

Le seul magazine 100 % Formule 1

Depuis le cockpit > Depuis le paddock > Toute la F1



REPORTAGE EXCLUSIF

VOYAGE AU CŒUR  
DE LA SCUDERIA

Ferrari invite F1 Racing  
pour un week-end

MÉDAILLÉ D'ARGENT

# Hamilton sauveur de Mercedes ?

(...et pourquoi il *devait*  
abandonner McLaren)

Plus

## WEBB DIT TOUT

... et par exemple  
qu'il n'est plus  
très copain avec  
Lance Armstrong

## DERNIÈRE LIGNE DROITE

Seul Alonso  
pouvait résister  
à Vettel et Red Bull

## SCHUMACHER: LE VERDICT

Le vrai bilan de sa  
seconde carrière  
en Grands Prix

N° 166 - 5,60 €  
Décembre 2012

BOB  
MEDIA



DOM: 680 € - BELGIQUE: 6,20 € - SUISSE: 10,40 CHF - CANADA/USA: 11,95 CAN\$



# EN VERSION NUMÉRIQUE C'EST POSSIBLE!

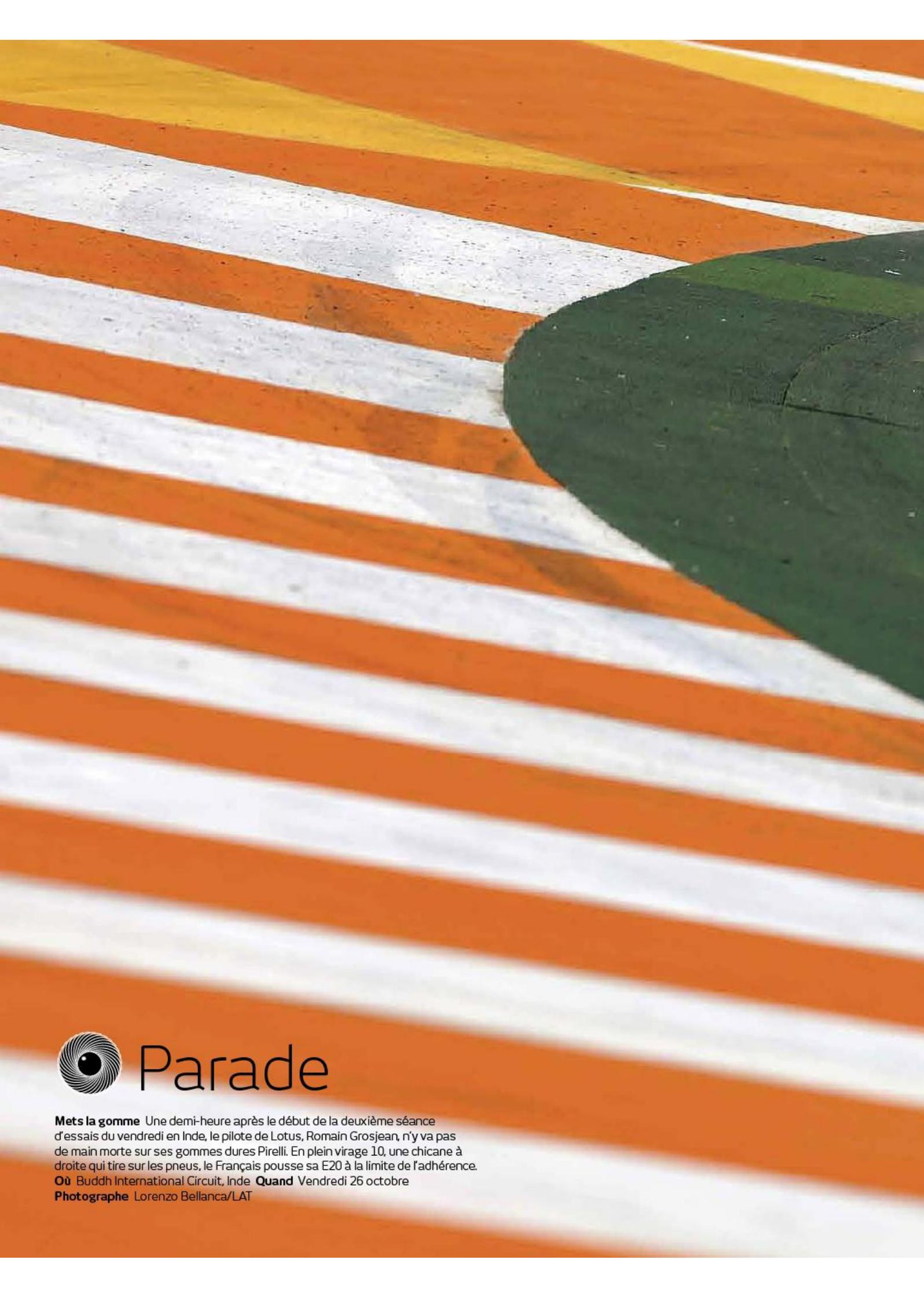


DISPONIBLE SUR IPAD / TABLETTE ANDROÏD ET ORDINATEUR



[www.zinio.com/f1racingfrance](http://www.zinio.com/f1racingfrance)





# Parade

**Mets la gomme** Une demi-heure après le début de la deuxième séance d'essais du vendredi en Inde, le pilote de Lotus, Romain Grosjean, n'y va pas de main morte sur ses gommages durs Pirelli. En plein virage 10, une chicane à droite qui tire sur les pneus, le Français pousse sa E20 à la limite de l'adhérence.

**Où** Buddh International Circuit, Inde **Quand** Vendredi 26 octobre

**Photographe** Lorenzo Bellanca/LAT







# Parade

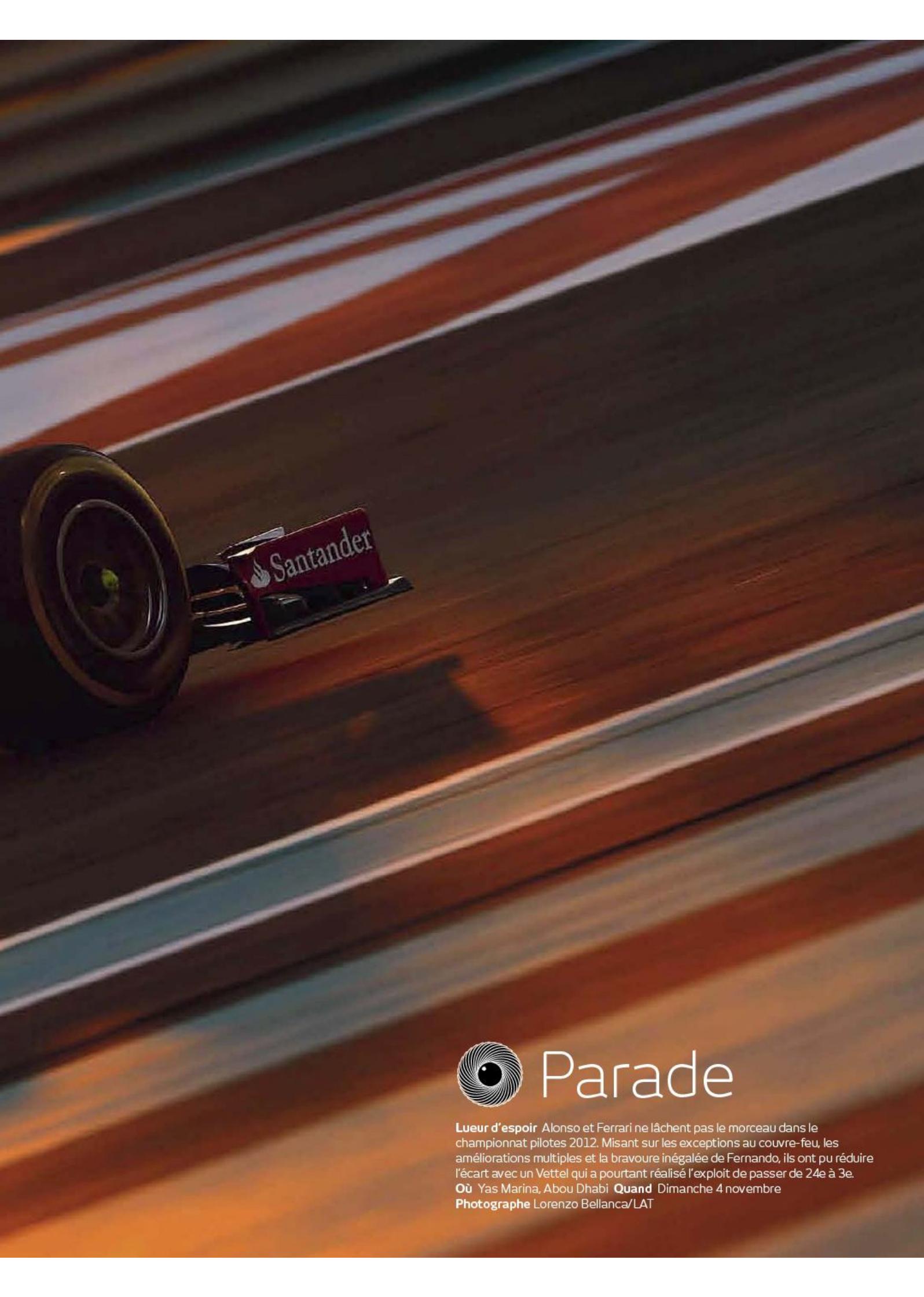
**Un petit goût de gloire** Kimi Räikkönen remonte sur la dernière marche du podium à Abou Dhabi, et s'il a dû se contenter d'eau de rose gazéifiée à défaut de champagne, sa brillante performance a prouvé que son passage en forêts – euh, en rallyes – n'a altéré ni sa vitesse ni sa détermination.

**Où** Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Dimanche 4 novembre

**Photographe** Lorenzo Bellanca/LAT







# Parade

**Lueur d'espoir** Alonso et Ferrari ne lâchent pas le morceau dans le championnat pilotes 2012. Misan sur les exceptions au couvre-feu, les améliorations multiples et la bravoure inégalée de Fernando, ils ont pu réduire l'écart avec un Vettel qui a pourtant réalisé l'exploit de passer de 24e à 3e.  
**Où** Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Dimanche 4 novembre  
**Photographe** Lorenzo Bellanca/LAT

# FITPASS

Votre laissez-passer pour le paddock

ANALYSE

## Comment RBR a refait surface

Avec quatre victoires et une troisième place, Vettel semblait inarrêtable avant Austin...

Les performances de Red Bull depuis Singapour n'ont cessé de nous étonner. Si la RB8 a été compétitive toute la saison, Red Bull a encore une fois amélioré son niveau de jeu, juste à temps pour garder à distance Ferrari et McLaren. Certes, par rapport au début de saison, les pneus ont moins fait la différence lors des GP récents, ce qui a permis d'établir un ordre d'arrivée plus prévisible. Mais comment

a fait Red Bull pour trouver la solution ? « À mon avis, il n'y a pas de recette miracle, commente Pat Symonds, consultant de Marussia et rédacteur technique de F1 Racing. Je pense que c'est leur souci du détail dans de nombreux domaines qui les a aidés à reprendre l'avantage. » Voici trois zones clés pour lesquelles ce perfectionnisme a payé.

### Aileron avant



L'aileron avant révisé de Red Bull – apparu à Singapour, juste avant les quatre

victoires d'affilée de Vettel – a été un bon point de départ. Quatre petits ailerons ont été ajoutés sous l'aile avant, ainsi qu'un nouveau volet jumelé et de nouvelles dérives d'aile, et les montants reliant le nez à l'aile ont été redessinés.

« L'aileron avant est la partie de la voiture qui pénètre l'air, explique Symonds, et la façon dont l'air en ressort va influencer tout ce qui se passe le long du reste de la voiture ; en outre, on ne peut modifier les pièces séparément. En modifiant l'échappement, Red Bull a réussi à tirer des choses de l'aileron avant qui n'auraient pas fonctionné si l'échappement n'avait pas suivi. Tout repose sur cette relation symbiotique – l'échappement est efficace parce que l'aile avant lui délivre de l'air au bon endroit et ainsi de suite. »





## HULK CHANGE DE CRÉMERIE...

Sauber a confirmé que Nico Hülkenberg quittera Force India pour les rejoindre en 2013. À 25 ans, l'Allemand court pour Force India (d'abord pilote de réserve puis pilote de course) depuis son départ de chez Williams à l'issue de la saison 2010



## ... TANDIS QUE KIMI, RICCIARDO ET VERGNE RESTENT EN PLACE

Kimi Räikkönen rempile pour un an avec Lotus tandis que Toro Rosso garde son jeune duo, Daniel Ricciardo et Jean-Éric Vergne, pour une année de plus

## Échappement



Après avoir testé différentes configurations de sorties d'échappement, Red Bull a

opté pour le concept en fente utilisé par McLaren, Sauber et Mercedes. Il exploite l'effet Coanda qui, comme l'explique Symonds, « permet que les gaz passent comme avant le nouveau règlement sur les sorties d'échappement. »

La fente travaille avec la surface descendante du ponton pour générer un abaissement du flux d'air au-dessus des sorties d'échappement, déviant des gaz vers le diffuseur et les pneus arrière. Les gaz "collent" au diffuseur d'un point de vue aérodynamique et renforcent l'appui. La version de Red Bull semble fonctionner mieux que les autres.

## Double DRS



Mercedes et Lotus ont eu recours à un double DRS cette année, avec plus ou

moins de succès. Le système Red Bull, apparu au Japon, exigeait une dérive d'aile arrière redessinée afin de loger le conduit qui capte l'air (découvert quand le DRS est activé) et les tuyaux qui dirigent l'air vers l'aile et sa poutre. Ceci augmente la vitesse en réduisant la traînée.

« Un double DRS efficace fait gagner pas mal de temps, surtout en qualification, dit Symonds, mais ça n'a pas vraiment aidé Vettel vu qu'il était en tête la plupart du temps. Mais c'est un dispositif facile à réaliser et adapté à la configuration aéro de la Red Bull. »

## Le talon d'Achille potentiel de Red Bull

Vettel avait beau avoir un ticket pour le titre, son manque de fiabilité risque encore de lui jouer des tours. Avant les USA, il a dû abandonner seulement à Valence et à Monza, mais à chaque fois pour la même raison – un alternateur défectueux. Après Monza, où Vettel a eu deux pannes d'alternateur (une en essais, l'autre en course), Renault est repassé au modèle 2011. Depuis, Red Bull n'a plus eu de soucis et Vettel caracole en tête du classement. Mais en raison du kilométrage des "vieilles" pièces, Red Bull pourrait devoir revenir à un alternateur type 2012 modifié pour le GP des États-Unis. Renault pense avoir résolu le problème, mais Ferrari va s'empresse de tableer sur d'autres problèmes éventuels.



ANALYSE



# Concorde : on discute...

Bernie Ecclestone, les écuries et la FIA sont en pleines négociations sur un nouvel Accord Concorde qui régira la Formule 1 jusqu'en 2020. Voici donc ce qu'il en est...

## Pourquoi ces discussions sont-elles si importantes pour la F1 ?

L'Accord Concorde actuel, qui définit les obligations commerciales, sportives, techniques et légales des équipes, les droits de la FIA et les détenteurs des droits commerciaux de la F1, expire fin 2012 et les parties intéressées ont passé une partie de l'année à débattre du cadre de l'accord 2013-2020.

L'Accord Concorde a été introduit au début des années 1980 à la suite de divergences entre la FISA (un sous-comité autonome de la FIA qui règlementait le sport automobile) et la FOCA (l'Association des constructeurs de F1) sur la façon de se partager les revenus. La guerre entre la FISA et la FOCA prit fin avec la signature du premier Accord Concorde.

Il suffit de regarder 2009, où il n'y avait pas d'Accord Concorde en vigueur, pour constater le chaos qui peut régner en l'absence d'accord. La F1 avait alors failli éclater en deux championnats rivaux.

## Quelles sont les attentes des différentes parties ?

L'argent est un enjeu majeur des dernières négociations, mais pas le seul. Bernie Ecclestone, en tant que gestionnaire des droits commerciaux, a besoin de savoir que pour une période donnée, il peut compter sur la participation d'équipes de qualité et donc signer des accords à long terme avec des promoteurs, des chaînes de télévision et des sponsors. C'est ainsi qu'Ecclestone a passé l'essentiel de l'année à négocier les termes commerciaux avec la plupart des équipes.

Les équipes veulent être assurées de recevoir une part équitable des revenus et d'avoir leur mot à dire sur les futures règles de la F1. La FIA veut aussi sa part de bénéfices – ceux-ci venant pour partie de redevances des équipes participant au championnat, les mieux classées payant le plus. De même, les pilotes risquent de voir augmenter leur redevance de super licence.

## Quelles seront les grandes lignes de ce nouvel Accord ?

Les revenus seraient partagés moitié-moitié entre les équipes (selon leurs performances) et les détenteurs des droits, Ferrari et Red Bull recevant une part plus importante en raison de leur passé en termes de valeur et de performance.

Récemment, les négociations se sont heurtées aux changements potentiels dans les instances dirigeantes de la F1, qui auront une incidence sur les procédures fixant les nouveaux règlements. Pour le moment, les changements sont ratifiés par la Commission F1, forte de 26 membres. Ecclestone voulait réduire cette commission à 18 personnes, avec six représentants d'équipe (Ferrari, Red Bull, McLaren, Mercedes, Williams et Lotus), plus six membres de la FIA et six de la FOM. Au lieu de cela, on aura probablement une commission F1 avec des représentants de toutes les équipes mais qui ne pourront qu'approuver ou rejeter les propositions avancées par le groupe de 18 personnes, et non proposer des amendements.

NEWS

## Le GP de France à la place du New Jersey ?

Absent depuis 2008, il pourrait revenir en 2013 pour cause de retard du côté américain

**L'éventualité de ce retour** après quatre ans d'absence est bien réelle, Bernie Ecclestone ayant déclaré aux responsables français : « Nous avons le stylo en main et sommes prêts à signer. »

Ecclestone envisage de combler ainsi le trou du calendrier 2013, les organisateurs du GP du New Jersey ayant reporté la course d'une année en raison de retard dans les travaux.

La nouvelle a dû être chaudement accueillie à Magny-cours et au Paul Ricard, les deux circuits ayant précédemment exprimé leur intérêt à faire revivre le GP de France. Les dirigeants des deux pistes sont restés bouche cousue sur la situation actuelle, mais leur silence indique que chacun doit faire pression pour obtenir les droits d'accueil de la manche

française du championnat.

Magny-Cours a organisé son dernier GP de France en 2008 et a récemment accueilli un test de jeunes pilotes pour Mercedes, Ferrari et Force India. Cependant, au moment où nous mettons sous presse, il semble que le circuit Paul Ricard, avec ses équipements ultra modernes, soit le mieux placé pour accueillir le GP. La piste du Castellet, dans le Var, n'a pas accueilli de GP dans sa configuration actuelle et dispose d'infrastructures limitées pour les spectateurs, mais elle est considérée comme l'une des plus sûres au monde et ce point pourrait jouer en sa faveur.

La question, naturellement, est de savoir si les officiels parviendront à trouver les fonds nécessaires...



## GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS "COOL" POUR

**Eddie Jordan** L'ancien patron d'écurie vient de vendre son super yacht de 37 mètres au présentateur de télé Chris Evans pour £5,5 millions. Mais d'après la rumeur, Eddie va se payer un 50 mètres à £20 millions...



**Le tourisme** Felipe Massa était loin d'être le seul acteur de la F1 à profiter du GP d'Inde pour aller faire une petite visite au Taj Mahal avant la course

**Les femmes en F1** Susie Wolff a entamé les essais en F1 pour Williams, et Maria de Villota, pilote d'essais de Marussia, a fait sa première apparition en public après le terrible accident qui lui a coûté un œil

**Un revenant** Le champion 1996 Damon Hill fait un retour au volant d'une F1, une Red Bull RB6, lors d'un show à Barcelone



MOIS "BOF" POUR

**Papa Vettel** Sebastian Vettel est peut-être en marche pour un troisième titre, mais son père, Norbert, n'a pas autant le vent en poupe. Vettel Senior a fini dernier lors de sa première course dans la Volkswagen Scirocco Cup

**Le nouveau pilote McLaren** Depuis qu'il a signé avec Woking, Sergio Pérez n'a pas marqué un seul point – avec un abandon ou une collision à chaque course





TECH

## Test de pneus décisif pour 2013

Au GP du Brésil, Pirelli donnera aux équipes un avant-goût des gommes 2013 – s'il ne pleut pas

Les essais du vendredi, lors du dernier GP de la saison 2012 à Interlagos, auront plus d'importance que d'habitude car ils seront l'occasion d'un premier contact avec les pneus type 2013.

« Ils sortent du même moule donc leur forme est la même, mais leur conception est très différente, explique Pat Symonds, le rédacteur technique de F1 Racing. Leur raideur en courbe est un peu plus grande, mais comme leur raideur verticale est un peu plus faible à l'avant comme à l'arrière, les pneus se déformeront un peu plus à grande vitesse. C'est très important, surtout à l'arrière, car la forme du flanc, qui change tout en matière d'aérodynamique, est très différente et le sillage des pneus arrière file tout droit dans le diffuseur. »

Les équipes voudront passer du temps à comprendre comment évolue le flux entrant dans le diffuseur avec ces nouveaux pneus – grâce à un scanner ou en fixant un capteur de pression sur le diffuseur.



