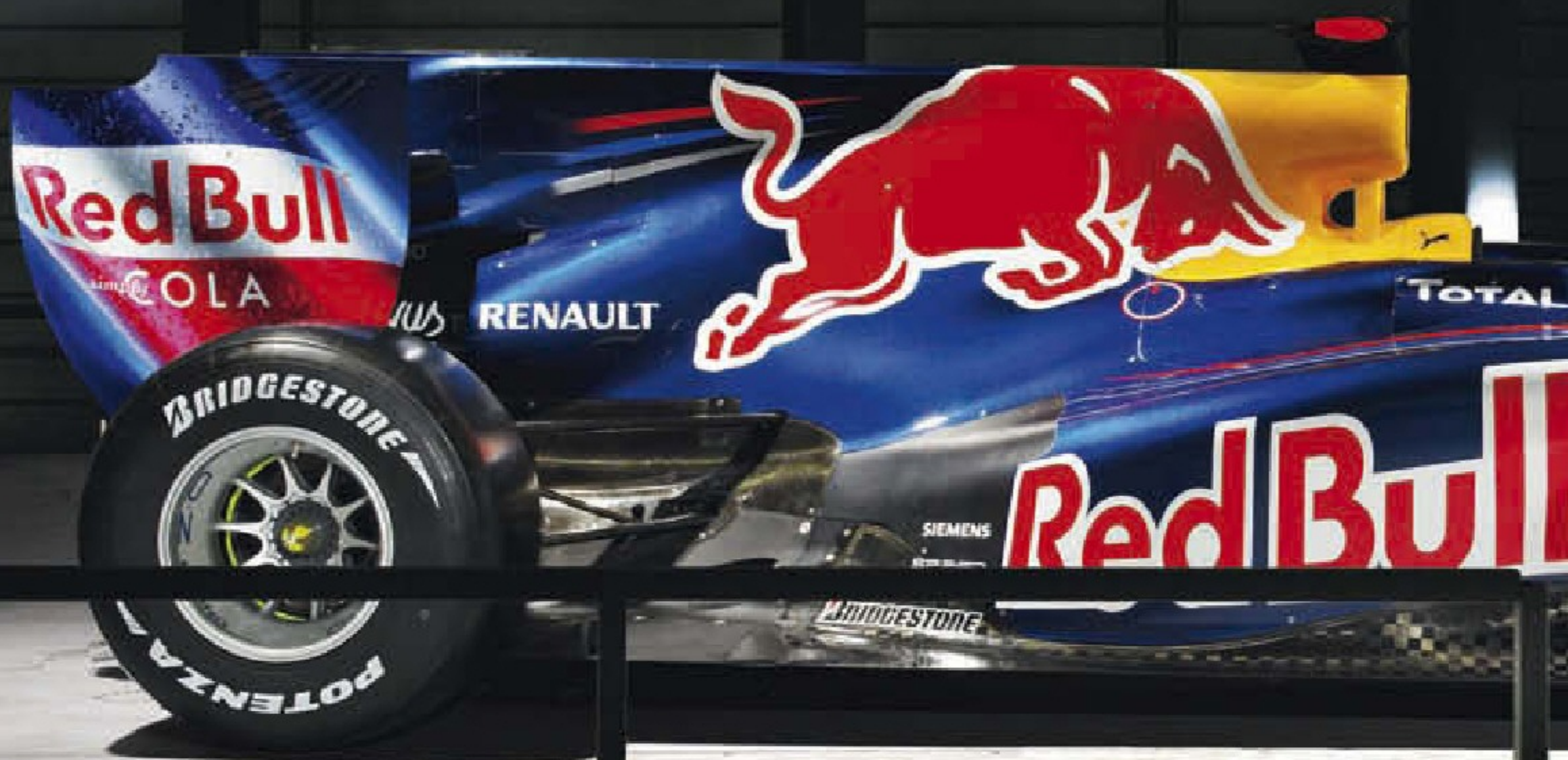
La Red Bull RB6 fut peut-être la plus belle création d'Adrian Newey, dominant 2010 de sa perfection aérodynamique... *F1 Racing* lui rend hommage avec ces quelques photos, euh... magnifiques

IMAGES ALISTER THORPE & PETER CROWTHER

Neuf victoires et 15 pole positions sur 19 courses. Maintenant que le rideau est tombé sur la saison 2010, le triomphe de Sebastian Vettel à Abou Dhabi et le titre des constructeurs obtenu dès le Brésil par Red Bull Racing, on peut admirer tranquillement cette fabuleuse Formule 1.