Selon Symonds, il est difficile de dire quel effet auront ces pneus sur le design. « Leur forme change continuellement, dit-il, il est donc bon – et beaucoup d'équipes y travaillent – de chercher des formes aérodynamiques non sensibles à la forme du pneu. Les équipes seront différemment touchées en fonction de la sensibilité de l'aéro de leur voiture aux pneus. »

Les pneus 2013 sont aussi plus lourds, de 250 g à l'avant et de 1,25 kg à l'arrière. « Les monoplaces sont lestées à l'avant mais les nouveaux pneus vont alourdir les voitures de 3 kg, ce qui rétablira l'équilibre. C'est un autre point à considérer, » dit Symonds.

Avec tant de choses à apprendre, les équipes espèrent qu'il fera sec. Sinon, elles devront attendre février pour tester les nouveaux pneus.

STATS

## Comment Pirelli a utilisé ses divers pneus en 2012

On n'a pas vu beaucoup de super-tendres, le fournisseur préférant les tendres et les intermédiaires

**Super-tendre 4 courses** (Monaco, Canada, Singapour, Corée)



**Tendre 15 courses** (Australie, Chine, Bahreïn, Espagne, Monaco, Canada, Europe, GB, Allemagne, Hongrie, Singapour, Japon, Corée, Inde, Abou Dhabi)



**Medium 12 courses** (Australie, Malaisie, Chine, Bahreïn, Europe, Allemagne, Hongrie, Belgique, Italie, Abou Dhabi, USA, Brésil)



**Dur 9 courses** (Malaisie, Espagne, GB, Belgique, Italie, Japon, Inde, USA, Brésil)





## “Hamilton a fait le mauvais choix”

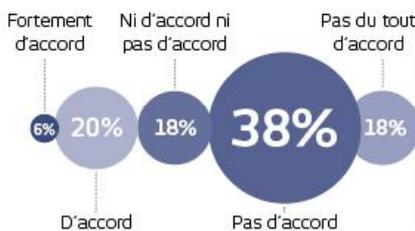
Il a fait le grand saut de McLaren à Mercedes pour 2013 et pour la majorité d'entre vous, il n'a pas bien fait

La décision de Lewis Hamilton de quitter McLaren pour une équipe qui n'a gagné qu'une course en trois ans a été le grand débat de la saison. Mais nous voulions savoir si vous, les fans, pensiez que le champion du monde 2008 a fait un bon choix de transfert. 6448 d'entre vous ont répondu à notre dernière enquête, une majorité (56 %) désapprouvant plus ou moins fortement l'idée qu'aller chez Mercedes était le bon changement pour Hamilton. Seuls 26 % sont d'accord ou tout à fait d'accord avec le fait qu'il ait pris la bonne décision, tandis que 18 % restent sans opinion.

En revanche, les fans approuvent les choix de pilotes des équipes McLaren et Ferrari. McLaren a engagé Sergio Pérez pour remplacer Hamilton, tandis que Ferrari a choisi

si de garder Felipe Massa pour une huitième saison. 58 % d'entre vous approuvent ou approuvent fortement le choix de Ferrari et la majorité (48 %) pensent que Sergio Perez est l'homme qu'il fallait pour remplacer Hamilton chez McLaren.

### “Hamilton a eu raison d'accepter cette offre de Mercedes”



## GAGNEZ UNE CASIO

Pour vous remercier de votre soutien, nous avons fait équipe avec Casio pour offrir chaque mois des prix aux



membres de la *Global Fan Community*. Nous offrirons une montre Casio Edifice à cinq membres chanceux chaque mois. Tout ce que vous avez à faire, c'est de prendre part à notre enquête en ligne mensuelle. Ce mois-ci les gagnants sont :

Jean-Francis Labelle, *France*

Monika Gesicka, *Pologne*

Lochie Lawrence, *Australie*

Yuriy Ovsyannikov, *Russie*

Andrew Richards, *Grande-Bretagne*

**POUR REJOINDRE LA GLOBAL FAN COMMUNITY ALLEZ SUR :**

[www.f1racing.co.uk/global-fan-community](http://www.f1racing.co.uk/global-fan-community)



# Vettel est devenu votre favori

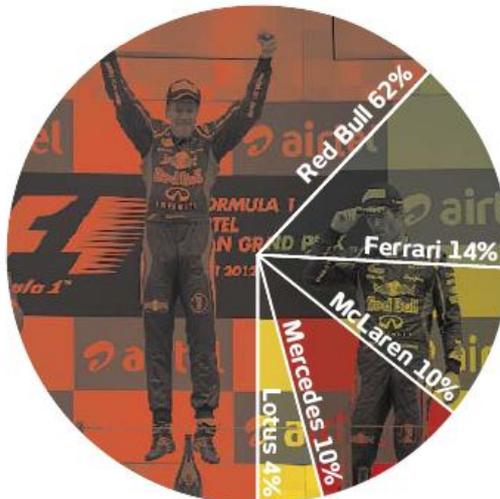
Alonso a beau avoir été votre champion de cœur pendant toute la saison, un autre double champion du monde s'est désormais emparé de la première place



Laquelle de ces équipes aura la meilleure paire de pilotes en 2013 ?

Selon les fans, Red Bull aura la meilleure paire de pilotes en 2013

Vettel et Webber resteront équipiers pour la cinquième année consécutive en 2013. Les autres duos ont changé mais, d'après vous, c'est Red Bull qui a le meilleur



**Red Bull**  
Sebastian Vettel & Mark Webber



**Ferrari**  
Fernando Alonso & Felipe Massa



**McLaren**  
Jenson Button & Sergio Pérez



**Mercedes**  
Lewis Hamilton & Nico Rosberg



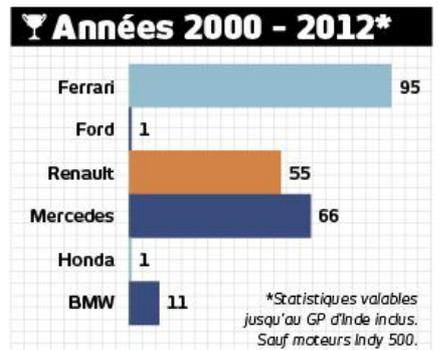
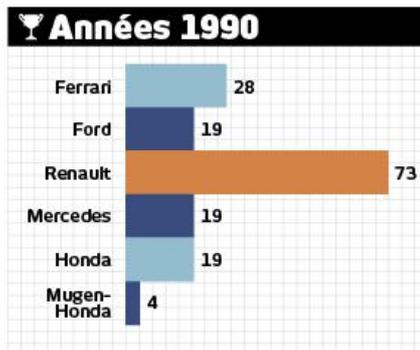
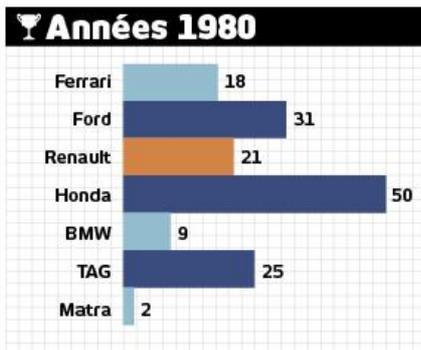
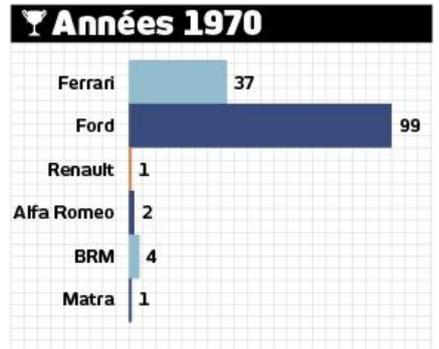
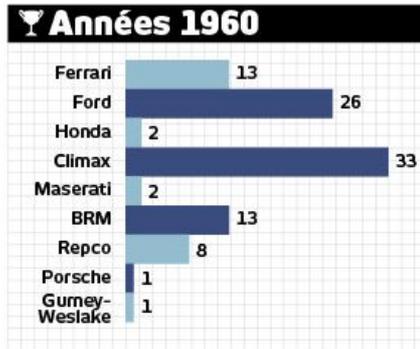
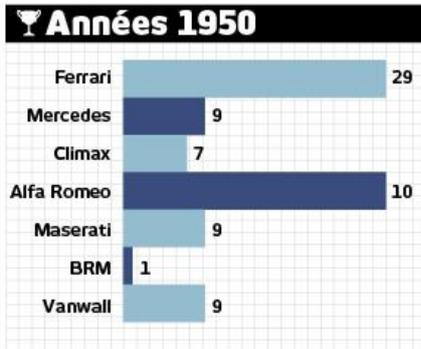
**Lotus**  
Kimi Räikkönen & Romain Grosjean (à conf.)



STATS

# Puissant !

En Inde, Vettel a donné à un moteur **Renault** sa 150e victoire. Mais seule Ferrari a réussi à gagner durant durant décennie



NEWS

# La Thaïlande pense avoir un GP en 2014

Le pays qui nous a donné Red Bull veut un GP



Le show de Red Bull à Bangkok en 2010 avait attiré 100000 spectateurs.

Bangkok est considérée comme l'une des plus belles villes du monde, mais en 2014, elle pourrait bien devenir une destination de GP, les responsables thaïlandais ayant annoncé qu'un contrat pour une course de F1 devrait être signé en fin d'année. « Ce sera sans doute un contrat d'un an renouvelable, » a déclaré Kanokphand Chulakasem, directeur de l'Autorité Sportive de Thaïlande.

Bernie Ecclestone aurait rencontré Kanokphand et un conseiller du copropriétaire multimillionnaire de Red Bull, Chalerm Yoovidhya, lors du week-end du GP de Singapour, afin de discuter de la possibilité que les rues de Bangkok accueillent une seconde course nocturne de F1.

Selon des rapports en Thaïlande, Red Bull, dont les racines sont dans ce pays, partagerait 40 % du coût de l'événement avec d'autres entreprises privées. Le gouvernement thaïlandais assurerait les 60 % restants.

Mais il se pourrait que les responsables thaïlandais aillent plus vite que la musique. Avec un calendrier 2014 quasi plein, il semble difficile d'y glisser cette course. Les organisateurs envisagent plusieurs emplacements dans la ville, mais il leur faudrait d'abord un contrat signé qui leur garantisse une place.

**CADEAU NOEL**

**PILOTEZ DANS LYON À 320 KM/H**

**AVEC LYON STREET RACE, REVEILLEZ LE LYON QUI EST EN LUI**

COFFRETS CADEAUX  
**NOEL**  
A PARTIR DE 40€



BY CYRILLE DRUART

A bord de nos 18 simulateurs de pilotage professionnels (6 Formule 1, 6 Rallye, 6 Prototypes Endurance), découvrez les sensations de la course automobile en situation réelle face à d'autres pilotes et en toute sécurité.

A Noël, offrez l'expérience ultime de notre nouveau circuit LYON STREET RACE pour piloter dans Lyon à 320 km/h.

Nos Coffrets Cadeaux sont disponibles sur notre boutique en ligne ([www.i-way-shop.com](http://www.i-way-shop.com)), par téléphone ou sur place.

**I-WAY**

Simulation Formule 1, Rallye, Endurance

[www.i-way.fr](http://www.i-way.fr) . 04 37 50 28 70 . Lyon 9



**Pat Symonds**

**F1PASS TECH**

Le consultant technique de F1 Racing explique les arcanes de la F1

CE MOIS-CI...

## Les souffleries

**Une simple question pour commencer : pourquoi les équipes utilisent-elles des souffleries ?**

Il y a deux points essentiels dans la performance d'une Formule 1 : les pneus et l'aérodynamique. Les équipes n'étant plus autorisées à développer les pneumatiques, le facteur principal de différenciation est l'aérodynamique. La meilleure façon d'améliorer l'appui et l'efficacité aérodynamiques consiste à utiliser une soufflerie pour faire des expériences semi-empiriques.

**En quoi les souffleries utilisées en F1 diffèrent-elles de celles des autres industries ?**

Un équipement que l'on retrouve dans toutes les souffleries du sport automobile, mais rarement dans d'autres, est le plancher roulant. Compte tenu de l'importance du dessous de la voiture et de l'aérodynamique des roues en rotation sur une F1, il est essentiel de représenter la voiture se déplaçant sur le sol et dans l'air, en la plaçant sur un tapis roulant. Le premier plancher roulant que j'ai conçu utilisait un tapis semblable à celui d'une caisse de supermarché, un peu amélioré. Mais parvenir à faire tourner le tapis à 180 km/h est tout un art. De nos jours, les tapis sont en acier et ils ont une durée de vie plus longue.

**Quelle est la taille d'une soufflerie de F1 ?**

La maquette ne doit occuper qu'une petite partie de la section utile du tunnel. On voit souvent des images de la traînée d'une voiture roulant par temps de pluie. Sur piste, ce nuage n'est pas limité, alors qu'en soufflerie il peut être réfléchi par les murs du tunnel, d'où des perturbations. La maquette doit être bien séparée des murs et du toit du tunnel. En général, une soufflerie pour une maquette à 60 % fait 65x30 mètres au sol, et la section transversale utile sera de 4x3,70 mètres et jusqu'à 15 mètres de longueur. La section frontale d'une F1 doit représenter moins de

4 % de la section utile. Comme une F1 a une section frontale d'environ 1,5 m<sup>2</sup>, la section utile de la soufflerie doit mesurer environ 7x6 mètres pour donner un résultat probant.

Il y a des inconvénients à utiliser de petites maquettes (d'autant qu'on les teste à des vitesses plus basses que les vitesses opérationnelles) : on ne peut obtenir une parfaite similitude en raison de "l'effet Reynolds". Pour résumer, l'air se comporte de façon légèrement différente selon le rapport entre les forces d'inertie et les forces visqueuses. En général, une maquette à 50 % et roulant à 50 mètres/seconde offre une simulation acceptable.

**Quels types de paramètres mesure-t-on dans une soufflerie ?**

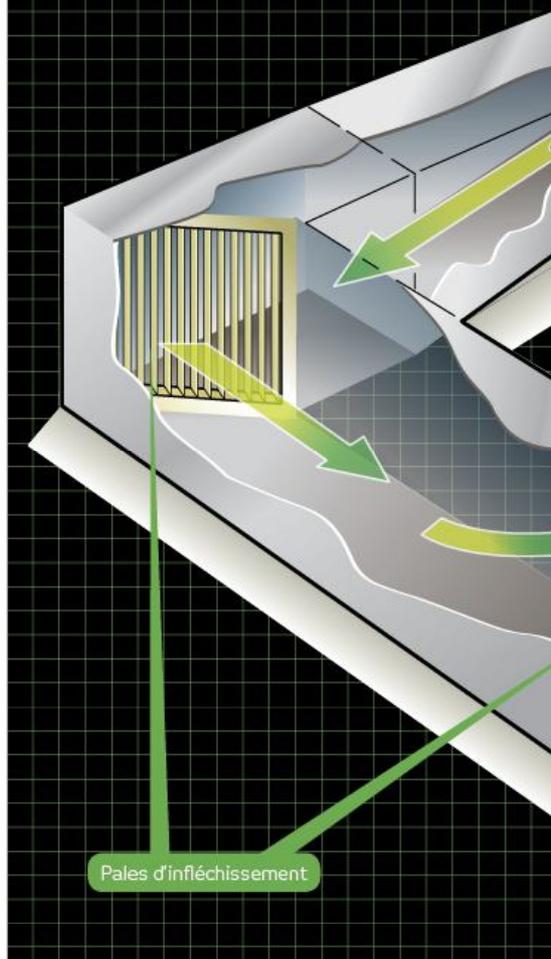
La réponse évidente est "la traînée et l'appui", mais l'équilibre entre l'avant et l'arrière est tout aussi important. On mesure également d'autres forces ou moments qui agissent sur chaque axe et dont l'analyse permet de déterminer les forces résultantes en jeu.

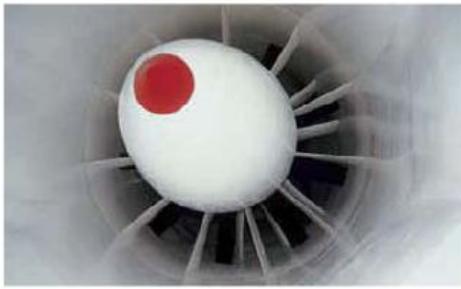
Une des limites des essais en soufflerie est leur côté empirique : les tests sont menés isolément et même si le résultat est clair, il n'est pas toujours facile de dire comment les améliorations ont été obtenues. Pour améliorer l'interprétation des données, on mesure aussi beaucoup de pressions, en général plus d'une centaine. Leur analyse va aider l'aérodynamicien à comprendre le régime de flux présent sur la maquette.

**Y a-t-il d'autres façons d'observer ce qui se produit en soufflerie ?**

On peut utiliser la vélocimétrie par image de particules (PIV). Dans cette technique, on parsème le flux d'air de la soufflerie de minuscules bulles de polystyrène qui se comportent de la même façon que l'air. On observe leur mouvement en les éclairant au laser et en les filmant. Un logiciel très élaboré détermine ensuite la direction et la vitesse des flux, ce qui est utile non seulement

## À l'intérieur d'une soufflerie en circuit fermé





## LA BOUCLE EST BOUCLÉE

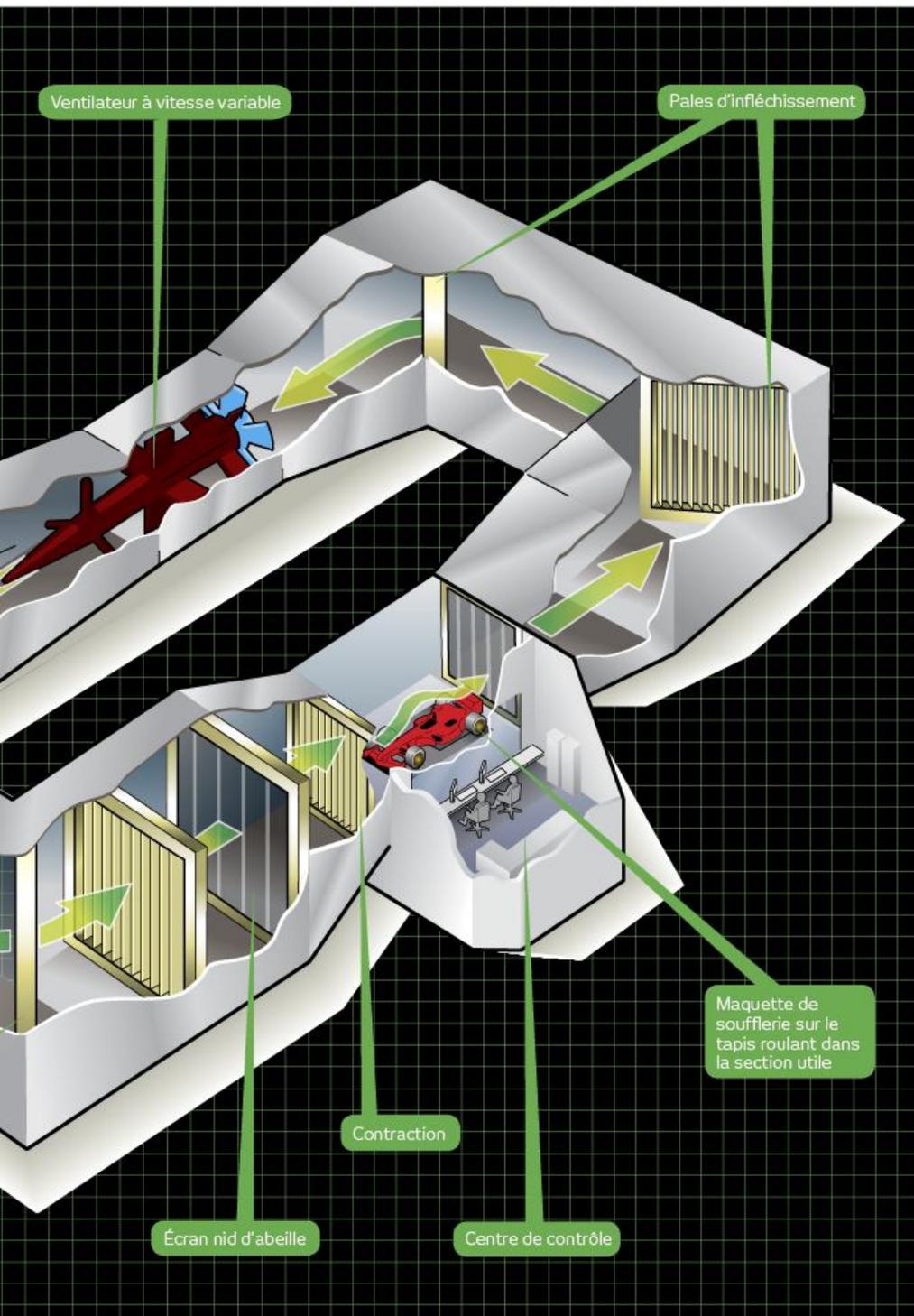
Les souffleries de F1 font circuler l'air dans un énorme tube en circuit fermé. Vu du dessus, ce tube est de forme rectangulaire et des pales concaves orientent l'air dans les virages. Un énorme moteur et son ventilateur axial sont

branches du rectangle, et la maquette est placée dans l'autre.

La section transversale des tubes varie dans la longueur. La maquette est posée dans la section utile, en général la plus étroite. Juste avant, on a la plus grosse section dite "chambre de

décantation", qui égalise le flux grâce à une grille en nid d'abeille.

Le secret d'une très bonne soufflerie est de faire accélérer l'air depuis la chambre de décantation vers la section utile en soignant particulièrement la qualité du flux.



pour l'étude des caractéristiques du flux détaché de la coque mais aussi pour les comparer avec les résultats de la CFD [Ndlr : mécanique des fluides numérique] pour vérification supplémentaire.

Pour le flux qui reste attaché à la carrosserie, on utilise des peintures de visualisation de flux, comme celles en usage sur les vraies voitures lors des séances d'essai. Elles montrent non seulement la direction des flux mais aussi à quel moment le flux se détache de la surface de la carrosserie.

### À quelle vitesse se déplacent l'air et le tapis roulant dans une soufflerie ?

Selon l'accord sur la restriction des dépenses en F1, la taille des maquettes doit être limitée à 60 % et la vitesse de l'air à 50 m/sec (180 km/h). La seule exception consiste en quatre jours de test à l'échelle réelle, pouvant se dérouler soit sur une piste d'essai, soit dans une soufflerie à taille réelle.

S'il n'y avait pas de restriction des dépenses, le coût des essais en soufflerie atteindrait des sommets. Par exemple, quand nous avons construit la soufflerie chez Benetton, un des aspects les plus coûteux fut de construire un poste électrique pour assurer l'alimentation en électricité.

Une soufflerie assez grande pour tester une maquette à 60 % à 50 m/sec consomme environ 870 kW. Comme la consommation est proportionnelle au cube de la vitesse de l'air, la facture d'électricité serait pratiquement divisée par deux si l'on abaissait la vitesse de 50 à 40 m/sec.

### Marussia a tenté de se passer de soufflerie. Jusqu'à quand va-t-on continuer à utiliser les souffleries en F1 ?

Les souffleries sont plus précises que la CFD dans bien des domaines, mais les deux cohabitent comme techniques complémentaires. La CFD s'améliore d'année en année grâce à des logiciels de plus en plus performants, des ordinateurs plus rapides et une meilleure interprétation, mais elle ne sera pas l'outil principal avant plusieurs décennies. 📌



# Bruno Senna

# 3,2,1 PARTEZ

Du volant au clavier (stylo ?), Bruno en piste pour *F1 Racing*

## FIN DE SAISON ET MAL DU PAYS

**Le Brésil me manque** et je suis impatient de retrouver mes amis et ma famille à l'occasion de la dernière course de l'année à São Paulo. J'adore regagner mes pénates, d'autant plus qu'à l'heure actuelle le pays est en pleine effervescence en vue de la Coupe du Monde de Football 2014 et des JO de 2016. Le fait d'être le pays hôte de ces deux événements est fantastique, mais je suis quand même un peu inquiet étant donné que les Brésiliens ne sont pas réputés pour leur sens de l'organisation !

Un exemple : la première fois que je suis venu en Angleterre, j'avais du mal à comprendre pourquoi je ne pouvais pas manger dans un restaurant si je n'avais pas réservé. Au Brésil, nous allons généralement au restaurant sur un coup de tête, et si on arrive sur place suffisamment tôt, on est assuré d'avoir une table. En Angleterre, tout est planifié, au contraire du Brésil. Ça ne m'étonnerait pas qu'on soit en retard dans les travaux six mois avant le début de la Coupe du Monde, et que ce soit le rush ensuite pour que tout soit bouclé à temps. Mais bien entendu, tout sera finalement prêt et les JO bénéficieront ensuite de la réfection des infrastructures aéroportuaires, routières et des transports en commun.

Le Brésil est un pays magnifique. Tout le monde parle de la plage

de Copacabana à Rio, mais je dois bien admettre que je n'y suis moi-même jamais allé. Un endroit qui vaut vraiment le coup d'œil est un archipel situé à 350 km des côtes brésiliennes appelé Fernando de Noronha.

C'est un site classé au patrimoine mondial de l'Unesco, totalement préservé et absolument splendide.

Pantanal est un autre lieu qui vaut le coup d'être visité, l'une des plus grandes zones humides au monde. Selon la période où vous y allez, vous pouvez apercevoir différents animaux et oiseaux exotiques, et des singes peuvent même venir s'amuser avec vous ! Ce n'est pas infesté d'hôtels vu qu'on est en pleine forêt tropicale. Et si on s'enfonce dans cette dernière, on peut débou-

cher sur la jungle de Fordlândia. Il s'agit d'une ville industrielle construite par Henry Ford dans les années 20 dans l'optique de fabriquer des pneus pour ses voitures. Ça n'a finalement pas abouti, mais c'est un lieu étrange où se côtoient de longues avenues à l'Américaine et des maisons en bois. Une rareté au Brésil, où nos maisons sont généralement faites de briques et de béton.

Le Brésil est devenu récemment la sixième puissance économique au monde, au détriment du Royaume-Uni ; c'est donc un pays qui compte à l'heure actuelle. Le problème est que la richesse est mal répartie et qu'on assiste à un creusement des inégalités entre les riches et les pauvres, chose qu'on ne retrouve pas dans tous les pays. A São Paulo, vous n'avez pas à aller bien loin pour trouver un gratte-ciel surplombant une favela. Certes la classe moyenne s'agrandit, mais quelles sont les limites de celle-ci ?

La Fondation Senna se renforce toujours et vient en aide à plus de 2,5 millions d'enfants et d'adolescents. Depuis sa création, environ 14 millions de personnes et bon nombre d'États ont intégré des projets de la Fondation dans les cursus scolaires.

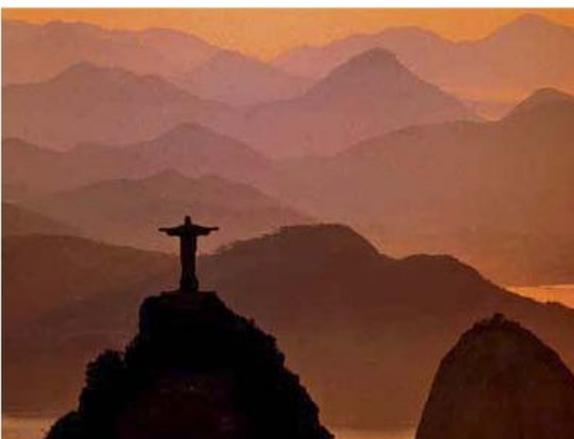
"En s'enfonçant dans la forêt tropicale, on tombe sur la jungle Fordlândia. Il s'agit d'une ville industrielle née à l'initiative d'Henry Ford dans les années vingt"

Interlagos constitue la dernière manche de cette longue saison et comme toujours, ce sera fun mais intense vu que j'évoluerai à domicile. J'ai prévu d'arriver le lundi soir d'Austin et de réserver les jours qui suivent à des actions de sponsoring et de RP. Après le GP, je resterai une semaine de plus pour diverses activités, avant de retourner en Europe. Je n'aurai pas vraiment le temps de souffler avant de revenir au Brésil pour passer les fêtes de fin d'année en famille.

Habitant à Monaco, mes amis me manquent au pays, mais certains d'entre eux ont évolué – ils sont mariés et ont des enfants. Quand on se retrouve, on se fait toujours un bon repas, généralement l'un de nos plus délicieuses spécialités nationales : la *feijoada*, un plat à base d'haricots noirs. Ces derniers sont similaires aux blancs, mais ils fondent en bouche – c'est délicieux. Rien que d'y penser, j'ai envie d'en manger.

Le GP du Brésil sera à ne pas manquer et j'espère qu'on y fera un bon résultat pour finir la saison sur une bonne note.

Si son développement économique est récent, le Brésil est un rendez-vous incontournable de la F1.



FRANS LANTING/CORBIS





# Peter Windsor DOCTEUR F1

Un des membres fondateurs de *F1 Racing* revient "à la maison"

## KOBAYASHI A-T-IL UN AVENIR CHEZ SAUBER ? JE DIS : SAUVEZ KAMUI !

Je sais, Twitter est au goût du jour, mais j'adore le monde des *hashtags*. Tom Gaymor, un excellent commentateur sur Eurosport Angleterre, en a créé un, *#YoungBloods!* et il l'alimente dès qu'un jeune talent émerge dans le GP3 ou les World Series by Renault. *#Déçu*, il l'est en regrettant la disparition des essais privés F1. Les *hashtags* orientent les utilisateurs de Twitter. Sa beauté est sa singularité, on ne peut utiliser deux mots lorsqu'un seul suffit.

Voici donc mon *hashtag* du mois, *#Rame-nousSutil!* Il est rapide, les gens qui le soutiennent croient encore en lui et lui sont fidèles, il mérite une seconde chance. Tout le monde mérite une seconde chance, même si la plupart des gens de la F1 pensent qu'ils ne commettent jamais d'erreur.

Je pense qu'on pourrait dire *#QuiEstLeBoss?* en pensant à Mercedes GP. Niki Lauda a toujours été un type épatant et il n'a jamais laissé passer une opportunité. Mais je me pose des questions sur son nouveau rôle de directeur non exécutif chez les flèches d'argent. Qu'y fera-t-il au juste ? Le *timing* de Niki est impeccable. Avec @LewisHamilton chez Mercedes, avec l'écurie de Ross Brawn qui sort de trois années d'apprentissage, comment Niki pourrait-il être autre chose qu'un régal en 2013 ? Lewis gagnera des courses – car il est Lewis – et Ross réunira tous les morceaux du puzzle car, s'il n'est pas Adrian Newey, c'est un fantastique manager et meneur de talents. L'argent ne manque pas à Stuttgart et on peut penser qu'il sera soutenu par des tonnes de *#Languedebois*. Il y aura beaucoup de *#Bontemps* après les courses 2013 de @MercedesAMGF1.

Mais que nous disent-ils en embauchant Niki ? Que Ross ne pouvait pas communiquer avec Norbert Haug qui, en retour, ne pouvait pas communiquer avec la direction de Mercedes ? Niki a-t-il pour mission de faire le lien entre Ross et Norbert ? Ou le chaînon manquant se situe-t-il entre Norbert et ses employeurs ?

Il faut replacer ça dans le contexte de Red Bull : Christian Horner a fait venir Adrian Newey grâce à un bureau directeur qui lui faisait entièrement confiance. Ensemble, ils ont construit l'écurie qu'ils voulaient. Ils s'en sont tenus à leurs décisions et à leur engagement. Ils ont mûrement réfléchi à ce qu'ils devaient faire du côté des pilotes, ils ont tiré la quintessence de l'irascible Helmut Marko qui a lui-même obtenu tout ce qu'il y a de mieux chez Dietrich

Mateschitz. Simple, logique, efficace.

Le sport automobile n'est pas compliqué. Red Bull le démontre au quotidien tout comme Williams, McLaren, Ferrari, Brabham et Lotus l'ont démontré en leur temps. Il faut que des gens talentueux puissent faire ce qu'ils aiment et uniquement ça. Ajoutez des couches de management et de corporate et vous finirez rapidement comme Jaguar, BAR, Beatrice... ou Mercedes.

J'étais à Charade lorsque Helmut Marko a perdu un œil en course, en 1972. À l'époque, mon sentiment était assez standard : « Au moins, il ne s'agit que d'un œil ». J'ai gardé la même relation avec Helmut : une drôle de poignée de main et, de temps en temps, on rattrapait le temps perdu. C'était à peu près tout mais une mimique en dit plus que mille mots avec quelqu'un comme lui. Niki occupait cependant alors la majeure partie de mon temps. Carlos Reutemann n'était pas de taille à lutter contre un Niki très affûté et épaulé par la magie de son fidèle mécanicien, Ermanno Cugghi.

Quand je vois tout ce qui se passe chez Mercedes, je me demande ce que ça cache. Helmut, exigeant et totalement impliqué, a eu d'excellents résultats. La carrière de Niki chez Ferrari, en qualité de consultant au milieu des années 90, n'a pas marqué l'histoire (réengager John Barnard était aussi imaginaire que de suggérer à Ferrari qu'elle doit continuer de peindre ses F1 en rouge). Il est peut-être préférable d'oublier le passage de Niki chez Jaguar (à moins, bien sûr, que vous soyez James Courtney, auquel cas vous pouvez légitimement demander #OùEst-MonVolantF1?). Ross Brawn a-t-il vraiment besoin d'entendre Niki déclarer « Nous construirons une voiture entièrement nouvelle pour 2013 » ou « La voiture de 2012 ne pouvait pas être suffisamment

"Je sais, Twitter est au goût du jour, mais j'aime les *hashtags*. Sa beauté est sa singularité"

développée » ? Si c'est le cas, il n'y a pas la place pour Ross et Niki. Ou Norbert. *#QuiEstLeBoss?* comme je disais.

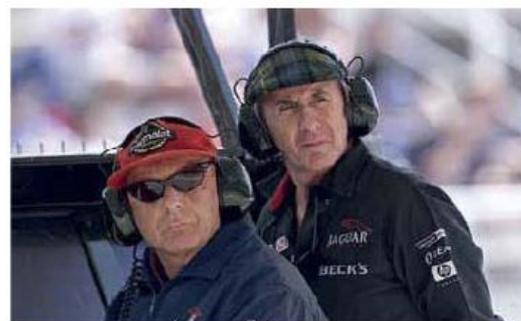
Un dernier mot, cette fois-ci sur @kamui\_kobayashi et Sauber : Je sais que les commentaires de Monisha Kaltenborn – « Nous sommes tristes

Le tandem Newey/Horner a très bien fonctionné chez Red Bull, sa fondation sont ses résultats.





Kobayashi est tout sauf fade et il a réussi à monter sur le podium de sa course à domicile. Comment n'a-t-il pas pu attirer un sponsor japonais ?



Niki Lauda (avec Jackie Stewart), à l'époque Jaguar. Espérons que son association avec Mercedes générera de plus grands succès.

de ne pas pouvoir garder Sergio » – impliquent que l'argent n'a pas changé de main lorsque le Mexicain a signé pour McLaren. #PourquoiPas? Donnez à quelqu'un comme Sergio une chance et tout avocat qui se respecte espérera avoir en retour un contrat de sept ans – même s'il amène de l'argent.

Mais bon, passons. Je suppose que Sauber a signé avec Kamui dans les mêmes intentions : c'est un bon pilote et Sauber espérait attirer des sponsors japonais. Par la suite, le bonus aurait été de le vendre très cher. C'est le problème avec Kamui : lui, son manager et Sauber n'ont pas pu lever de fonds au Japon. Ce qui pose la question : à quoi son manager a-t-il travaillé ces trois dernières années ? Ce n'est pas comme si son client faisait profil bas ou qu'il était ennuyeux, fade. Mais le pire est qu'aucune écurie ne fait la queue pour s'attacher ses services. Trop de bons pilotes ont de généreux budgets.

Oui, le pilotage de Kamui est parfois rugueux comme on l'a vu en Corée et en Inde. Il est toujours à la limite lorsque le train arrière de sa F1 est paresseux, comme le vendredi à Singapour et Monza. Par contre, il gesticule probablement moins que Pérez derrière le volant – Sauber n'a pas les moyens de s'offrir un bon simulateur. Kamui a battu Jensen au Japon pour monter sur son premier podium. Il pense bien évidemment être suffisamment rapide pour gagner des courses – peu importe la finesse, la rapidité et l'agressivité suffiront.

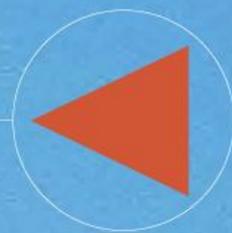
À part que ça ne suffira pas dans le climat présent. Il y a trois ans, il nous avait électrisés par ses débuts chez Toyota (rendus possibles grâce au président visionnaire de Toyota Motorsport, John Howett), au Brésil et à Abou Dhabi. Kamui vit dans l'espoir que Sauber lui offrira une nouvelle année de F1. Pour satisfaire cette demande, l'écurie devrait ignorer la candidature de pilotes talentueux qui ont un budget et faire rouler non pas un, mais deux pilotes en se basant sur leur seul mérite. C'est beaucoup demander. Mais si Vijay Mallya le fait, les Gnômes de Zurich (comme dans le livre dévoré par Piers Courage en 1969) peuvent probablement y parvenir pour Hülkenberg-Kobayashi.

#GardezKamui! 🇫🇮

PHOTOS : CHARLES COATES/LAT - STEVE ETHERING/TON/LAT - CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

Follow Peter Windsor on Twitter @peterdwindsor

# Ça, c'était une F1 !



## Numéro 10 : L'Eagle Mk1

À l'occasion d'Austin, voici la seule F1 construite aux USA ayant gagné un GP

TEXTE JONATHAN REYNOLDS  
PHOTOS TIM KENT

**Au diable les appuis !** Avant que les concepteurs ne découvrent les gains en adhérence tirés d'ailerons et d'autres appendices aérodynamiques, les F1 étaient minces, lisses et aucune ne fut plus élégante que cette Eagle Mk1. Depuis son nez en "gueule de rapace" et son châssis en forme d'obus, jusqu'à ses élégantes sorties d'échappement en titane poli qui jaillissaient de son moteur, elle avait tout d'une F1 victorieuse et elle le devint à l'été 1967.

Les Eagle naquirent quand Goodyear demanda aux icônes du sport auto US qu'étaient Dan Gurney et Carroll Shelby de les aider à remporter les 500 Miles d'Indy. En échange, le manufacturier leur donna le feu vert pour la construction d'une F1. Mais Gurney et Shelby ne voulaient pas seulement faire une F1. Ils voulaient une F1 américaine, conçue et assemblée dans leur QG de Santa Anna en Californie, appelée All American Racers (AAR).

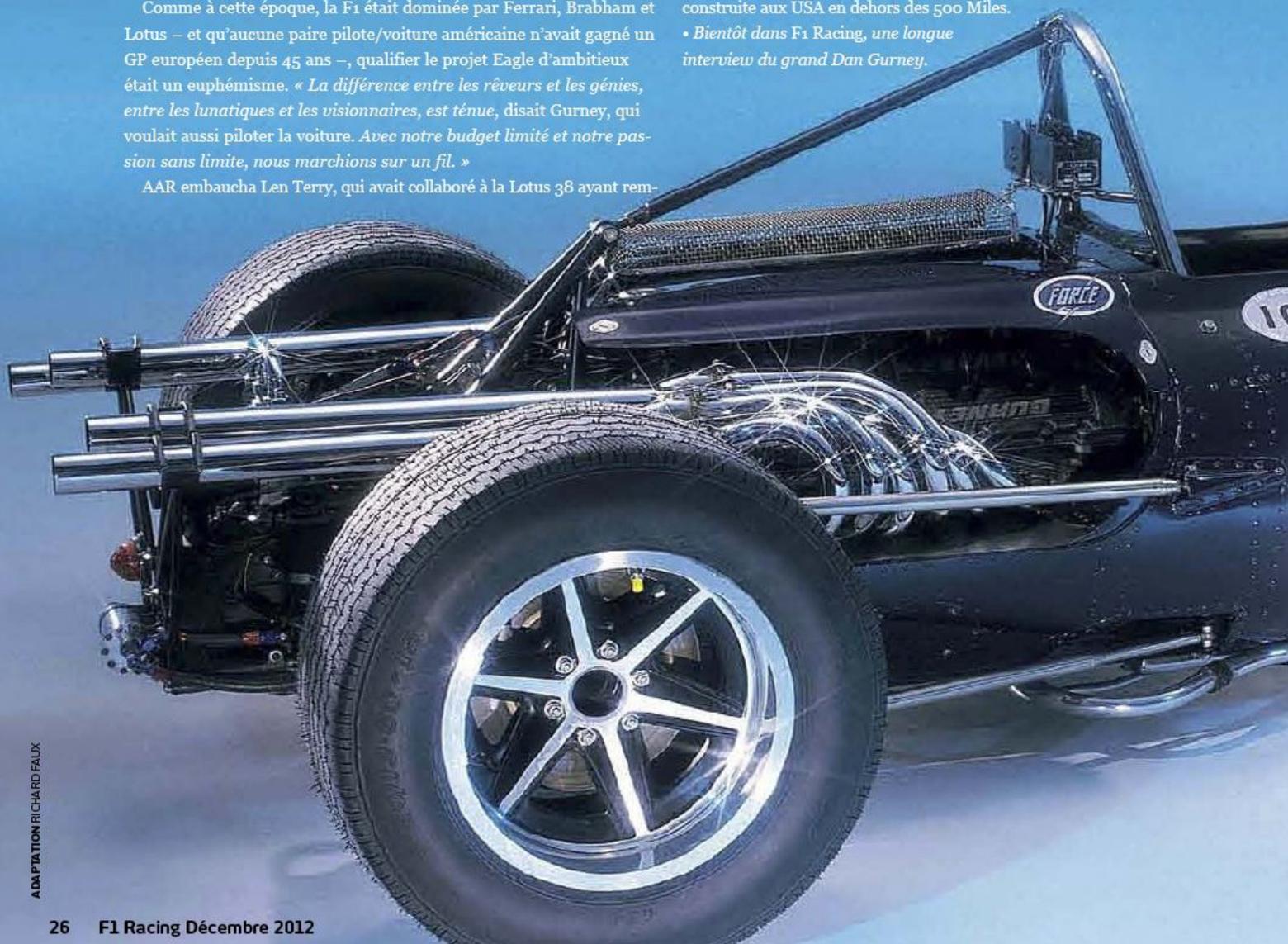
Comme à cette époque, la F1 était dominée par Ferrari, Brabham et Lotus – et qu'aucune paire pilote/voiture américaine n'avait gagné un GP européen depuis 45 ans –, qualifier le projet Eagle d'ambitieux était un euphémisme. « La différence entre les rêveurs et les génies, entre les lunatiques et les visionnaires, est ténue, disait Gurney, qui voulait aussi piloter la voiture. Avec notre budget limité et notre passion sans limite, nous marchions sur un fil. »

AAR embaucha Len Terry, qui avait collaboré à la Lotus 38 ayant rem-

porté les 500 Miles 1965, et commença à travailler avec la firme britannique Weslake sur un V12 original. Avant qu'il ne soit prêt, pour 1966, la voiture reçut un quatre cylindres Coventry-Climax. En dépit d'un manque de puissance, elle fut rapide et Gurney marqua des points dans deux de ses huit courses. En 1967, l'équipe toucha enfin son nouveau moteur Weslake et l'Eagle prit son envol. Gurney se qualifia quatre fois en première ligne et obtint le meilleur tour deux fois en onze courses – mais il ne vit que deux fois l'arrivée. Cependant, qu'il monte alors deux fois sur le podium en disant long sur la vitesse de cette machine fragile.