La Red Bull RB6 à moteur Renault a bien été la Formule 1 de 2010. Sa vitesse pure l'a rendue clairement supérieure à la McLaren MP4-24 ou à la Ferrari F10, faisant d'elle une voiture à part – alors même qu'avoir relevé le défi des deux écuries les plus victorieuses de l'histoire était déjà, en soi, une réussite impressionnante. Mieux, si la saison de Red Bull Racing n'avait été émaillée de pannes mécaniques ou d'erreurs de ses pilotes, sans doute aurions-nous eu droit à un scénario de type "Schumi 2004" avec un championnat "plié" au cours de l'été. Et dire qu'avant le début de la saison 2009, notre magazine se posait la question : « *Adrian Newey est-il encore dans le coup ?* »...

Alors que l'album de 2010 se referme et que s'ouvre le chapitre 2011 qui, on l'espère, promet d'être encore meilleur que celui qui vient de s'achever sous nos yeux ébahis, tout ce qui peut être dit de la Red Bull RB6 l'a déjà été. On ne pouvait, cependant, finir l'année sans lui porter un dernier regard. Alors, en attendant qu'Adrian Newey ne dévoile la RB7, profitez des images de sa devancière qui repoussa si loin les limites d'une Formule 1... →





Fiche technique : Red Bull RB6

Longueur NC**Largeur** 1800 mm**Hauteur** 950 mm**Empattement**

3000 mm

Voies (Avant) 1800 mm**Voies** (Arri) 1800 mm**Poids** 620 kg(pilote et caméra
compris)**Suspension avant**Porte-moyeux alliage
d'aluminum, double
triangle composite de
carbone (poussoirs)**Suspension arrière**Porte-moyeux alliage
d'aluminum, double
triangle composite de
carbone (tirants)**Amortisseurs**

Multimatic

Pneus Bridgestone**Jantes** OZ Racing**Roues** (Avant)

32,3 cm x 33 cm

Roues (Arrière)

34 cm x 33 cm

Disques de freins

Brembo

Plaquettes Brembo**Étriers** Brembo**Réservoir** ATL**Instruments** MESL**Transmission :****Boîte de vitesses**

Red Bull Racing

Rapports avant Sept**Embrayage** AP Racing**Moteur :****Marque/modèle**

Renault RS27-2010

Cylindrée 2400 cc**Cylindres** Huit**Angle du V** 90°**Régime maxi**

18 000t/m

Soupapes 32**Bougies** NGK**Boîtier électronique**

MESL TAG310B

(standard FIA)

KERS Non**Essence** Total**Lubrifiants** Total







Les statistiques impressionnantes d'une championne

Points 498

Victoires 9

(Grands Prix de Malaisie, Espagne, Monaco, Europe,
Grande-Bretagne, Hongrie, Japon, Brésil, Abou Dhabi)

Pole positions 15

Meilleurs tours 6

Total tours menés 699

Autres podiums 11

Autres premières lignes 11 **F1**



Ces années-là...

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



CELA
FAIT
33
ANS
DÉJÀ

On la fera rouler au Brésil...

Voici la présentation officielle d'une nouvelle écurie de F1, en 1978 ! Arrows avait prévu de faire ses premiers tours de roues à Silverstone le 20 janvier, mais la neige empêcha le jeune Riccardo Patrese de faire mieux que démarrer la FA1 dans l'allée des stands et poser à son volant devant les membres de l'équipe. Sans qu'elle ait fait un tour, la voiture fut embarquée dans un avion de la Varig – sponsor de l'écurie – pour la deuxième course de l'année et un climat plus clément... au Brésil.

CELA
FAIT
43
ANS
DÉJÀ

Clark signe ce qui sera sa toute dernière victoire... le Jour de l'An

Comme c'était la norme dans les *sixties*, la saison 1968 de F1 débuta (très) tôt avec le GP d'Afrique du Sud disputé le... 1er janvier à Kyalami, le bon côté de cette date on ne peut plus précoce étant que les membres du *circus* de la F1 pourraient passer les Fêtes ensemble. Colin Chapman, Jack Brabham et Jim Clark, entre autres, prirent part à la fête. De retour aux affaires et en piste, Clark domina les qualifications et, après que Jackie Stewart ait brièvement mené, remporta un confortable 25^e succès en GP. Son dernier aussi, hélas, car il allait se tuer au mois d'avril...



CELA
FAIT
53
ANS
DÉJÀ

Moss et Cooper-Climax font la révolution du moteur arrière

La nouvelle Vanwall n'étant pas prête à temps pour le GP d'Argentine à Buenos Aires, le 19 janvier 1958, Stirling Moss s'engagea sur la Cooper-Climax T43 privée et à moteur arrière de l'écurie de Rob Walker. La petite monoplace était apparue en 1957 aux mains de Roy Salvadori, sans grand succès, mais Moss, contre toute attente et malgré des soucis de boîte et de pneus sur la fin, fit la course non-stop et gagna – annonçant la disparition des F1 à moteur avant, dont une allait s'imposer pour la dernière fois au GP d'Italie 1960.



LAB

RENAUD DE
LABORDERIE

Quand Mercedes "pique" Valentino Rossi à Ferrari

Moins de trois semaines après la course d'Abou Dhabi, qui clôturait le championnat du monde de F1, le Motor Show de Bologne, en Italie, est apparu comme le... vingtième Grand Prix de cette saison 2010, en proposant, entre autres, un circuit au cœur même du salon. Cette exposition généralement transformée en Fiesta Ferrari a délivré en priorité un énième duel Ferrari-Mercedes, pas du tout à fleurets mouchetés !

Chez Ferrari, qui bruissait de rumeurs sur le départ de Luca di Montezemolo pour une "autre carrière" (en politique ?), l'évocation du transfert de Valentino Rossi chez Ducati en MotoGP n'était initialement avancée que comme une péripétie italo-italienne qui ne compromettait pas, à terme, le passage du septuple champion du monde moto sur la fameuse "troisième Ferrari F1".

"Finie l'idée d'avoir une troisième Ferrari F1 pour Rossi"

Selon un accord confidentiel FOTA-Ferrari, le recours à une troisième voiture (facultative) par écurie était acquis. Ces derniers mois, Rossi s'en réjouissait. Pour lui, en partance vers Ducati, autre constructeur italien, tout était en ordre. Mais, dans l'ombre, Mercedes concevait une riposte...

Le jeudi 2 décembre, le vaste stand Ducati cohabitait avec celui de Mercedes – mais abritait simultanément la machine de Valentino Rossi avec le label Ducati-AMG ! Pour information, AMG (Aufrecht-Melcher-Grossapach, les noms des deux propriétaires et celui de la ville d'Aufrecht) est une antenne de compétition Mercedes qui a produit les CLK DTM AMG, SLS AMG, 300 SEL, etc.

Jusqu'à maintenant, AMG se consacrait exclusivement aux quatre roues. L'arrivée de Rossi chez Ducati a donc déclenché un rapprochement AMG-Ducati gardé secret jusqu'à ce Motor Show de Bologne, mais qui ne serait pas validé avant le 1er janvier 2011. C'est ainsi que Rossi est resté invisible et n'a pu confirmer ce qui s'étalait au grand jour.