C'est le GP de Belgique 1967 qui restera dans les mémoires. Avec un châssis allégé en magnésium inflammable, Gurney signa le record du tour et la moyenne la plus élevée pour cette unique victoire d'Eagle. Il devint le second pilote à remporter un GP au volant d'une voiture qu'il avait construite et le seul, encore aujourd'hui, à l'avoir fait une F1 construite aux USA en dehors des 500 Miles.

• *Bientôt dans F1 Racing, une longue interview du grand Dan Gurney.*





### EAGLE MK1

<b>Châssis</b>	Monocoque aluminium/magnésium
<b>Moteur</b>	2,7-litres 4-cylindres Coventry-Climax / 3-litres Gurney-Weslake V12
<b>Puissance</b>	400cv (Gurney-Weslake)
<b>Transmission</b>	5 rapports Hewland DG 300
<b>Embrayage</b>	AP
<b>Pneus</b>	Goodyear
<b>Poids</b>	530 kg
<b>Empattement</b>	245 cm
<b>Pilotes majeurs</b>	Dan Gurney, Bruce McLaren, Bob Bondurant



**VOUS** POSEZ LES QUESTIONS

# Mark Webber

Avec son franc-parler habituel, le pilote Red Bull revient sur cette sombre histoire de "n°2" et dit que Lance Armstrong n'est pas dans ses petits papiers. On apprend également qu'il a dit un mot au jeune Vettel au sujet du doigt levé.....

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

« *J'ai déjà fait ça une ou deux fois,* » lance Mark Webber en prenant place sur la sellette après avoir traversé avec prestance l'hospitality de Red Bull. Nous avons reçu trois fois plus de questions que d'habitude pour le charmant Australien, toujours aussi populaire. Franc et direct dans ses réponses, il ne se défile jamais devant les sujets brûlants. D'ailleurs, avec plus de dix saisons de F1 derrière lui, ce vétéran a de la bouteille en matière d'interview. L'an prochain, quand Michael Schumacher savourera enfin sa deuxième retraite, Webber deviendra, à 36 ans, le pilote le plus âgé sur la grille de départ après, peut-être, Pedro de la Rosa, 41 ans.

Cependant, bien qu'approchant de la fin de sa carrière, Webber a suscité l'intérêt de Ferrari cet été avant de rempiler pour la cinquième année consécutive chez Red Bull aux côtés de Sebastian Vettel. Les événements récents ont montré qu'affronter l'enfant chéri de Red Bull au sein même de son équipe était loin d'être une partie de plaisir, mais "Aussie Grit" n'a jamais été du genre à reculer devant un défi, et c'est avec ce même enthousiasme qu'il aborde l'interrogatoire.

« *Je suppose que les questions gentilles sont sur le dessus,* dit-il en choisissant une carte en milieu de paquet, *alors je passe directement aux*

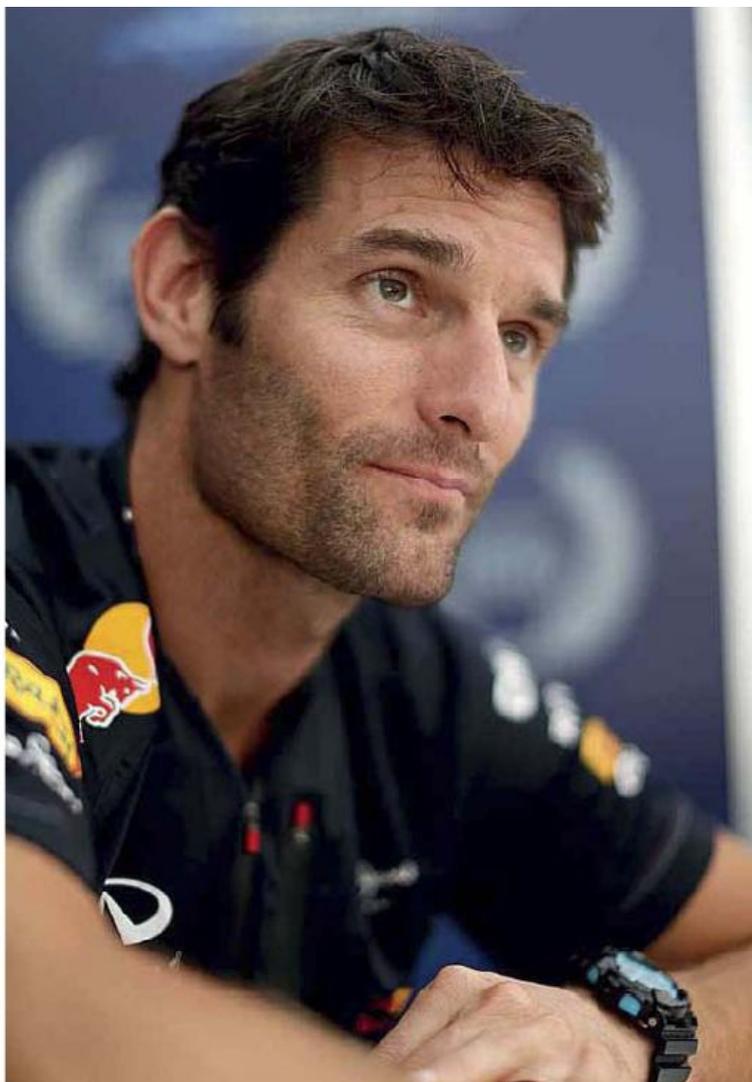
*plus corsées.* »

En retournant la carte, il comprend qu'il avait vu juste et fait la grimace : « *Ah, on y va carrément, alors ?* » Eh oui, Mark...

**Avez-vous vraiment le sentiment d'être traité d'égal à égal chez Red Bull et de ne pas être pilote numéro deux ?**

*Tim Anglin, États-Unis*

[Long silence] Oui. On a fait un travail d'équipe incroyable, avec des victoires pour les deux pilotes, bon, surtout pour Sebastian avec deux titres mondiaux. En 2010, l'écart entre nous deux était très, très serré et chacun avait autant →



de chances de gagner. Mais je pense que c'est la vitesse qui fait la différence dans n'importe quelle équipe et c'est au pilote de faire du bon boulot et d'entraîner l'équipe avec lui. Je me sens bien chez Red Bull. Je ne reste pas l'an prochain avec le sentiment d'être lésé. Ce n'est pas facile de faire le tour de cette question, de bien expliquer ce qu'il en est, mais je suis heureux ici.

### Est-ce que vous arrêteriez la F1 si elle imposait les habitacles fermés par mesure de sécurité ?

*Martyn Boshell, Royaume-Uni*

Je ne pense pas que ça arrivera avant l'heure de ma retraite, donc je ne n'ai pas besoin de me poser la question. Si on impose les habitacles fermés, je pense que ce sera fait correctement. En tout cas, quand on veut courir sur les meilleurs circuits, les meilleures voitures, et contre les meilleurs pilotes, il faut parfois faire des concessions. Si ça arrive alors que je suis toujours en course, je resterai, mais à mon avis, ça ne se fera pas en cinq minutes.

### Mark, comment avez-vous fait pour courir aussi bien à Fuji en 2007 avec une indigestion ?

*Michael Ward, Royaume-Uni*

Je me sentais surtout très faible. Le problème, c'est que je m'étais réveillé à 4h30 du matin, et j'étais vraiment très malade. Je ne gardais rien dans mon estomac. Je pensais m'être suffisamment, disons, "vidé" avant le début de la course, mais le pire, c'est que j'ai dû vomir pendant le GP sans possibilité de me pencher. Tout le monde sait ce que c'est, mais essayez donc de faire ça sans pencher la tête la prochaine fois que vous serez malade ! À part ça, j'ai juste fait mon boulot comme d'habitude.

### Pourriez-vous dire à Sebastian Vettel d'arrêter de nous montrer son doigt comme ça ?

*O Nevell, Royaume-Uni*

Je lui ai déjà dit. Mais il l'a moins fait cette année. Attendons de voir combien de fois il va remettre ça.

### Vous êtes allé plusieurs fois au Tourist Trophy de l'île de Man ; que pensez-vous des courses, des motards et de leur désir de relever ce défi hors du commun ?

*Robert Graham, Royaume-Uni*

L'île de Man est une des courses les plus incroyables en sports mécaniques. Faire courir les participants sur une si longue période est impressionnant. C'est chouette de voir que ces courses existent encore, parce qu'il y en a tellement qui ont disparu. Il y a toujours un

## Quelle a été votre plus belle victoire en GP ?

*PD Hughes, Royaume-Uni*

Hum, difficile à dire [long silence]. Sans doute celle du Nürburgring en 2009 car j'avais galéré pour finir, avec un drive-through en plus. J'aurais pu gagner haut la main. Je me souviens avoir demandé à l'équipe par radio si Sebastian était coincé derrière car je maintenais l'écart. On m'a répondu : « Non, il file droit. » Donc les

choses roulaient pour moi. Quand on tient le deuxième en respect, c'est gagné. Monaco cette année, c'était aussi une belle victoire. On n'avait pas la meilleure voiture, mais j'étais très content du tour qui m'a permis de me qualifier. C'était une victoire spéciale car on n'avait pas la voiture qu'on avait les deux années précédentes.



Il lui aura fallu sept ans, quatre mois et dix jours pour y arriver, mais la première victoire de Webber en Allemagne en 2009 fut sa plus belle, suivie de près par Monaco 2012.



système radio comme dans les années 1950 ou 1960, c'est juste une technologie différente et les organisateurs sont de plus en plus réticents à prendre des risques à cause des questions d'assurance. C'est super de voir une course où les meilleurs pilotes du monde peuvent en découdre avec l'ancêtre de tous les circuits.

J'ai la chance de connaître certains concurrents et j'ai eu l'occasion de voir ce qu'ils ont dans les tripes. Je ne pense pas qu'ils soient cinglés (on peut dire que les boxeurs ou les surfeurs sont cinglés, certains vous diront que je suis cinglé), ce sont des pros et ils savent ce qu'ils font.

**Mark, vous êtes propriétaire d'un pub, me semble-t-il. Alors, vous préférez la bière blonde australienne ou la bitter anglaise ?**

*Simon Cooke, Royaume-Uni*

En fait, le pub appartient à Ann [sa compagne], donc elle s'y investit beaucoup plus que moi, mais bien sûr, j'aime quand les affaires tournent bien pour elle. C'est très gratifiant de voir que ça marche et qu'on y mange rudement bien. Elle en est très fière. Quant à la bière – je préfère la blonde.

**Vous mettez souvent des photos de vos animaux sur Twitter. J'ai adoré l'âne qui broutait la pelouse. Quels animaux avez-vous, et combien ?**

*Karen Clements, Royaume-Uni*

Je ne mets pas souvent des photos de moi sur Twitter, alors je prends ce qu'il y a de plus proche, mes animaux. Nous avons un âne, quelques poules, deux chiens et des alpagas aussi. Mais ma vraie passion, ce sont mes chiens : un Braque de Weimar et un Rhodesian Ridgeback. Cela n'a rien d'exceptionnel, beaucoup de gens ont des chiens, moi j'adore les miens.

**Vous avez pris sous votre aile le champion de GP3 de cette année, Mitch Evans. Quand avez-vous entendu parler de lui pour la première fois et pensez-vous qu'il arrivera en F1 ?**

*Senga Wishart, Royaume-Uni*

On m'a présenté Mitch il y a trois ou quatre ans. Mais en fait, il était entré lui-même dans le paddock de la F1, je ne sais pas comment. Le connaissant, je pense qu'il a dû sauter par-dessus les barrières. Il avait 13 ans, et il avait un look très cool avec ses lunettes de soleil. Il voulait juste me saluer, et depuis on est restés en contact et je lui ai donné un coup de pouce dans sa jeune carrière.

Ann et moi, on a adoré cette expérience. Il y a des coups durs et des responsabilités, mais



"En 2010, l'écart entre nous deux était très serré et chacun avait ses chances. Mais c'est la vitesse qui fait la différence"



c'est comme ça et pas autrement. Il a tout à fait l'étoffe d'un pilote de F1. Il doit se roder un peu car il est très jeune et certains ont un peu plus d'expérience que lui, mais il peut y arriver. Il a beaucoup de personnalité et de ténacité.

**Que pensez-vous de la suspension à vie en cyclisme de votre ami Lance Armstrong ?**

*Brad Purvis, États-Unis*

C'est très bien qu'on fasse le ménage dans le monde du cyclisme, mais permettez-moi une petite mise au point : Lance Armstrong n'est pas

mon ami. Les temps ont changé : on ne se parle plus. Si on a jugé qu'il fallait appliquer cette sanction, alors qu'il en soit ainsi. On a traîné un peu ensemble il y a quelque temps, et c'était bien.

**Je sais que vous aimez les activités de plein air et particulièrement le VTT. Quels sont vos parcours préférés ? Les single tracks un peu techniques, les sentiers plus pépères ou les descentes hyper rapides ?**

*Dale Quinlan, États-Unis*

J'adore mes VTT. Les descentes, c'est pas mon truc, je préfère le single track, ou un peu de sentier. J'aime quand c'est varié, mais j'ai besoin de profiter de la campagne. Mais j'aime bien les montées, à condition qu'elles ne soient pas trop techniques niveau cailloux et racines.

**Qu'est-ce que vous pensez du retour en F1 des moteurs turbo ?**

*Joshua Lenton, Royaume-Uni*

Les turbos sont super car ils génèrent beaucoup de puissance. Mais avec la capacité moteur qu'on aura potentiellement en 2014, plus le KERS et plein d'autres choses, difficile de savoir quelle puissance les turbos vont créer. Et puis, il y a le bruit des moteurs turbo : pour les oreilles, ils sont un peu monocordes.

Je me souviens de l'époque turbo, quand j'allais au GP d'Australie avec mon père à la fin des années 1980. C'était bien, car les voitures n'étaient pas aussi maniables que maintenant, et le turbo apportait de l'agressivité. Aujourd'hui, on a tellement de dispositifs et de logiciels qu'on ne verrait pas vraiment la différence, je pense.

**Si vous ne devenez pas champion du monde de F1, quel souvenir voulez-vous laisser derrière vous ?**

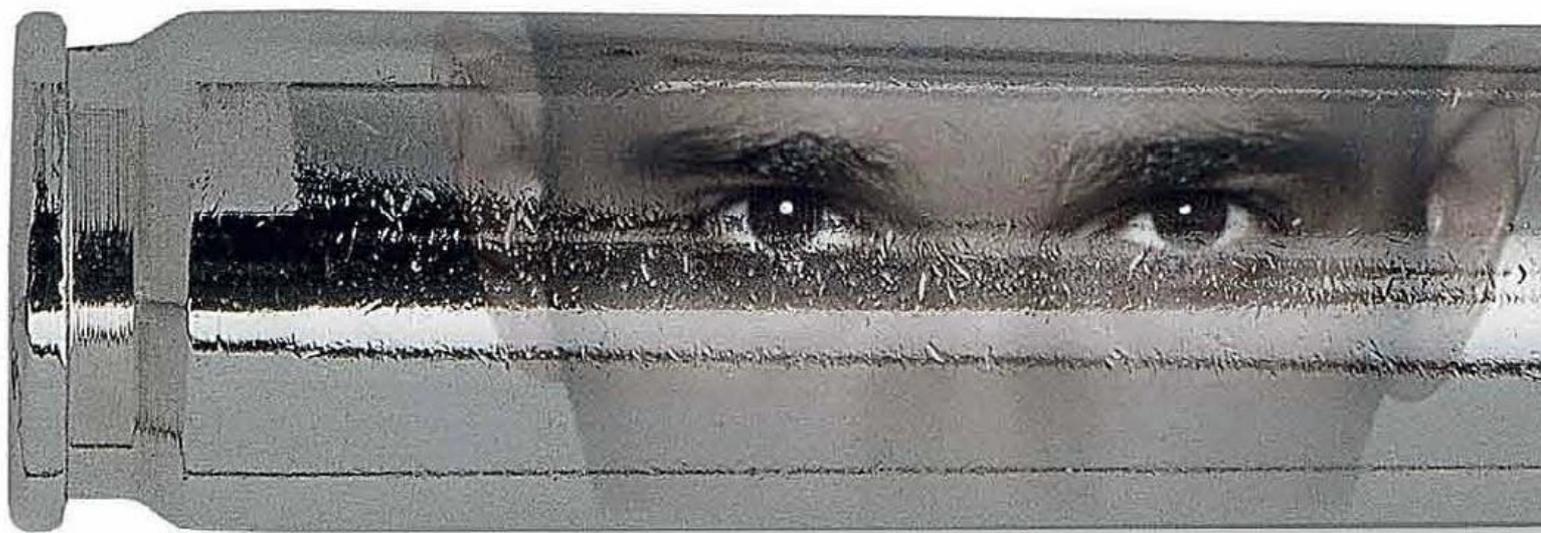
*Ihan Ahmed, Bulgarie*

Le souvenir d'un pilote qui s'est battu de toutes ses forces et avec loyauté. Qui a toujours essayé d'être sincère. Et si je ne suis jamais champion, je veux qu'on se souvienne de quelqu'un qui a vraiment essayé de le devenir face à une compétition féroce. Je pense qu'on se souviendra de mes victoires. Il y en a eu de très belles et c'est très gratifiant pour moi. 

## REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

**Hamilton chez Mercedes**, c'est le transfert de l'année. Mais s'il peut faire de Lewis une superstar dans le monde entier, il peut aussi bien se terminer par un cuisant échec et de la vaisselle cassée.



ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE

# Missile

**Andrew Benson** analyse les chances de succès de ce cocktail potentiellement explosif et se demande si l'Anglais peut réellement remettre Mercedes au niveau.



# argenté

## LEWIS HAMILTON N'EST PAS D'UNE HUMEUR ÉGALE.

C'est ce qui lui permet de sortir de son chapeau certaines de ses formidables envolées en piste et qui en fait l'un des pilotes les plus excitants au monde.

Mais ça veut également dire qu'en dehors de sa F1, paradoxalement, il peut être à la fois impulsif et indécis. Il peut se contredire dans la même réponse, envoyer des messages peu judicieux sur Twitter et se retrouver dans de sales draps. Il peut également développer des idées contradictoires lorsqu'il vous parle de sa carrière.

L'histoire selon laquelle il prendrait la direction de Mercedes a filtré le mercredi avant le GP d'Italie. Le jour suivant, Hamilton était à la conférence de presse FIA. Il s'en est sorti par une dérobade. Lorsqu'on lui a demandé ce qu'il souhaitait le plus pour sa carrière, il a répondu : « *Je veux gagner.* »

Trois jours plus tard, Hamilton a dominé le GP d'Italie en partant depuis la pole position. Deux semaines supplémentaires se sont écoulées lorsqu'il est confortablement installé en tête du GP de Singapour, encore une fois après être parti depuis la pole, mais sa boîte de vitesses casse. Le mercredi suivant, il téléphone au directeur de McLaren, Martin Whitmarsh, pour lui dire qu'il a signé un contrat de trois ans avec Mercedes dont le meilleur résultat en Italie et à Singapour a été une 5<sup>e</sup> et une 6<sup>e</sup> place.

Pour justifier son choix, Hamilton a déclaré : « *Rester et faire le choix de la facilité ne me convient pas vraiment. Je voulais quelque chose de différent et le défi de faire d'une voiture qui n'est pas compétitive une gagnante de GP.* »

Que s'est-il passé, et le mariage Hamilton/Mercedes sera-t-il paradisiaque ou promis à l'enfer ?



Un refrain connu : Lewis Hamilton (ici à Suzuka) est extrêmement doué – et Mercedes le sait. Mais gardera-t-il la voix claire s'il ne gagne pas ?

## LE TRANSFERT

Le premier contact entre le management de Lewis Hamilton et la direction de Mercedes remonte au printemps. Mais les négociations se sont accélérées pendant la pause estivale. Début septembre, un accord tentant a été mis sur la table.

Martin Whitmarsh et le directeur du McLaren Group, Ron Dennis, avaient clairement expliqué que la situation financière mondiale avait changé l'ordre des choses et que les temps étaient durs. La première proposition faite à Hamilton consistait en une coupe claire de son salaire

actuel. Il gagne environ 18,5 millions d'euros par an, bonus inclus. L'offre initiale de McLaren pour renouveler son contrat était de 15 millions.