Bien sûr, les dirigeants d'AMG présents à Bologne adoptaient une démarche officielle réservée mais pas négative en réponse aux questions qui se posaient devant ce label AMG sur les Ducati. La rumeur se faisait tellement insistante que des émissaires (discrets) de Ferrari ont enquêté, avec une certaine insistance, dans le stand Ducati-AMG...

Ultimes précisions : 1. Cette opération Ducati-AMG-Rossi ruine l'idée de Ferrari d'aligner une troisième monoplace. Ce projet lié à Rossi ne pourra se reporter, dans l'immédiat, sur un autre pilote, fut-il Jules Bianchi. 2. En s'attaquant à des pilotes Ferrari (Michael Schumacher en 2009) ou liés à Ferrari (Rossi), Mercedes poursuit une sérieuse offensive de prestige. 3. Dernière référence : début 2010, Mercedes n'avait pas hésité pas à produire une SLS rutilante pour démontrer à Maranello que le rouge n'était pas (où plus) une exclusivité Ferrari !

Avec Schumi et Rossi, Mercedes a fait deux grosses prises. Et ce n'est peut-être pas fini.



Le rouge Ducati qui entourait Rosso lors de ses premiers tests masquait, plus que celui de Ferrari, le gris argent de Mercedes.

MASSA SOUS LA MENACE DE WEBBER ET HÜLKENBERG

Au gré des diverses manifestations post-championnat, Fernando Alonso a eu amplement le temps de clamer, ici et là, son attachement à Ferrari. « *Je suis prêt à rester dix ans à Maranello,* » a-t-il lancé, pas du tout fortuitement, devant Emilio Botin, président de la banque espagnole Santander, sponsor de Ferrari. Simultanément, le volant de Felipe Massa n'est plus aussi solide qu'avant.

Fernando Alonso ne se déclare évidemment pas hostile à Massa. C'est normal. Mais son environnement se charge d'alimenter en réserves tous les commentaires concernant le Brésilien qui, justement aborde en 2011 sa dernière année contractuelle chez Ferrari. Souvenons-nous que Rubens Barrichello (en 2005) et Kimi Räikkönen (en 2009) ont quitté Ferrari avant leur dernière année de contrat.

Felipe est semble-t-il sous une double menace : celle de Mark Webber et de Nico Hülkenberg. L'Australien, assez proche d'Alonso, risque d'être fragilisé chez Red Bull par la révélation tardive – et par l'intermédiaire d'un livre – de sa fracture à l'épaule en fin de saison 2010. Quant au jeune allemand, Willi Weber, son agent, est entré en liaison avec Stefano Domenicali. En définitive, tout peut arriver...

LOTUS : NOUVEAUX ORAGES EN VUE

À y regarder de (très) près, l'imbroglie Lotus-Renault n'est pas du tout terminée. Des obstacles se dessinent à

l'horizon des parties concernées. Certes, Dany Bahar, président du Group Lotus désormais partenaire de Renault F1, a déclaré ne pas s'opposer (sur le principe) à la présence d'une autre écurie Lotus, en l'occurrence celle du Malais Tony Fernandes qui, en 2010, s'appelait précisément... Lotus. Mais il compte sur Proton, actionnaire principal de Group Lotus, et ce même Fernandez pour trouver une solution à l'amiable.

D'autre part, en choisissant le look rétro de l'ère JPS, marque de cigarettes existante, Gérard Lopez et Renault cultivent la provocation... Cette allusion flagrante rappelle la publicité subliminale pour Marlboro qui fut interdite à Ferrari. D'ici à ce que les associations anti-tabac se réveillent...



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

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

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

* Offre valable 4 semaines et dans la limite des stocks disponibles. Prévoir un délai de livraison d'environ 2 semaines à compter de la réception de votre règlement. Délai non contractuel.
En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez 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.

Sujet brûlant

La blessure de Webber peut-elle créer un "froid" avec Red Bull ?

Alex Wurz : C'est probablement la façon dont Christian Horner a découvert cette histoire de blessure à l'épaule qui l'a poussé à déclarer qu'il était "déçu" ; ce n'était pas le fait que Mark se soit démis l'épaule en soi. S'ils en avaient discuté autour d'une bière à la fin de la saison, plutôt que Christian ne l'apprenne via le livre de Mark, ça n'aurait pas été un problème.