Hamilton et son management n'ont pas accueilli la nouvelle avec un fol enthousiasme. Les pilotes de pointe considèrent que leur salaire est le reflet de leur valeur et de leur cote auprès des écuries. Se voir offrir une baisse de salaire ne pouvait être bien perçu. Le portefeuille de sponsors de McLaren a un double impact sur un pilote. Non seulement il doit donner de son temps pour des opérations de marketing, mais ça limite également sa capacité à gagner de l'argent via des partenaires personnels.

La première offre de Mercedes était de 22 millions d'euros. Elle se doublait de la perspective de faire moins de jours de promotion et de la possibilité de travailler avec des sponsors personnels. D'ici la fin de l'année, Lewis aura consacré à McLaren entre 70 et 90 jours d'opérations promotionnelles, chez Mercedes le chiffre tombera à 25.

Lorsque McLaren a compris que la concurrence était féroce, elle a monté son offre à 17 millions. Mercedes a répliqué avec 24 millions.

Hamilton a passé le plus clair du mois de septembre à peser le pour et le contre. Il sait que McLaren aura probablement une F1 plus



compétitive que Mercedes en 2013. Il sait qu'aller chez Mercedes est un pari qui repose essentiellement sur la faculté de son directeur, Ross Brawn, à transformer son équipe, à en faire un vainqueur de course régulier, comme il l'a fait chez Ferrari.

Mais Lewis était également conscient que malgré le palmarès impressionnant de McLaren ces 30 dernières années – elle a gagné plus de GP que n'importe quelle écurie, y compris Ferrari –, le nombre de ses titres mondiaux n'est pas pléthorique. C'est ce qui compte aux yeux d'Hamilton. Depuis 1999, elle n'en a gagné qu'un, avec lui, en 2008, alors qu'elle aurait pu

être titrée en 2007 et 2012. En 2009 et 2011, l'auto n'était tout simplement pas à la hauteur.

Il y avait un autre aspect, vital : la relation entre Lewis et McLaren est paternelle. Il avait 13 ans lorsqu'ils se sont associés. Dennis est sur-protecteur et Hamilton a fini par trouver suffocante l'atmosphère qui règne chez McLaren.

Il aura 28 ans l'année prochaine et s'il se comporte parfois comme s'il sortait de l'adolescence dont il a été privé, il reconnaît qu'il est temps de mûrir et de laisser sa propre empreinte, indépendamment des gens qui l'ont aidé à être là où il en est. Comme Hamilton l'a dit lui-même : « Depuis quelques temps, je voulais quelque

*chose de différent, un nouveau défi. »*

La balance a penché du côté de Mercedes mais il semble qu'Hamilton ne se soit définitivement décidé qu'après le Grand Prix de Singapour. Il est allé sur une île, en Thaïlande, pour y réfléchir une dernière fois. Puis il a pris son téléphone pour appeler Martin Whitmarsh et lui annoncer la nouvelle.

« Les gens spéculaient, dit Lewis. Je pense que Martin était convaincu que je resterais. Lorsque je l'ai appelé, ce fut très dur. » Il ajoute : « C'était chargé en émotions... La raison te dit de faire ça, le cœur se battait contre elle mais j'étais à l'aise et sûr de moi et j'ai dit : "Fais-le" » →



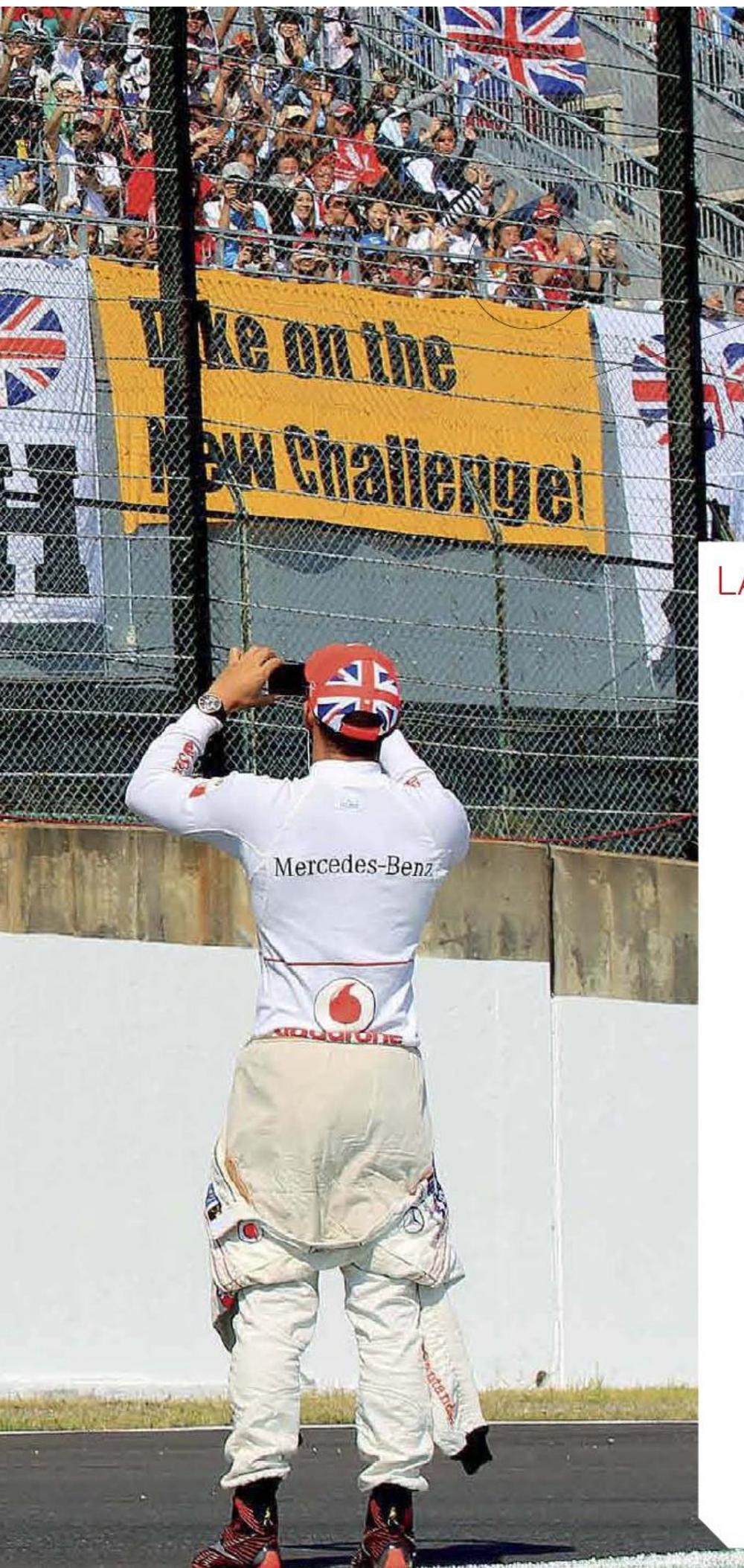
## De BAR à Mercedes...

Si elle a remporté les deux titres en 2009, l'écurie que rejoindra Lewis Hamilton en 2013 n'a pas eu la vie facile...

Année	Nom	Points	Podiums	Position
1999	BAR	0	0	11
2000	BAR-Honda	20	0	5
2001	BAR-Honda	17	2	6
2002	BAR-Honda	7	0	8
2003	BAR-Honda	26	0	5
2004	BAR-Honda	119	11	2
2005	BAR-Honda	38	2	6
2006	Honda	86	3 (1)	4
2007	Honda	6	0	8
2008	Honda	14	1	9
2009	Brawn	172	15 (8)	1
2010	Mercedes	214	3	4
2011	Mercedes	165	0	4
2012	Mercedes	136	3 (1)	5*

\*\* Entre parenthèses : nombre de victoires

\* Après le GP de Corée



Le transfert de Lewis chez Mercedes est un défi. S'il a étonné le paddock, ses fans de la première heure n'ont aucun doute sur sa capacité à le relever.

## LA VENTE DE L'ANNÉE

D'un bout à l'autre du paddock, il y avait divers degrés de scepticismisme sur le fait qu'Hamilton rejoigne une écurie qui, hormis un titre surprise en 2009, n'a jamais pointé aux avant-postes depuis sa création, en 1999, lorsqu'elle s'appelait BAR.

Au cours d'une conversation, à Singapour, une figure respectée de la F1 a remarqué : « *Il ne peut pas être aussi bête pour faire ça, non ?* » Lorsque le transfert a été officialisé, il a envoyé un e-mail : « *Donc il est aussi bête que ça.* »

Hamilton ne voit pas ça comme une bêtise. L'argent a influencé sa décision mais pour lui, ce n'est pas tant l'argent qui a joué un rôle, mais les ambitions de Mercedes. Il s'est dit qu'ils doivent être pris au sérieux si a) ils viennent me chercher, b) ils m'offrent près de 25 millions.

Mais il a dû convaincre qu'il ne gâchera pas ses trois prochaines années et cette tâche a été partagée entre lui, Ross Brawn et le triple champion du monde Niki Lauda, qui devient le directeur non exécutif de Mercedes GP. L'embauche de Lauda souligne le fait que Mercedes reconnaît qu'elle a besoin de changement. Niki a été consultant chez Ferrari et patron de Jaguar Racing, et à chaque fois, ce fut un échec. Lauda n'a d'ailleurs pas la réputation d'être un excellent directeur d'écurie de Formule 1. Mais on ne lui demande pas de diriger l'équipe. Il doit simplement donner ses conseils, en se détachant de l'écurie. Lauda n'a jamais été le dernier à critiquer Hamilton. C'est quelqu'un qui va droit au but. Ross Brawn explique que « *Niki dit toujours ce qu'il pense.* » Cette réputation de quelqu'un d'abrupt, d'une honnêteté brutale, a impressionné Hamilton car l'Autrichien lui a dit exactement pourquoi Mercedes aura du succès.

Il y a peu de personnages aussi convaincants que Ross Brawn en Formule 1. Lewis Hamilton a vu ce qu'il a fait chez Ferrari, il a écouté le projet de Mercedes et a adopté la vision que Brawn a de l'avenir. Il pense que Mercedes y arrivera, que c'est juste une question de temps. →

## QUE REÇOIT MERCEDES EN RETOUR ?

Si la raison pour laquelle Lewis Hamilton voulait rejoindre Mercedes ne saute pas aux yeux, il est relativement facile de comprendre pourquoi Mercedes voulait s'attacher les services de Lewis Hamilton. Tant que Nico Rosberg et Michael Schumacher seront au volant, l'écurie se posera toujours la question de savoir si elle a une idée précise du potentiel de sa voiture. Lewis est l'un des trois grands. Celui qui, avec Fernando Alonso et Sebastian Vettel, a un niveau de performance plus élevé que n'importe quel autre pilote sur ces quatre dernières années.

En trois ans, Lewis Hamilton n'a pas gagné bien plus de courses que Jenson Button : neuf contre sept. Mais il l'a étrillé en qualification, en vitesse pure. Et l'une de ces trois années, 2011, était pourtant l'annus horribilis de Lewis.

La combinaison d'une voiture qui, pour la troisième fois consécutive, ne lui permettait pas de se battre pour le titre, sa rupture avec Nicole Scherzinger et des problèmes relationnels avec son père ont fait dérailler le TGV Lewis en 2011. Mais il est revenu plus fort cette saison et l'écart entre lui et Jenson, en vitesse pure, est généralement conséquent.

Hamilton ne doute pas de son talent. Il considère qu'il est plus fort que tous les autres pilotes du plateau, à part Alonso avec lequel il pense faire jeu égal. Il analyse donc le niveau de Mercedes – suffisamment compétitive pour gagner en Chine et faire une pole position à Monaco – et se dit qu'avec lui au volant ce sera bien mieux. Pas suffisant pour gagner un championnat, mais dans une écurie dont il pense qu'elle est sur une pente ascendante, dirigée par un homme en lequel il a une confiance totale (basée sur un palmarès qui fait des envieux), et financée par une entreprise dont il ne doute pas de l'engagement, il ne pense pas que le risque soit si élevé que ça.

La rumeur selon laquelle Mercedes a offert à Hamilton le statut de n°1 est fautive, mais il ne fait aucun doute qu'il sera considéré comme le leader. Ça ne veut pas simplement dire que Mercedes s'attendra à ce qu'il soit plus rapide que Rosberg en piste. Ça implique également que son engagement soit total et qu'il soit en mesure d'aider l'écurie à prendre les bonnes décisions techniques. Hamilton a la réputation de ne pas être un pilote très technique mais il est bien meilleur que ce que certains croient, même si son talent instinctif lui permet de contourner quasiment toutes les difficultés.

Il n'en reste pas moins vrai que McLaren est passée maître dans l'art de mener des relations entre écurie et pilote. L'alliance de Lewis avec Mercedes partira d'un autre pied. Il ne sera plus

Cette année, une vie privée plus apaisée s'est traduite par un retour en forme de Lewis en piste.



## MOSS ET MERCO

Sir Stirling Moss est le seul pilote britannique à avoir couru pour Mercedes en F1, même si Richard Seaman a participé à quelques courses sur une flèche d'argent entre 1937 et 1939 – avant la création du championnat du monde de F1. Sir Stirling explique à F1 Racing à quoi ça doit ressembler, pour Hamilton, de faire la même chose 60 ans plus tard...



« COURIR POUR MERCEDES en 1955, c'était un concept totalement différent même si la comparaison avec notre époque est impossible. On faisait partie de l'usine : Mercedes-Benz était un constructeur automobile par opposition à une petite écurie de course. J'étais employé par la maison-mère Mercedes et non par l'écurie. Aujourd'hui, vous avez Mercedes en Allemagne et Ross Brawn en Angleterre. On ne peut donc pas comparer la Mercedes que j'ai rejointe et celle que Lewis rejoindra en 2013.

Piloter pour Ferrari, c'était, et c'est, fantastique. Mais à l'époque, Mercedes était l'écurie avec laquelle on voulait être. La F1 était composée de petites équipes alors que le département course de Mercedes employait 56 personnes ; c'était gigantesque pour l'époque. Sa fiabilité était exceptionnelle. Il n'y a eu qu'une défaillance mécanique et, à part ça, l'équipe a gagné toutes les courses auxquelles elle a pris part.

Aller chez Mercedes était logique pour de nombreuses raisons. Pour Alfred Neubauer [manager de l'équipe] et Rudolf Uhlenhaut [ingénieur en chef], qui étaient exceptionnels chacun dans son domaine. Et puis, bien sûr, il y avait Fangio. On ne m'a pas dit de tenter de le suivre mais j'étais heureux d'y arriver. C'était le meilleur pilote au monde. J'ai tellement appris avec lui. Je faisais mon trou en F1 et Mercedes était l'endroit idéal. »



PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • ARCHIVES LAT

le fils prodigue qui a grandi au sein de l'équipe et qui est encore, à bien des égards, traité comme un enfant. C'est la superstar qui a été recrutée pour mener la quête d'un titre mondial et établir Mercedes comme une force dominante en F1. Les conséquences de ce changement de statut sur le pilote et sur l'équipe ne doivent pas être sous-estimées.

En F1, beaucoup doutent que Lewis Hamilton soit capable d'enfiler ce costume de leader comme Alonso le fait si habilement chez Ferrari

par exemple. Mais il sera fascinant de le voir essayer, ou même de voir s'il réalise ce que l'on attend de lui, et quelle sera sa réaction.

S'il est un point qui ne fait aucun doute, c'est bien l'implication de Lewis. Les médias brossent souvent le portrait d'un obsédé du showbiz qui passe son temps dans la jet set à Los Angeles, avec Nicole Scherzinger, mais c'est une fausse interprétation. Bien des gens seraient surpris d'apprendre qu'il ne s'est rendu aux USA que deux fois cette année. Il ne le crie pas sur les toits, mais tout →



**EXCLUSIVE  
DRIVE**

**LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE**

**Vendredi 22 et samedi 23 mars 2013  
Le Mans - Circuit Bugatti**

**Édition 2013**

**2 JOURNÉES EXCLUSIVES DÉDIÉES À LA PASSION AUTOMOBILE**

*Exposition automobile : Supercars, GT, Sportives, Compétition et Classic*

*Sessions de roulage gentlemen drivers*

*Essais automobiles avec nos partenaires*

*Vous êtes passionnés, gentlemen drivers,  
propriétaires, collectionneurs d'automobiles :*

**Inscrivez-vous sur notre site,  
[www.exclusivedrive.fr](http://www.exclusivedrive.fr)**

son temps entre deux courses, il l'a passé à l'usine McLaren, dans le simulateur ou dans des débriefings avec ses ingénieurs, ou encore chez lui, à Monaco, pour entretenir sa condition physique.

## EST-CE QUE ÇA MARCHERA ?

De tout le débat sur l'intégration d'Hamilton chez Mercedes et sa capacité à être le leader qu'elle souhaite qu'il soit, le plus gros point d'interrogation ne concerne pas le pilote, mais l'équipe.

Sous ses anciennes couleurs, Brawn GP, elle a gagné le titre mondial en 2009. Mais des coupes sombres ont été effectuées dans le personnel, pour raison budgétaire, et une restructuration s'en est suivie. Depuis trois ans, l'écurie est loin de son niveau d'alors. Début 2012, il y a eu d'au-

thentiques signes de progrès. L'auto a immédiatement été compétitive, au moins en qualification, puis dominatrice en Chine. Il y a eu quelques hauts faits d'armes comme le meilleur tour des qualifications de Monaco signé Schumacher, ainsi que la 2e place de Rosberg en course. Mais globalement, les performances de l'écurie ont piqué du nez et elle n'est plus dans le coup en fin de saison.

Il n'est donc pas surprenant que Lewis ait insisté sur le fait qu'il ne fallait rien attendre d'exceptionnel en 2013. « *Je ne peux pas nier que de ne pas gagner est frustrant, que ce soit avec cette écurie ou avec une autre, dit-il. J'ai une grande expérience de la victoire et j'ai appris à la gérer. Je pense que nous pourrions y arriver, mais sur le long terme. En 2014, la réglementation changera énormément avec les nouveaux moteurs V6 turbo, les voitures également changeront. On partira d'une feuille blanche. La McLaren sera un*

*peu meilleure l'an prochain, son comportement sera identique mais elle aura un peu plus d'appui, une meilleure stabilité au freinage. Étant donné là où se situe Mercedes, elle ferait peut-être bien de construire une toute nouvelle voiture. C'est ce que nous avons fait cette année.* »

Les prévisions modestes de Lewis sur les performances de l'écurie en 2013 ne reflètent pas son véritable sentiment – il est assez optimiste. Mais il veut contenir ses attentes et c'est une stratégie sage. Le projet présenté par Ross Brawn l'a convaincu et il a confiance en Mercedes pour qu'elle fasse un grand pas en avant l'année prochaine, un second en 2014 lorsque la F1 sera turbocompressée – le géant allemand a massivement investi dans cette technologie – et que des modifications de châssis entreront en vigueur.

Mais le fait qu'il espère au moins quelques victoires recèle un piège, le plus évident étant que McLaren a toujours trouvé qu'Hamilton ne réagit pas bien dans la défaite. Il devient monosyllabique, visiblement abattu et généralement difficile à vivre. Ce n'est pas vraiment le bon moyen pour motiver l'usine comme Alonso le fait chez Ferrari depuis deux ans. Bien sûr, la principale motivation qu'un pilote transmet à son équipe vient de la piste et on peut imaginer qu'Hamilton fera instantanément faire des progrès à Mercedes dans ce domaine. Auquel cas, ça implique en creux une critique de Rosberg.

L'Allemand l'a publiquement nié, mais il sait qu'Hamilton peut potentiellement le forcer à changer de crèmerie. Rosberg sait exactement quelle est la rapidité de son nouvel équipier et qu'il se bat pour avoir un statut en F1. Nico est très intelligent, politiquement doué et on peut imaginer qu'il utilisera toutes les ficelles pour protéger sa position. Ce qui n'est pas forcément la recette du bonheur.

Ça peut basculer dans un sens, ou dans l'autre. La logique voudrait que Mercedes rassemble les morceaux du puzzle et que l'arrivée d'Hamilton la propulse dans une nouvelle ère de succès – le pilote naturellement le plus rapide de sa génération se joint aux ressources de l'un des plus grands constructeurs automobiles au monde et à l'une des éminences grises de la F1 du point de vue technique et management.

Mais l'inverse est tout à fait possible : un homme qui ne sait pas cacher ses sentiments et qui ne sait pas maîtriser ses émotions rejoint une équipe qui, à une exception près dans des circonstances particulières, n'a convaincu personne au cours de ses 13 ans d'histoire.

Si la deuxième option devait l'emporter, ce ne serait pas la fin du monde pour Hamilton. Comme il le dit : « *Je pourrais faire le choix de la facilité, rester avec une grande écurie, avec une excellente F1 et bien gagner ma vie. Mais je veux me battre et aider une écurie qui a du mal à arriver au sommet, à gagner. Y parvenir procurerait un sentiment de plénitude. Et sinon, je n'aurais que 31 ans...* »



Mercedes 1ère, McLaren 2e à Shanghai en 2012. Combien de temps faudra-t-il à Lewis pour faire gagner à nouveau une flèche d'argent ?





ADAPTATION CLAIRE MOREL

disensa

Sauvage

NE

# TROP FORT !

Cet été, **Sergio Pérez** en a épaté plus d'un sur la piste. Mais le jeune Mexicain est-il prêt à remplacer Lewis Hamilton ?