Niki Lauda : Je peux comprendre ce qui a ennuyé Horner. C'est le patron de l'équipe et son travail est de tout savoir. Il passe un peu pour un idiot. En tant que pilote, je lui aurais dit, mais je lui aurais dit aussi que ce n'était pas un problème et que je pouvais continuer de piloter.

Gerhard Berger : Personne ne veut révéler une faiblesse, encore moins

dans les dernières phases d'une lutte pour le championnat. Parfois, les pilotes ont des obligations contractuelles de dire à leur équipe leur arrive, mais je suis sûr que Mark a bien fait.

AW : En 2000, j'ai fait cinq courses pour Benetton avec une côte cassée et je ne pouvais piloter que si on me faisait des piqûres pour calmer la douleur. Je n'ai rien dit à l'équipe car je craignais pour ma place, peut-être comme Mark cette année. Il a peut-être pensé que cette fracture pourrait mettre sa position en cause à un moment crucial de la saison.

GB : Tout n'est que perception. Je me suis cassé le cou dans un accident de la route alors que j'étais en discussions avec Arrows au début



de ma carrière. J'ai enlevé ma minerve pour aller voir Jackie Oliver afin qu'il pense que j'allais parfaitement bien. J'ai signé mon contrat et je l'ai remise aussitôt après !

NL : Mais je ne vois pas en quoi ça pourrait affecter sa relation avec Red Bull. Ils ont tout gagné en

2010 et repartent à zéro l'année prochaine.

Martin Brundle : Je n'imagine pas, moi non plus, que cela puisse ennuyer Red Bull à ce point, par rapport à d'autres choses qui se sont produites cette année. Au bout du compte, ils ont obtenu tous les résultats qu'ils voulaient. Dès que les tests débiteront et que la saison 2011 sera lancée, tout cela sera oublié. Les performances de Mark l'an prochain dicteront les événements.

AW : C'est "peanuts" comparé à d'autres choses qui sont arrivées à l'équipe cette année, en effet, mais j'espère que ce n'est pas la goutte d'eau qui fait déborder le vase...



Au début, Webber n'a parlé qu'à son physio, Roger Cleary, de sa blessure.

Le jury



Martin Brundle
Commentateur F1
"Je ne pense pas que ça gêne Red Bull. Ils ont eu tout ce qu'ils voulaient cette année"



Niki Lauda
Triple champion F1
"Je peux comprendre ce qui ennuie Horner. C'est son travail de tout savoir. Il passe un peu pour un idiot"



Alex Wurz
Commentateur F1
"Il s'est peut-être dit que cela pourrait affaiblir sa position à un moment crucial de la saison"



Gerhard Berger
Ex-pilote/patron F1
"Personne ne veut révéler une faiblesse, encore moins dans les dernières phases d'un championnat"

Pour ne rater aucun numéro, **abonnez-vous à**



Rendez-vous la dernière semaine du mois de janvier

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

B.R.M.



V6-44-GT-UK

disponible en 38 ou 44mm de diamètre



VI2-44-GT-UK

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 DUNKERQUE : Verhoeven Joillier 03 28 66 82 75 - LA ROCHELLE : Alain Joillier 05 46 41 42 37 - LEVALLOIS PERRET : Charles Pozzi 01 47 30 56 00 - LILLE : Lepage 03 20 12 04 04 - LORIENT : dcb 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 Joilliers 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 Joillerie 04 95 31 46 52 - PORTO VECCHIO : Bibus Or 04 95 70 38 12
BELGIQUE	BRUXELLES : Francorchamps Motors +32 2 352 03 40 - George Joilliers +32 2 343 52 34 - Hall of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Desitter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joilliers +32 1 045 47 69
LUXEMBOURG	Wagner +352 22 63 70

Bernard Richards Manufacture

Bernard Richards Manufacture