**Septième tour du Grand Prix du Japon** : Sergio Pérez, au volant de sa Sauber, prend l'intérieur de la McLaren de Lewis Hamilton, au niveau de l'épingle, bloquant son Pirelli avant intérieur pour parvenir à ses fins. C'est un dépassement brillant et instinctif qui prend Hamilton au dépourvu. Pourtant, treize tours plus tard, après un passage au stand pour changement de pneus, il est à nouveau derrière la McLaren et cherche une autre ouverture. Comme précédemment, il serre la McLaren à l'approche de l'épingle, mais cette fois, Hamilton, avisé, décale sa voiture légèrement sur la gauche. C'est un ajustement infime mais crucial, qui condamne immédiatement Pérez ; celui-ci fait un tête-à-queue qui se termine dans le gravier.

**TEXTE**  
JONATHAN  
REYNOLDS  
**PORTRAIT**  
LORENZO  
BELLANCA/LAT

Voilà un moment qui a souligné la différence d'expérience entre Hamilton et son remplaçant de 2013. En fait, entre tous les week-ends de course, c'est le Japon qui nous a donné le meilleur aperçu de ce qu'on pouvait attendre de "Checo" : une contre-performance aux qualifications suivie d'un brillant rythme de course, du courage pour lutter contre des pilotes meilleurs que lui, mais une tendance à sortir perdant de ces rencontres (voir également Pérez contre Alonso en Malaisie, ou "la victoire en fuite"). « *Mon principal objectif cette saison était de me positionner dans une écurie de haut niveau pour 2013, déclare Pérez. J'ai maintenant un contrat chez la meilleure écurie de F1.* » Oui, il succède à Hamilton, mais le plus dur reste à venir... →



ANDREW FERRARO/LAT • STEVEN TEE/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT

Le transfert de Pérez chez McLaren a surpris tout le monde, et pas seulement à cause de ses relations chez Ferrari. Une fois que Lewis Hamilton avait hissé son pavillon chez Mercedes, McLaren n'avait plus de pilote hors pair à dénicher. Les pilotes de Force India, Paul Di Resta et Nico Hülkenberg, semblaient être les meilleurs candidats, bien que loin d'égaliser le palmarès de podiums de Pérez.

Pérez a déclaré qu'il négociait avec McLaren « depuis quelques mois », mais Martin Whitmarsh, directeur de l'écurie de Woking, avait le champion de Guadalajara dans le collimateur depuis plus longtemps, avant même ses fabuleuses performances en Malaisie, au Canada et en Italie.

« Dès sa première saison, Sergio a fait plusieurs courses incroyables, et cette année, il est plusieurs fois monté sur le podium et a prouvé qu'il ne craignait personne sur le circuit. Il a vraiment du talent et il fait vraiment peu de fautes pour quelqu'un de si jeune », déclare Whitmarsh. N'oubliez pas que Sergio a le même âge [22 ans] que Lewis à l'époque où il a démarré chez nous en F1. Nous avons beaucoup travaillé avec Lewis durant l'hiver 2006-2007. Les gens disaient alors : « C'est irresponsable, il n'est pas prêt et vous le préférez à Fernando Alonso ». Mais dès la première course, il s'est bien placé sur le podium, puis il en a fait huit consécutifs. Notre travail est de faire en sorte que Sergio arrive à sa première



Seconde place de Sergio après des podiums à Sepang et Montréal. Résultat ? Une place chez McLaren.

course avec toutes les armes pour la gagner. »

Whitmarsh poursuit : « Je lui ai dit que pour beaucoup d'écuries, si on se qualifie sur la 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup> ligne, voire si on obtient un podium, c'est la fête. Si on n'atteint pas le podium, ce n'est pas

un souci. Chez McLaren, si on n'est pas sur les deux premières lignes, c'est toute une affaire. C'est un niveau de pression différent et si un pilote vise un podium ou une victoire en course, il a des comptes à rendre. Sergio va devoir acquiescer les outils qui lui permettront de supporter ce niveau de pression. »

Pas évident d'être prêt à gagner pour quelqu'un qui : a) n'a pas gagné de course à ce niveau ; b) n'a jamais piloté pour une écurie de haut niveau ; c) n'a pas eu d'équipier champion du monde. Mais Pérez ne manque pas de confiance en lui et sait ce que McLaren attend de lui. « Ils me demandent d'être champion du monde, dit-il, pragmatique. C'est pour ça qu'ils m'ont engagé. J'ai toujours eu beaucoup de pression, mais j'aime ça. J'ai toujours eu de grandes entreprises derrière moi – par exemple, avec Carlos Slim. Les choses n'ont pas toujours coulé de source. »

Un mot sur Carlos Slim : l'homme le plus riche du monde, patron du géant des télécoms Telmex (et sponsor de Sauber), ami de Pérez et, pour beaucoup, la raison pour laquelle le Mexicain a décroché la place. Après dix minutes dithyrambiques sur le potentiel de Pérez, Whitmarsh aborde le sujet avec un sourire narquois.

« Je vais répondre à certaines absurdités que j'ai entendues. Primo, nous n'avons pas de concessionnaire en Amérique du Sud, explique-t-il, réfutant la théorie selon laquelle Pérez a été engagé pour placer les voitures de McLaren dans ce continent. On nous a proposé un projet au Brésil, mais le Mexique n'est pas sur la liste. Secundo, nous ne

« Sergio passera plus de temps à Woking qu'il ne pense. Nous allons travailler très dur avec lui » Martin Whitmarsh



**LE MEILLEUR  
DE DEMAIN  
EST DÉJÀ DANS**

**Stuff**

**CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX  
OU SUR [WWW.WEBABO.FR/STUFF](http://WWW.WEBABO.FR/STUFF)**

## DES GAGNANTS MADE IN MCLAREN

Sergio Pérez ne connaîtra pas forcément la gloire chez McLaren, mais voilà déjà quatre pilotes qui ne regrettent pas leur passage dans l'écurie de Woking

### MIKA HÄKKINEN

Avant McLaren	Avec McLaren
0 titre	2 titres
0 victoire	20 victoires
0 autre podium	31 autres podiums
0 pole position	26 pole positions
0 meilleur tour	25 meilleurs tours



Häkkinen est entré chez McLaren comme pilote d'essais en 1993 après deux saisons à marquer des points chez Lotus. Son audace a payé lorsque Michael Andretti est retourné aux USA, lui laissant sa place – Mika a aussitôt battu en qualif son équipier Ayrton Senna. Il a dû attendre quatre ans pour gagner son premier GP, mais les titres ont suivi coup sur coup en 1998 et 1999.

### KIMI RÄIKKÖNEN

Avant McLaren	With McLaren
0 titre	0 titres
0 victoire	9 victoires
0 autre podium	27 autres podiums
0 pole position	11 pole positions
0 meilleur tour	19 meilleurs tours



Ron Dennis a mis le grappin sur Kimi après ses débuts impressionnants chez Sauber. Après un podium dès sa première course pour McLaren (quatre en tout en 2002), il a remporté, la saison suivante, son premier GP (Malaisie), et a lutté pour le titre. Ferrari a fait de lui un champion en 2007, mais c'est avec McLaren que le jeune talent est devenu star incontestée.

### LEWIS HAMILTON

Avant McLaren	With McLaren
0 titre	1 titres
0 victoire	20 victoires
0 autre podium	28 autres podiums
0 pole position	24 pole positions
0 meilleur tour	11 meilleurs tours



Aucun pilote n'est aussi redevable à une équipe. Ron Dennis a conclu un contrat à long terme avec le Britannique en 1998 alors qu'il faisait encore du kart, et l'écurie l'a suivi dans les catégories junior avant de lui offrir une place en 2007. Cela n'a pas toujours été sans peine, mais McLaren a permis à Lewis de réaliser son ambition de gagner un titre mondial.

### HEIKKI KOVALAINEN

Avant McLaren	With McLaren
0 titre	0 titre
0 victoire	1 victoire
1 autre podium	2 autres podiums
0 pole position	1 pole position
0 meilleur tour	2 meilleurs tours



Heikki a rejoint McLaren après un épisode excellent mais peu remarqué chez Renault en 2007, avant d'être éclipsé par Hamilton en 2008 et 2009. Malgré cela, il a quitté l'écurie avec une victoire, ce qui indique le niveau de performance élevé de McLaren. Cette expérience l'a épuisé, mais il dit être un meilleur pilote grâce à ses années passées chez McLaren.

travaillons avec aucune entreprise mexicaine. Nous offrons un bon salaire à Sergio – ce n'est pas lui qui nous paye. Nous l'avons choisi parce que nous pensons qu'il est extrêmement talentueux et qu'il a le potentiel d'un champion du monde. »

Malgré cet optimisme, McLaren sera forcément affaiblie par le départ de Lewis. Alors que Pérez semble être taillé pour les réglementations actuelles sur les pneumatiques, beaucoup s'interrogent sur sa vitesse – un problème qui ne s'est jamais posé avec Hamilton. Est-ce la vraie raison pour laquelle Ferrari était prête à se séparer de lui ? Regardez les résultats de Pérez en qualifs par rapport à son équipier Kobayashi, c'est étonnamment moyen pour quelqu'un de si bien coté (avant l'Inde, Kobayashi menait neuf à sept). Sergio a une explication.

« Pour le moment, les qualifications sont sans doute un point faible, mais je m'efforce toujours de perfectionner les courses, dit-il. Chez Sauber, on tente de tirer profit des essais en termes de réglages pour le dimanche. Chez McLaren, l'approche est très différente : on vise la pole position et on se bat pour gagner à chaque GP. »

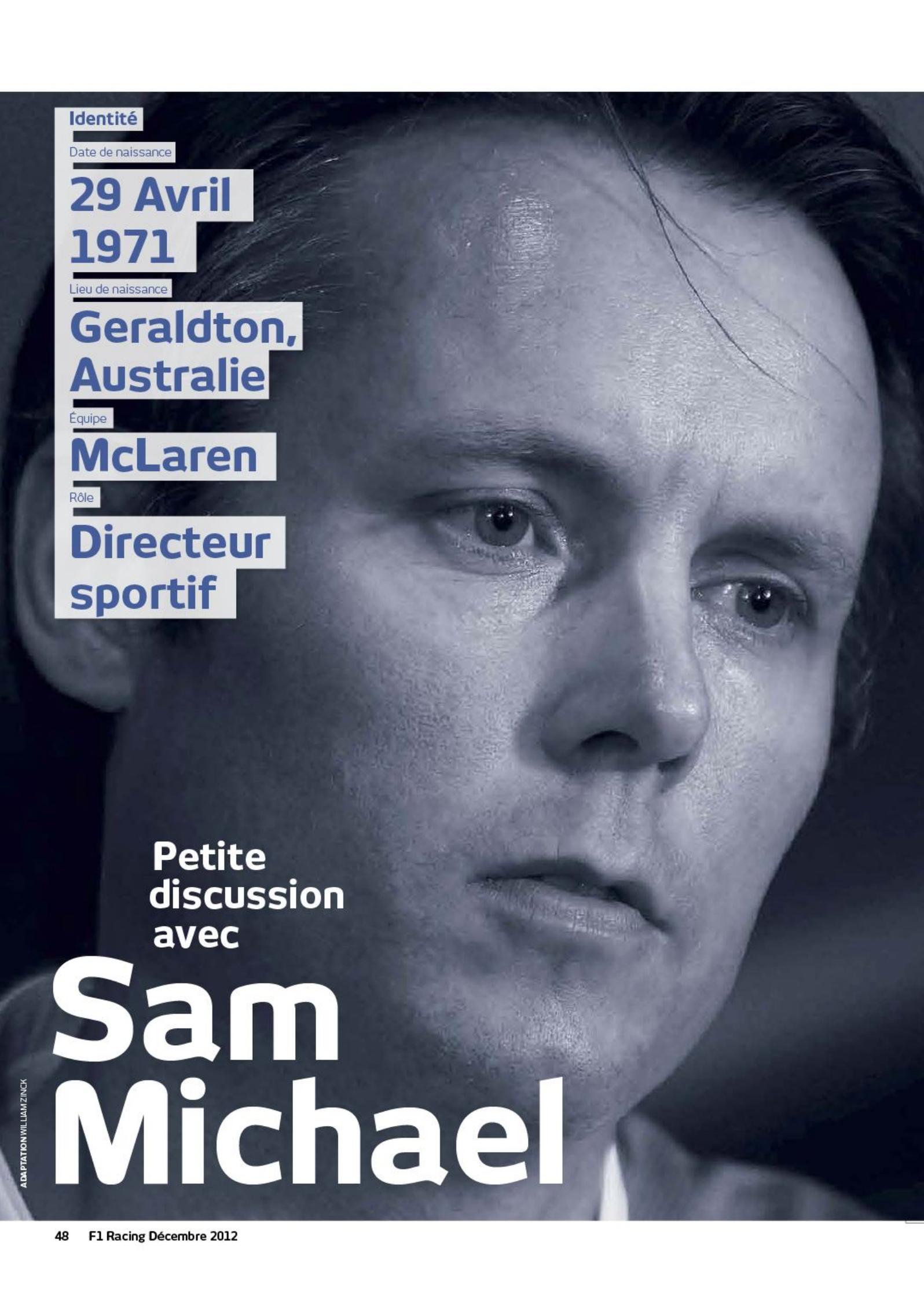
"McLaren veut faire de moi un champion du monde. C'est pour ça qu'ils m'ont engagé"

Un homme bien placé pour juger Pérez est son actuel patron, Peter Sauber, qui avait perdu le jeune Kimi Räikkönen au profit de McLaren en 2002. « Je pense que Sergio a les compétences, dit-il. Nous avons été surpris qu'il nous quitte si vite, mais difficile de dire s'il aurait mieux fait de rester encore un an – l'avenir nous le dira. Difficile aussi de dire si quelqu'un est trop jeune pour une telle étape, et je repense à Kimi : il n'avait aucune expérience lorsqu'il est venu chez nous et il a rejoint McLaren après avoir passé seulement un an avec nous. Les pilotes qui se retrouvent en F1 à l'âge de Sergio sont du genre à apprendre vite, par définition. »

McLaren doit encore convenir avec Sauber de la date officielle du départ de Pérez. Mais dès qu'il sera chez McLaren, il sera très occupé. « Il ne se rend sans doute pas compte de tout le temps qu'il va devoir passer à Woking, déclare Whitmarsh. Nous allons travailler très dur avec lui pour le préparer. Il faudra qu'il intègre nos programmes d'ingénierie et de simulation ; il passera aussi beaucoup de temps avec les scientifiques du sport, ses ingénieurs et les stratèges. On aura un programme très détaillé pour l'hiver afin de l'amener à un niveau auquel il serait peut-être parvenu tout seul, mais on ira deux fois plus vite. »

Après Suzuka, Whitmarsh a qualifié Pérez de « diamant brut à polir ». Il manque encore pas mal de polissage, mais chez McLaren, on est convaincu d'avoir trouvé un nouveau joyau. 



A close-up, black and white portrait of Sam Michael, looking slightly to the right with a serious expression. The background is dark and out of focus.

**Identité**

Date de naissance

**29 Avril**

**1971**

Lieu de naissance

**Geraldton,  
Australie**

Équipe

**McLaren**

Rôle

**Directeur  
sportif**

**Petite  
discussion  
avec**

**Sam  
Michael**

# Sam Michael a tout connu en F1, de ses débuts prometteurs avec Jordan jusqu'à ses déboires avec Williams. Passé directeur sportif de McLaren, il renoue avec le succès

INTERVIEW ANTHONY ROWLINSON PORTRAIT CHARLES COATES/LAT

## Comment se déroule votre première saison chez McLaren ?

Vraiment bien. J'apprécie d'œuvrer pour McLaren et c'est un vrai plaisir que de travailler avec Martin, Ron, Jonathan et tous les ingénieurs. Il y a des gens très compétents parmi les décideurs, des personnes qui peuvent appréhender un large éventail de problèmes et trouver des solutions et des améliorations.

Ces problèmes peuvent être de tout type : sportif, technique, stratégique... Ce n'est pas une sinécure et pour arriver à nos fins, il nous faut une entité compétente. McLaren en est dotée, et j'apprécie d'en faire partie, d'apporter ma pierre à l'édifice.

Il existe aussi un fort sens de l'humour : jamais je n'aurais pensé qu'il y ait une telle ambiance ici. On dit souvent de McLaren que c'est une équipe terne et corporate – en raison de son sérieux et de son identité visuelle liée aux sponsors. Mais nous restons des hommes avant tout, dotés de sentiments et d'une bonne dose d'autodérision !

## Il y a pas mal de gens importants ici, votre rôle dans tout ça ?

Je m'occupe de tester et faire rouler nos voitures partout où nous sommes. Je fais aussi partie de la direction technique supérieure du groupe, où mes prérogatives ont trait à des sujets internes. Pour faire simple, mon but principal est de faire en sorte que nous soyons la meilleure équipe. C'est l'essence même de mon boulot.

## Vous êtes bien établi à présent...

Je ne dirais pas exactement ça, mais avec les gens qui m'entourent,



je suis vraiment dans le coup. Ça me simplifie la vie et me donne plus de temps pour réfléchir et prendre les décisions appropriées, qu'il s'agisse de marche courante ou de décisions plus stratégiques. Je me sens plus libéré et c'est plus appréciable comme cela.

## C'est étrange de vous voir aux couleurs McLaren.

### Votre période d'adaptation a-t-elle été longue ?

On piétine forcément un peu lors des premières courses, mais on prend le pli très rapidement. C'est plutôt les autres personnes qui doivent se faire à cette idée.

## Ça fait quoi de revenir dans un team avec des prétentions avouées de titres ?

Le fait de dire « on veut gagner des courses » ne va pas nous aider. L'important est d'avoir les bonnes personnes ainsi que des processus techniques parfaitement rodés – les structures opérationnelles, la fiabilité et les pilotes adéquats. C'est ce qui vous fait gagner des courses et des titres. Ce n'est qu'une fois tous ces éléments en place que vous pou-

vez prétendre gagner des courses.

Nous ne sommes pas parfaits non plus chez McLaren. On a eu des hauts et des bas cette saison, mais tout est dans la capacité à se relever. Avant d'arriver ici, j'avais déjà été impressionné plusieurs fois par la capacité de McLaren à remonter la pente.

Il leur est arrivé par exemple de faire des erreurs de conception sur leurs voitures. Une équipe lambda se retrouverait hors course pour toute la saison, mais McLaren a cette capacité à se rétablir. Maintenant que j'y travaille, je sais comment ils font. C'est très simple en fait : ils ont la structure et le personnel adaptés, et détiennent une bonne vue d'ensemble.

## Vos résultats en dents de scie sont-ils seulement imputables aux pneus, où d'autres facteurs rentrent-ils en compte ?

Beaucoup de facteurs rentrent en jeu, comme le resserrement des performances : les qualifs n'ont jamais été aussi serrées, la moindre erreur se paye donc cash. Les pneus ont aussi une influence, mais celle-ci est bien maîtrisée à présent.

## Poursuivez-vous le développement de la voiture 2012 ?

Oui, car il n'y a pas de grands changements de règlement pour 2013. Ce sera une autre paire de manches l'an prochain. En attendant, les améliorations apportées sur la voiture cette année seront transposables sur l'auto de 2013.

## Qu'appréciez-vous dans votre job et qu'est-ce qui vous motive ?

J'aime être force de proposition et trouver des solutions à nos problèmes. Décoincer une situation nous rend plus compétitif et c'est ce pourquoi nous sommes là. J'ai été impliqué dans le sport auto toute ma vie et j'adore la compétition, où vous apprenez autant par la victoire que par la défaite. La pression me stimule aussi : quand il y a des enjeux, c'est d'autant plus jouissif de tirer son épingle du jeu.

## Rien à voir : pouvez-vous nous en dire plus sur votre Mustang ?

Il s'agit d'une Ford Mustang Fastback GT rouge de 1965, avec boîte manuelle quatre rapports. Je l'ai achetée il y a trois ou quatre ans, puis restaurée, surtout les suspensions et le moteur durant mon peu de temps libre. C'est une véritable muscle car : bruyante en ligne droite mais peu à l'aise en virage en raison d'un essieu arrière rigide et de ressorts à lames.

Je l'ai achetée principalement pour dispenser quelques notions moteur à ma fille Toni et mon fils Jacques – si vous ouvrez le capot d'une voiture moderne, c'est malheureusement rempli d'électronique. Ma fille était fière quand elle a su m'expliquer ce qu'était un carburateur ! 

## CURRICULUM VITAE

**1991** Assiste à sa 1ère course de F1, le GP d'Australie à Adélaïde  
**1991-93** Œuvre au sein du team de Gregg Siddle en Formula Holden  
**1993** Décroche un diplôme en

ingénierie mécanique à l'Université de Nouvelle-Galles du Sud  
**1993** Team Lotus : travaille sur les données et simulations  
**1994** Jordan : travaille sur le système

d'acquisition de données  
**1996** Crée le département R&D chez Jordan  
**1998** Ingénieur de course de R. Schumacher puis de Frentzen

**2001** Williams : ingénieur en chef des opérations  
**2004** Directeur Technique Williams  
**2011** Intègre McLaren  
**2012** Directeur Sportif McLaren



J'ai travaillé avec  
beaucoup de grands pilotes,  
dont

# Ayrton Senna et Fernando





# Alonso. Michael reste UNIQUE”

Notre collaborateur **Pat Symonds** a aidé Michael Schumacher à décrocher deux titres chez Benetton. Alors que Schumi s'apprête à quitter la F1 pour la seconde fois, il rend hommage à son ami et à ce pilote qui l'a profondément marqué



Chez Benetton au début des années 1990, Michael (à gauche et à droite avec Pat) aida l'équipe à s'améliorer dans tous les domaines.



J'ai adoré travailler avec Michael durant toutes ces années. Je n'avais jamais vu un tel souci du détail, une telle attitude, même lorsque j'étais ingénieur de course d'Ayrton Senna chez Toleman en 1984.

Michael était différent. Il avait le même talent naturel qu'Ayrton, mais impossible de dire s'il en avait plus ou moins – c'est là un sujet qui fera débat aussi longtemps que les gens parleront de course automobile. Ce qui était différent, c'était sa façon de se concentrer entièrement sur le moindre détail.

Au début de sa carrière, Ayrton croyait qu'il s'agissait seulement pour lui de piloter la voiture, et pour l'équipe et les fournisseurs de produire un matériel performant. Certaines subtilités, comme l'importance d'entretenir sa forme physique, lui échappaient complètement. Michael était tout le contraire : certes, il avait cette même confiance dans sa capacité à piloter et il poussait les ingénieurs à fournir un équipement toujours meilleur, mais il savait aussi que c'était l'union qui faisait la force. Il comprenait l'importance de l'esprit d'équipe et savait que si tout le monde allait dans la même direction, et avec un minimum de compétence, ils deviendraient ensemble de redoutables adversaires.

Le début de la carrière de Michael était du jamais vu. Plus tard, sa domination totale au début des années 2000 a failli tuer la discipline. Sa suprématie était telle que les résultats semblaient prévus d'avance et les fans désabusés éteignaient leur télévision les uns après les autres.

Chez Benetton, au début des années 1990, il travailla avec l'équipe à Enstone à perfectionner chaque étape de l'opération. Nous étions une bonne équipe quand il est arrivé, nous étions une grande équipe quand il est parti. Chaque aspect de la performance était étudié, analysé et amélioré. Un simple temps au tour ne suffisait plus : ce n'était plus qu'une partie de ce qui conditionnait les victoires au championnat. La forme phy-

sique, les départs, les arrêts au stand, la stratégie : tout était disséqué et retravaillé. Le retour des ravitaillements en course en 1994 aurait pu être fait pour Michael et Benetton. C'était une équipe au sommet de son art, prête à relever n'importe quel défi avec l'esprit ouvert et la volonté de réussir.

Si tout cela était un travail d'équipe, Michael a amplement contribué à faire de l'équipe une entité cohérente. Non seulement je n'avais jamais travaillé avec un aussi bon pilote, mais je n'avais jamais rencontré un homme qui ait cette capacité à gérer l'humain. La plupart des pilotes n'arrivent pas à se souvenir des noms des membres de leur équipe. Michael les connaissait tous et il s'intéressait sincèrement à eux et à leurs familles. Dès qu'il y avait une fête ou un pot, il était toujours présent. Il venait toujours avec plaisir. J'ai de nombreuses photos de lui dans ma cuisine lors de soirées Benetton, par exemple.

Son succès a été phénoménal. Particulièrement ses victoires en 1994 et 1995. On pourrait chipoter et dire qu'il n'a gagné qu'à un point près en 1994, mais il faut prendre en compte les énormes obstacles rencontrés cette saison-là. Le fait d'être suspendu pour deux GP après l'incident de Silverstone était une pénalité énorme pour une petite erreur de la part d'un pilote (quoique majeure de la part de l'équipe). Et sa disqualification après sa victoire à Spa pour usure excessive du patin me semble encore une injustice. Il y avait des choses qui se tramaient en haut-lieu et des manœuvres machiavéliques de la part de gens qui auraient mieux fait de s'abstenir. Il affronta tout cela avec la classe d'un vrai champion.

On ne doit pas non plus oublier les petits loupés sans lesquels il aurait encore ajouté à son impressionnante moisson de records. Le championnat 2006 lui serait revenu s'il n'avait pas manqué de chance lors de la dernière course à São Paulo. Le trio Ferrari/Schumacher/Bridgestone était sans aucun doute supérieur au trio Renault/Alonso/Michelin ce jour-là, et pourtant Michael prit sa

« L'équilibre est

presque atteint, juste un peu trop de sous-virage à basse vitesse, mais ce qui m'ennuie, c'est le survirage soudain dans les virages pris à grande vitesse. » Michael Schumacher me donne son avis sur sa Benetton lors du dernier test d'avant saison à Kyalami, en 1992.

« On va contrôler rapidement les données enregistrées, mais je pense qu'on devrait raidir la barre antiroulis arrière. » Michael n'est pas d'accord avec ma réponse. Si l'on s'en tient à la dynamique des voitures de course, raidir la barre arrière augmente le survirage. Les données confirment ce que je pensais mais nous lançons l'essai suivant avec une barre arrière plus raide. Michael est immédiatement plus rapide, le survirage ayant disparu.

J'explique que le survirage est dû au fait que la voiture rebondit sur ses pneus arrière et que la barre, une fois raidie, permet d'éviter que la voiture ne touche les pneus, tout en aidant son survirage à basse vitesse. Il semble impressionné, et je sens que l'on est en train de vivre un moment crucial qui annonce le début d'une formidable collaboration (qui durera cinq ans). Un lien de confiance entre le pilote et l'ingénieur a été créé – nous savons chacun que l'autre est compétent et prêt à se donner à fond pour réussir à l'avenir.

Je lui ai demandé s'il finirait sa carrière chez Ferrari. Il m'a répondu qu'il avait une dette envers Mercedes



Même à 43 ans, la condition physique de Michael rivalise avec celle des plus jeunes de ses rivaux sur la grille.

retraite sur une deuxième place.

Ce départ à la retraite surprit ceux qui le connaissaient bien et nul doute qu'il y avait un stratagème là-dessous. Selon moi, s'il avait été libre de décider de son avenir, Michael serait resté et bien qu'il ait affirmé que sa retraite était définitive, son retour en 2010 ne fut pas vraiment une surprise. De mon côté, je jubilais, et je me suis souvenu que quand il avait quitté Benetton pour Ferrari, je lui avais demandé s'il pensait finir sa carrière chez Ferrari. Il m'avait répondu qu'il avait une dette envers Mercedes, qui l'avait soutenu au début de sa carrière, et qu'il espérait un jour s'en acquitter.

Mercedes n'était pas une équipe de F1 à cette époque, seulement un motoriste, mais au moment du rachat de Brawn, c'est sans surprise que l'on vit Michael reprendre le flambeau. Les retours sont souvent aussi superficiels que la volonté de revivre son passé, mais là, c'était une bonne occasion de montrer que l'âge ne devrait pas faire obstacle à la gloire.

Malheureusement, en dépit de ses excellents résultats en 2009, il y avait des signes de malaise dans l'équipe de Brackley. Avec la réduction du soutien financier de Honda, l'équipe avait été réduite. Certes, elle avait remporté le titre 2009, mais ce n'était plus elle qui menait la danse en fin d'année, et il fallait que Michael remonte la pente.

Lorsque Rosberg le rejoignit dans cette "dream team", c'était un duo complètement nouveau de pilotes pour 2010 et l'on avait perdu un autre aspect essentiel : la continuité. L'argent coulait à nouveau dans les caisses et les recrutements reprirent, mais il y a forcément un décalage dans ces cas-là. Les flèches d'argent, dont on vantait si souvent les mérites, étaient bonnes, mais pas les meilleures.

Pour moi, cela n'avait pas d'importance. Michael avait toujours su rassembler une équipe autour de lui, mais il avait aussi eu la chance de travailler avec des gens très talentueux, dont Rory Byrne. Rory était l'ingrédient qui manquait à la nouvelle recette. Ross Brawn a toujours été un excellent directeur technique, mais surtout pour gérer une équipe et permettre à chacun de développer ses talents. L'équipe Brawn GP alla plus loin en 2009 en utilisant intelligemment →



STEVE ETHERINGTON/LAT - ARCHIVES LAT

son budget et en sachant tirer parti d'une saison "nulle" en 2008. Mercedes ne put s'offrir ce luxe pour la réincarnation de la marque.

Mais est-ce seulement la faute de l'équipe ? Une pause de trois ans dans un sport aussi évolutif que la F1 équivalait à une décennie dans un autre secteur. Le Michael qui est revenu était-il le même que celui qui s'était éclipsé du paddock de São Paulo fâché de ne pas être champion ? S'il avait remporté ce titre-là, serait-il revenu pour honorer cette vieille dette ?

Sa forme physique ne faisait aucun doute et, selon moi, l'homme de 41 ans qui revenait en course était bien plus en forme que la plupart de ses jeunes rivaux. Certes, les règles avaient beaucoup changé, mais la faculté d'adaptation a toujours été un de ses points forts. Je me souviens qu'à notre époque commune, il travaillait d'arrache-pied le vendredi et le samedi pour extraire chaque atome de performance de la voiture et le dimanche, il profitait de la séance d'échauf-

ristiques des pneus ne seraient sûrement pas un problème... Pas si sûr, avec le recul. Michael a toujours surclassé ses équipiers mais voilà que le jeune Rosberg arrivait à le battre en qualification et en course. Les pneus Pirelli ne jouaient pas en sa faveur, et il ne supportait pas l'idée de devoir décider du rythme d'une course en fonction de l'évolution de la performance du pneu.

Dans le passé, il avait montré qu'il était un grand sportif dans toutes les conditions, même en course d'endurance (où les sprints courts étaient sa spécialité). Beaucoup de pilotes sont capables de faire un tour de qualification extraordinaire, mais Michael arrivait à tenir cette cadence pendant autant de tours qu'il en fallait pour assurer le résultat de la course.

En revanche, lors de son come-back, il commit certaines erreurs de jugement. Certains vous diront que ce n'était pas nouveau en citant Adélaïde 1994, Jerez 1997 ou Monaco 2006. Mais ce n'était pas la même chose. Ces incidents précédents dé-

Un podium à Valence cette année fut un beau résultat, mais quand même éloigné de ce qu'il avait espéré en reprenant sa carrière en F1.



fement du matin pour adapter son pilotage à la voiture que je lui avais préparée. Ainsi, au GP d'Espagne 1994, il réussit à finir second avec une boîte de vitesses bloquée en cinquième. Ce n'était pas seulement sa place à l'arrivée qui était impressionnante, mais le fait qu'il ne lui avait fallu que quelques tours pour s'adapter à une voiture diminuée. Une fois la difficulté surmontée, ses temps au tour dépassèrent l'entendement.

Pour un pilote aussi doué, l'interdiction du ravitaillement en course et les nouvelles caracté-

coulaient probablement du fait que son sens inné de la compétition pouvait prendre le pas sur son sens du fair-play. Ses erreurs plus récentes étaient de véritables erreurs. Elles lui ont coûté cher, et surtout celle de Monaco cette année. En fait, ce week-end-là constitue un résumé de l'histoire de son retour. Une pole position avec 1/10e d'avance aurait pu le mener à une victoire sans souci. Mais il dut partir de la cinquième place pour avoir percuté sans raison l'arrière de la Williams de Bruno Senna en Espagne. Au lieu d'être l'apogée de son

Des sport-protos avec Mercedes à la gloire chez Ferrari, avant de retrouver encore Brawn chez Mercedes GP, Michael a toujours excellé pour souder une équipe autour de lui.

retour, cette course se conclut par une septième place et un abandon pour un problème de pression d'essence. Beau concentré de sa saison, avec tout ce potentiel gâché par un manque de fiabilité et des incidents bêtes.

Et donc, le 4 octobre 2012, il a annoncé sa seconde retraite. Mais pourquoi ? Selon des critères autres que les siens, son retour serait vu comme un succès. Neuvième en 2010, huitième en 2011 et, à l'issue du GP de Corée, quatorzième du classement provisoire... Pas brillant en soi, mais loin d'être déshonorant par rapport à un équipier qui a fini septième les deux premières années.

Aujourd'hui, Michael semble prendre plaisir à courir, peut-être plus qu'à d'autres périodes de sa carrière, mais, pour un sportif aussi enragé que lui, courir pour la dixième place ne présente aucun intérêt. Comme lors de son premier départ, Michael a certainement fait l'objet de pressions lui imposant un scénario que, dans d'autres circonstances, il aurait géré de manière totalement différente.

Sa loyauté vis-à-vis de Mercedes est certes admirable, mais il y a connu une frustration croissante. Sa voiture manque de compétitivité, cela ne fait aucun doute. Dans une année difficile où les équipes ont dû apprendre à gérer les pneus, les Mercedes étaient bonnes quand les températures étaient basses. Mais dès que la température monte, la voiture n'utilise plus ses pneus de façon optimale et cesse d'être suffisamment aérodynamique.

Pour les gens de Mercedes, beaucoup de ces problèmes étaient liés à leur soufflerie à l'échelle 1/2. Ils ont donc décidé de développer leur voiture 2013 à une échelle de 60%. Michael voulait sans doute voir les premiers résultats de ce travail avant de remplir pour une année en milieu de grille. Bien sûr, Lewis pointait le bout de son nez, mais allait-il vraiment quitter McLaren ?

Eh bien oui, Lewis a signé chez Mercedes et, comme en 2006, Michael a été mis à l'écart. Souvenez-vous qu'en 2006, c'est Ferrari qui avait annoncé la retraite de Michael à Monza, et non Michael lui-même. Il semblerait qu'aujourd'hui, comme à l'époque, ce sont d'autres personnes qui décident de l'avenir de Michael.

Que pouvait-il faire devant ce fait accompli ?



Il n'y aurait eu aucun intérêt à passer dans une autre équipe, qui n'aurait pas forcément une voiture compétitive et certainement pas le glorieux passé sportif de Ferrari ou de Mercedes. Deux solutions s'offraient alors à lui : prendre sa retraite ou revenir chez Ferrari.

L'idée d'un retour chez Ferrari peut sembler délirante, mais cela aurait été plutôt logique. Massa n'avait pas la cote à ce moment-là et Michael est encore un héros pour les tifosi. Les gens auraient adoré voir Schumacher et Alonso, les rivaux de 2006, s'affrontant au volant de voitures égales – et Bernie Ecclestone le premier. Il ne fait aucun doute qu'une telle possibilité a été en-

visagée. Malheureusement, cette solution n'a pas vu le jour, et nous verrons donc Schumacher prendre le départ de sa dernière course au Brésil.

Si l'on fait le bilan du retour de Michael, on ne peut affirmer qu'il ait réalisé tous ses objectifs. La moyenne de ses résultats a chuté à cause de ces trois années médiocres, mais un podium à Valence à l'âge de 43 ans est sans conteste un exploit. De même, 2010 fut sa première saison sans victoire, pole position, podium ni tour le plus rapide depuis 1991. Cependant, il serait méprisant de dire que son retour n'a rien ajouté au lustre de ses réussites.

Alors, son retour a-t-il été digne d'un des plus grands pilotes de tous les temps ? Je crois que

oui. Sa conscience professionnelle est encore sans égale, le désir et la compétitivité sont toujours présents, mais ses décisions, intervenant parfois sous le coup de l'impulsion, ont souvent été douteuses. S'il a eu des accidents de débutant, à d'autres moments, comme lors de cette pole à Monaco, le pilote s'est montré toujours aussi brillant.

J'ai travaillé avec beaucoup de grands, dont Senna et Alonso. Je crois que Michael est unique et les éclairs de génie qui ont marqué l'époque où il était chez Benetton et Ferrari, mais aussi toute sa carrière, vont me manquer, comme à des milliers de fans. 🏁



GLENN DUNBAR/LAT - STEVEN TEEZ/LAT - ARCHIVES LAT - PASCAL RONDEAU/GETTY IMAGES

SCHUMACHER :

# ANGE OU DÉMON ?



### De sensationnels débuts en 1991...

Schumi qualifie la Jordan 1991 en septième position à Spa, quatre places devant le pilote titulaire Andrea de Cesaris. La F1 le remarque mais malheureusement, sa performance dans ce GP tombe à l'eau : abandon au premier tour (panne d'embrayage).

### ... conduisent à une défection immédiate

Deux semaines après ses débuts en F1, Schumi pilote une Benetton à Monza. Le contrat signé avec Jordan ne vaut que la feuille sur laquelle il est écrit et avec l'aide de Flavio Briatore, le jeune espoir dit adieu à Eddie et entame sa route vers le titre...



### Il gagne tout en étant bloqué en cinquième...

Lors de la cinquième course de 1994, il est en route pour son cinquième succès mais la boîte de vitesses de sa voiture se bloque en cinquième. En adaptant son pilotage et aidé par la souplesse de son V8 Cosworth Zetec, il réussit à passer la ligne en deuxième position.

### ... puis il heurte Hill pour s'emparer du titre

Ayant ignoré le drapeau noir à Silverstone et donc banni pour deux GP, Michael achève la saison 94 dans la controverse quand il heurte un mur à Adelaïde, revient en piste et bloque la Williams de Damon Hill. Résultat ? Les deux voitures abandonnent mais Schumi est couronné champion.



### Victoire pour Ferrari sous le déluge...

Passer chez Ferrari n'était pas une garantie de succès mais quand les cieux s'ouvrent sur Barcelone le 2 juin 1996, le maître de la pluie délivre une performance suprême. Sa première victoire pour la Scuderia tourne à la démonstration et Schumi prend un tour au troisième.

### ... mais aux abois lors de la finale 9

À Jerez, où le titre se joue, Schumacher mène jusqu'à ce que Jacques Villeneuve tente de le dépasser au 48e tour. Il braque vers son rival mais Villeneuve peut continuer et remporte le titre. Michael a admis récemment à *F1 Racing* que ce moment de folie demeure le plus grand regret de sa carrière.



Amour ou haine ? Saint ou pécheur ? Héros ou Zéro ? Peu de pilotes ont divisé l'opinion comme Michael Schumacher. À l'approche de sa seconde retraite, revivons certains de ses actes les plus controversés...

TEXTE JAMES ROBERTS PORTRAIT STEVE FOTHERINGTON/AT





### **Un Michael submergé éclate en sanglots...**

Après l'arrivée du GP d'Italie 2000, Michael parle aux médias de son incroyable exploit d'égaliser le total de 41 victoires d'Ayrton Senna et il éclate en sanglots. La foule acclame son héros après une victoire magique sur Mika Häkkinen et sa McLaren. Il va offrir à Ferrari son premier titre des pilotes en 21 ans.



### **Un rouleau compresseur impossible à stopper...**

Sous la domination de Ferrari, le livre des records s'enrichit. Le nombre de victoires en une saison, les victoires consécutives, les tours les plus rapides et les podiums montrent que Michael écrase l'opposition. Mais l'une de ses plus grandes courses est le Grand Prix de Hongrie 98 où il doit rattraper 25 secondes en 19 tours. Et en 2004, il remporte 12 des 13 Grands Prix de l'année.



### **Il fait campagne pour la sécurité routière...**

Chez Ferrari, Schumacher est devenu l'un des sportifs les mieux payés au monde, amassant des millions en salaire et rémunération des sponsors. En retour, il est très généreux, notamment lors du tremblement de terre et du tsunami de l'océan indien en 2004. Il devient aussi ambassadeur de l'Unesco et contribue à promouvoir la sécurité routière avec la FIA.

### **...mais les consignes viennent tout gâcher**

Lors du sixième GP de la saison 2002, les superbes efforts de Rubens Barrichello sur le A1 Ring sont mal récompensés pour la seconde fois en deux ans car Jean Todt insiste pour qu'il laisse la victoire à Schumacher. Un Schumi très embarrassé écoute l'hymne national allemand depuis la seconde marche du podium...



### **... mais un geste qui fait grincer des dents**

En 2006, Alonso lutte pour contrer les attaques du Baron rouge au championnat. À Monaco, Schumacher réalise le meilleur temps de qualification et nouveau coup de folie : il simule un accident dans l'avant-dernier virage à la Rascasse. Alonso était dans un tour plus rapide, mais il doit ralentir et laisser la pole à Michael... qui est pénalisé et renvoyé en fond de grille pour son mauvais comportement.



### **... mais pousse Rubens vers le muret des stands**

Après s'être mis en retrait de la F1 pendant trois ans, Schumacher revient à la course en 2010 au volant d'une Mercedes et pour trois ans. Ce n'est pas un succès, comme le montrent ses erreurs de pilotage. Et quand Rubens Barrichello tente de le passer en Hongrie, Schumi serre son ancien coéquipier contre le mur autant que possible. Un fauve reste un fauve.

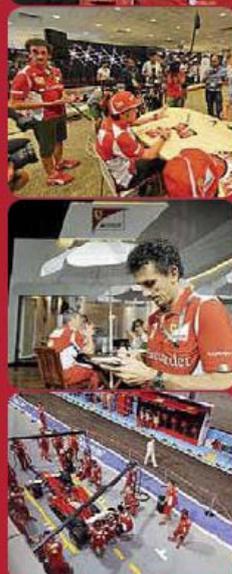
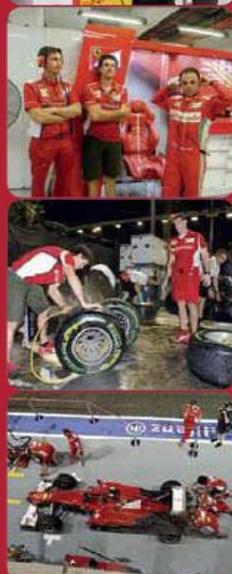
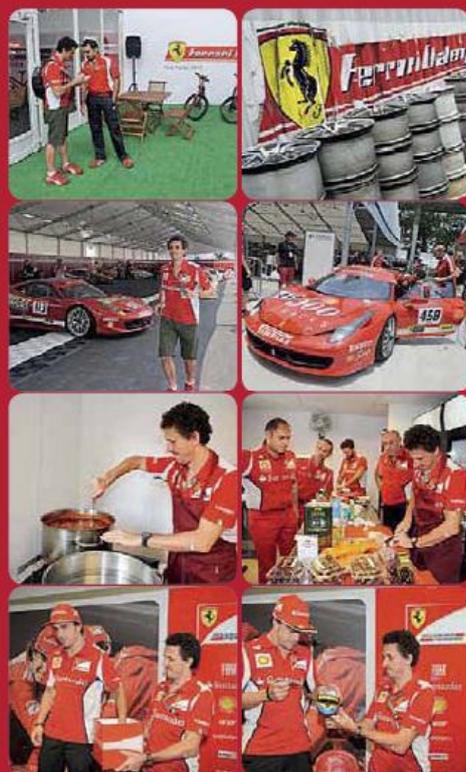
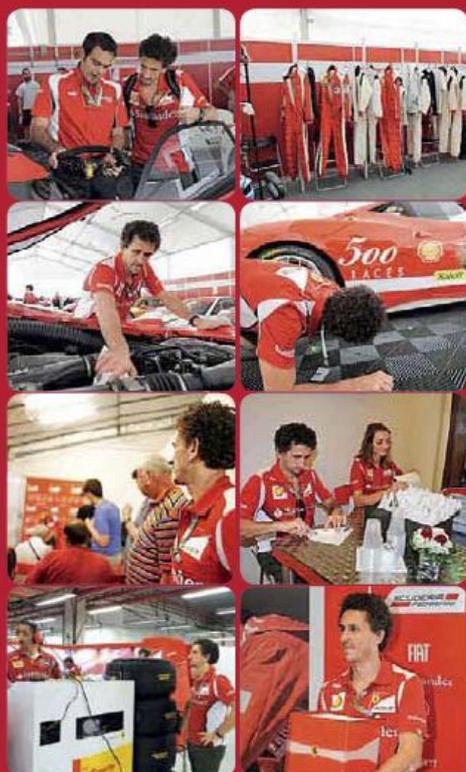


Voyage  
 au  
 cœur  
 de  
 la

# Scuderia

Aucune écurie ne bénéficie d'une aussi grande loyauté de la part de ses employés que Ferrari. Pour comprendre, il faut le vivre de l'intérieur. C'est justement ce qu'on a fait...

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PORTRAIT LORENZO BELLANCA/LAT



ADAPTATION CATHERINE LIBERINI



U

**Une fois n'est pas coutume** : en cette fin de week-end, j'ai les mains pleines de cambouis, la combinaison tachée de sueur, les chaussures crasseuses. Et une fatigue plus physique que mentale. Je viens de passer plusieurs heures

au démontage du garage Ferrari à

Singapour, sous une température dépassant les 30°C et une humidité encore plus épaisse que le redoutable expresso qui fait tourner la légendaire écurie de F1.

Soudain, le monde bascule sous mes yeux, et en pleine réflexion sur le dur labeur effectué par une équipe de F1, voilà que je me retrouve le nez au sol et les pieds en l'air, à pédaler désespérément. Francesco Cigarini, le farceur officiel du garage Ferrari, a repéré mon oisiveté et m'a attrapé (ou plutôt taclé) à la façon d'un secouriste pour me transporter, comme n'importe quel objet orné du blason Ferrari, vers un container.

Complètement impuissant (et mort de rire), j'attends qu'on me repose sur mes pieds – puis on me dit de me remettre au boulot. Je m'exécute. Il est environ minuit à Singapour, et après les feux d'artifice et la fête, il reste encore au moins cinq heures de travail : purger les groupes électrogènes, enlever les parois de l'intérieur du garage, démonter le muret des stands, débrancher les tuyaux, ranger les chaises pliantes... la liste des tâches à accomplir par une équipe de F1 en partance est sans fin. C'est en tout cas ce que doivent ressentir les employés qui travaillent dans ce mouvement perpétuel. Pas étonnant qu'ils aient besoin de rigoler de temps en temps.

Pour un amateur en visite comme ce petit journaliste de *F1 Racing*, il y a l'attrait de la nouveauté et l'excitation de se retrouver parachuté parmi ces intrépides bourreaux de travail de chez Ferrari. Mais pour ceux qui bossent vraiment, le côté glamour de la F1 doit être englouti depuis longtemps sous des tonnes de poussière de freins et des litres de nettoyeur – quand il faut charrier des lots entiers de jantes chaussées de Pirelli dans les entrailles obscures du paddock, et les briquer à la main. Pas de place pour les âmes sensibles : si vous y allez un peu fort avec le →







F1 Racing s'est fondu dans l'univers de Ferrari – des essais de pit-stops aux relations publiques.



pistolet, vous aurez droit à une "gentille" remontrance de la part des mécanos des équipes rivales – « *Attention les gars, on a un p'tit nouveau ce soir* ». Et il n'y a pas que les remarques qui sont caustiques : le nettoyeur utilisé pour enlever la poussière de freins sur les jantes en alliage vous attaque la peau des doigts (mes mains pleines de croûtes en témoignent). Mais aucun de ces travailleurs de la F1 n'irait se plaindre d'avoir mal aux mains – les signes de faiblesse sont malvenus dans cet environnement où règne l'esprit de compétition et où la journée de travail dure 15 ou 16 heures. À Singapour, par exemple, le planning aligné sur les horaires européens fait qu'il faut arriver sur le paddock vers 13h ou 14h et, un vendredi soir, travailler sans cesse jusqu'à 5h30 du matin. C'est le rythme habituel de toutes les équipes de l'allée des stands.

Pas question, en revanche, de rouler des mécaniques : personne ne va vous envoyer balader d'un coup d'épaule mal placé ou vous lancer des critiques exaspérées. L'esprit Ferrari, c'est la chaleur humaine : à vous de trouver votre place, de travailler dur, de respecter le *scudetto* (le blason jaune au cheval noir cabré, emblème réservée à la course chez Ferrari) et les portes s'ouvriront vers un univers où règnent esprit de famille et loyauté réciproque.

Dès le jeudi matin qui ouvre ce week-end de *F1 Racing* aux côtés de la Scuderia à Singapour, nous sommes conviés à une rencontre avec le mécano en chef, Francesco Ugozzoni, que tout le monde appelle "Ugo". Un charmant quinquagénaire dont le visage ridé témoigne de ses 21 ans passés chez Ferrari. Après avoir commencé en 1991 à l'usine de Maranello, il a passé quatre ans sur les routes à travailler en carrosserie à l'époque Schumacher. Il occupe son poste actuel depuis 2006. Il n'envisagerait pas une seconde d'aller voir ailleurs. Avec la concentration qui s'impose lorsqu'on s'exprime dans une langue étrangère, il nous explique : « *Travailler pour Ferrari, c'est unique. Pas question de changer d'équipe. C'est pareil pour la plupart des*

## Bolides pour nantis

Il y a une autre façon de vivre l'expérience Ferrari lors d'un GP – enfin, si vous avez les moyens. Le Ferrari Challenge est un championnat monotype qui en est à sa 20e année, ouvert aux amateurs, qui courent cette année sur des 458 Italia.

À Singapour, la 5e manche du Ferrari Challenge Asie-Pacifique s'est déroulée parallèlement au GP. Pour participer, c'est facile : il suffit de s'inscrire, de payer et de courir sur des circuits situés dans une des trois régions suivantes : Amérique du Nord, Europe et Asie-Pacifique. Les circuits sont presti-

Cela montre bien cette sérénité qui règne au sein de Ferrari : ici, on travaille pour un employeur pas comme les autres. Voilà la véritable surprise de tout ce week-end de course : malgré tout le passé de la machine rouge, sa légende, ses triomphes depuis plus de six décennies de F1 (219 victoires, 16 titres constructeurs, et ce n'est pas fini), l'ambiance de travail est... vraiment cool. Tout le monde est efficace sur tous les fronts et dégage une fierté discrète mais profonde. En tout cas, tout le monde est calme et – pardonnez-moi cette banalité – tout le monde est heureux.

Plus tard dans la journée, loin de la chaleur étouffante du garage, je demande au directeur sportif Massimo Rivola, ex-Minardi et Toro Rosso, ce que signifie pour lui le fait de travailler pour Ferrari, et il me fait une réponse qui semble bien rodée, comme s'il avait mûrement réfléchi à la question : « *Ce serait trop facile de dire que je rêvais de travailler pour cette équipe depuis mon enfance. Mais j'ai bossé pour Minardi et Toro Rosso, et finalement [il balaie du regard le local Ferrari dans lequel nous nous trouvons]... je suis arrivé au top. Bosser pour Ferrari, c'est bossier pour une entreprise vraiment unique, pas juste une équipe de F1. C'est ce qui fait toute la différence avec les autres équipes. On ne fabrique pas juste du rêve : il y a un vrai lien entre nos monoplaces, nos voitures de tourisme et la marque que nous portons. Si vous ne voyez pas cette puissance-là, vous ne pouvez pas comprendre.* »

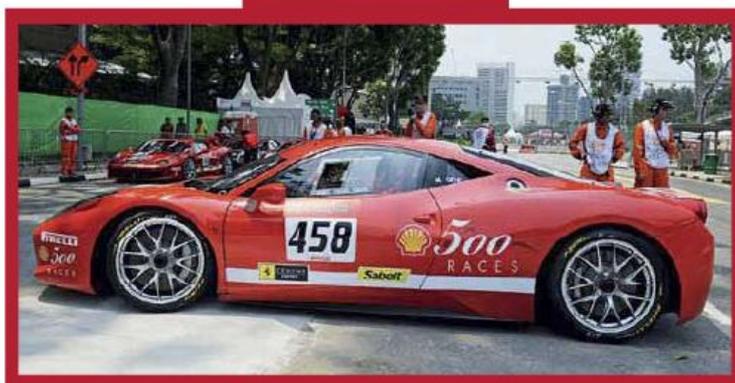
Afin d'illustrer cette "puissance" de Ferrari, Rivola se met à disserter longuement sur le fait que l'écurie fait figure

d'autorité dans toute discussion sur les réglementations ou l'avenir de la discipline. Depuis longtemps, c'est là un sujet sensible pour les autres équipes, beaucoup ayant, au fil des décennies, contesté cette influence excessive de Ferrari, ainsi que les conditions financières préférentielles dont l'équipe bénéficie de la part des services commerciaux de la F1.

Notre interlocuteur analyse les choses différemment : « *Prenez par exemple les essais, explique-t-il. Nous avons demandé plus*

*d'essais. Puis les autres équipes nous ont reproché d'avoir notre propre piste d'essais, Fiorano, ce qui, disait-on, est un avantage déloyal. Mais je répondrais que cela fait partie du patrimoine de Ferrari : Fiorano a été construit pour les besoins de la course, de la même façon qu'une autre équipe peut décider d'investir dans une soufflerie. Alors, qu'y a-t-il de mal à défendre des règlements qui vont dans le sens de nos atouts ?* »

Voilà bien une attitude qui ferait bondir les patrons d'équipe de tous bords, de Woking à Brackley en passant par Enstone et Milton Keynes, mais que ne donneraient-ils pas pour avoir autant de poigne ? Ou même, tant qu'on y est, une marque aussi puissante ? « *La relation entre Ferrari et ses fans est très spéciale, explique Rivola. Si vous dépensez beaucoup d'argent pour acheter une de nos voitures, vous êtes un fan. Mais pour être un fan, vous pouvez aussi acheter une casquette ou un drapeau. Dans n'importe quel coin du monde, une voiture de course rouge est une Ferrari.* »



« **À Singapour**, l'alignement sur les horaires européens fait qu'il faut arriver vers **13-14h** et, un **vendredi** soir, travailler jusqu'à **5h30** du matin »

*types qui bossent ici.* » Pour un homme investi d'une si grande responsabilité et qui n'a pas le droit à l'erreur, c'est un type incroyablement décontracté. En ce moment, une de ses tâches principales est d'actionner le signal "stop/go" aux stands (une promotion par rapport à son ancien rôle de teneur de "sucette"). Avant, il trouvait cela stressant, mais plus maintenant. Il a acquis une confiance en soi et en ses alliés en combinaison rouge.

gieux : pour le championnat Asie-Pacifique, il s'agit de Suzuka, Shanghai, Singapour et Sepang.

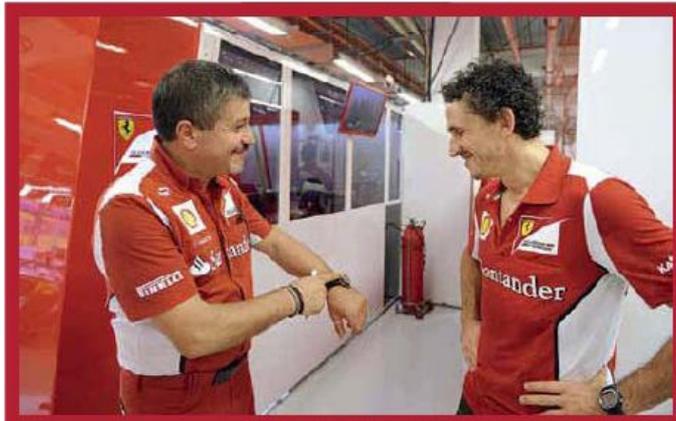
Les voitures sont pas mal non plus : la 458 standard a un V8 4,5 litres de 570 chevaux à 9000 tr/min et la version de course est équipée d'un volant à palettes et de capteurs de pression des pneus qui permettent de changer les roues plus rapidement. Pilotes du dimanche fauchés s'abstenir. Mais ceux qui ont le portefeuille bien rempli peuvent dire : « *Oui, je cours pour Ferrari.* »



“Il faut être **premier** ou rien. Quand on **gagne**, les fans et médias italiens sont contents. Mais c’est **l’objectif minimum**”

*Et si elle n'est pas rouge, c'est une Ferrari peinte en une autre couleur. Lorsque Fernando a gagné pour nous à Monza en 2010, il a souhaité à tout pilote d'avoir la chance de courir pour Ferrari sur ce circuit, affirmant qu'il n'y avait rien de mieux. Et pour ma part, je me souviens du jour où j'ai enfilé la combinaison de l'équipe à Mugello en 2009. Je me suis dit : "Voilà, j'y suis arrivé. Et maintenant, c'est le vrai défi qui commence." »*

À mon niveau, ô combien plus modeste, je m'apprete à goûter un peu de cette expérience évoquée par Rivola, en me joignant à l'équipe des stands pour l'entraînement du jeudi. Ayant reçu la veille un kit de l'équipe, accompagné d'un avertissement amical mais sérieux me conseillant de « *bien me tenir* », me voilà vêtu de la tête aux pieds en rosso corsa (avec, je l'avoue, l'impression d'être un méga-fan plutôt qu'un membre de l'équipe), tenant fermement la dérive droite de l'aileron de la F2012 de Felipe Massa, m'appretant, avec deux autres gars à l'emboîter (moteur éteint) dans son socle. Trop facile, n'est-ce pas ? Il suffit de le pousser et de lâcher. Pas sorcier, mais il faut répéter la tâche 20 fois, presque sans pause, avec un départ au sprint et un arrêt brutal, et là, je ne veux surtout pas faire de bêtise. À mon grand soulagement, tout se passe bien – si l'on excepte le moment où je fais tomber mes lunettes de soleil, histoire de me faire remarquer comme le petit nouveau. Mais imaginez ce qu'on ressent quand on se retrouve dans le feu de l'action pour la première fois, debout dans les stands en combinaison ignifugée, prêt à accueillir le prétendant au titre et à effectuer des gestes minutieusement chorégraphiés avec 25 autres personnes afin de renvoyer la voiture rouge en piste en 2,5 secondes, voire moins... Pas question de se planter.



Le vendredi matin, justement, voilà que j'arrive avec une heure de retard. J'ai beau mettre ça sur le dos du patron de F1 Racing qui m'a tenu la jambe alors que j'étais sur le départ, impossible de déridier Luca Colajanni, le directeur de la communication : « *On bosse, ici, Anthony. Quand tu es chez Ferrari, tu n'es plus journaliste,* » me prévient-il en tapotant plusieurs fois sa montre. Même chose lorsque je débarque ensuite au garage : Ugo m'apprend que j'ai raté le premier entraînement aux stands. Il me refait le coup de la montre, avec un sourire, mais pour rien au monde un membre de l'équipe, ni d'aucune autre équipe, ne voudrait se retrouver dans cette situation.

**“Quelle heure est-il d'après toi ?” F1 Racing se fait “remonter les bretelles” par le chef mécanicien “Ugo” – la famille Ferrari ne tolère aucun retard !**

Un peu plus tard, un type du marketing me confie en privé que chez Ferrari, « *il faut être premier ou rien. Quand on gagne, les fans et les médias italiens sont contents. Mais en réalité, c'est notre objectif minimum.* » Cet objectif se traduit par un sentiment de grande fraternité, qui montre que l'on travaille pour une institution qui écrit son propre destin. Gagner, c'est le point de départ. Ce sentiment imprègne le labeur des gars de Maranello, car l'équipe Ferrari 2012 est aussi tenace, compétitive et déterminée à remporter le titre que ses plus féroces rivales. Quand on regarde Fernando Alonso, on reconnaît cette culture de la victoire. En suivant le pilote, un des deux principaux prétendants au titre de la saison, au Paddock Club, où il signe des autographes et répond aux questions des invités, on prend la mesure de ce qu'il apporte à une équipe entièrement programmée pour accueillir en son sein un individu →







aussi passionné. Lorsqu'Alonso se déplace sur le paddock, il ne traîne pas et c'est deux à deux qu'il monte les marches de l'hospitality. Felipe Massa arrive derrière lui, moins pressé, mais il ne dégage pas cette extraordinaire rage de vaincre. Alonso s'exprime avec assurance et énergie, et l'animateur des séances d'interviews vous dira qu'à plusieurs reprises, lors de week-ends décevants pour Ferrari, il était le premier à porter le flambeau avec des tirades du style : « *On est Ferrari, on va se battre !* » De tels élans paraîtraient ridicules chez n'importe quel autre pilote de n'importe quel autre team.

Alors, qu'est-ce qui fait que Ferrari exerce une telle influence sur ceux qui tombent sous son charme, employés, fans, ou simples consommateurs de ses produits ? Pour répondre à cette question, je me tourne vers l'ingénieur de course de Massa, Rob Smedley, un Britannique expatrié susceptible d'apporter un regard impartial sur le travail au sein de l'écurie d'Enzo. « *Quand on regarde de l'extérieur, explique-t-il, on a l'impression que tout est mythique, mais vu de l'intérieur, le travail quotidien est très routinier, comme dans n'importe quelle boîte. Cela dit, même au bout de dix ans, on se prend encore à réaliser soudain à quel point tout cela est énorme.* » Il nous confie que lorsqu'il était ingénieur chez Jordan, « *personne ne se souciait vraiment que l'on gagne ou que l'on perde. Ça ne faisait jamais la une des journaux, en tout cas.*

« *Mais en Italie, poursuit-il, il y a chaque jour des dizaines d'articles de presse consacrés à Ferrari ou à son équipe F1. Le fait de travailler ici représente donc une certaine responsabilité qui retombe sur les personnalités publiques de Ferrari. C'est parfois agréable, parfois un peu moins, mais ça fait partie de notre boulot.* » Selon lui, un des aspects les plus plaisants de son expérience chez Ferrari (et c'est là le commentaire d'un homme qui a quitté l'Angleterre avec sa famille pour s'installer en Italie et parle à présent "l'italien du

La cantine  
de Ferrari :  
une  
armée  
à son  
estomac



À gauche : direction le paddock club avec un Alonso réjouit... À d. : discussion avec Rob Smedley, ingé de Massa, sur le crash de son ami en 2009.

garage") est « *la passion qui anime les personnes et l'absence de cynisme* ». Pour lui, ce ne sont pas des mots en l'air : « *Il y a beaucoup d'énergie positive ici, affirme-t-il, et si on sait l'exploiter et faire marcher les choses dans le même sens, on génère une force incroyable, comme l'a prouvé la domination absolue de Ferrari au début des années 2000.* »

Cette force s'exprime dans les bons moments mais aussi les mauvais – le pire ayant été le terrible accident où Massa a frôlé la mort pendant les qualifications du GP de Hongrie en 2009.

« *Après ça, j'ai failli tout arrêter, avoue Smedley, mais ce serait pareil dans n'importe quel boulot, quand on voit un collègue qui risque sa vie en faisant son travail – et à un millimètre près, il était mort. J'ai pu rester grâce à l'ambiance familiale qui règne ici. Nos dirigeants savent qu'on n'est pas des robots, que le facteur humain est important et que les gens travaillent mieux s'ils sont heureux. Ils comprennent qu'on peut avoir des moments de doute, et quand ça arrive, ils nous soutiennent.* » Smedley nous raconte cela tandis qu'il prend son dîner avec Felipe Massa, comme il le fait souvent depuis presque sept saisons. Et on se demande combien d'écuries auraient soutenu si solidement un pilote en pleine récupération. Alors, quels sont donc ces liens si forts ? Pourquoi les fans du monde entier s'identifient-ils à ces voitures rouges et aux hommes qui les pilotent ? Pourquoi, au sein

de l'équipe, l'objectif de victoire est-il associé à une peur de l'échec ? Et pourquoi les anciens champions, des années après leur retraite, reviennent-ils pour partager une assiette de pâtes ou un expresso ?

La réponse est très simple : parce que Ferrari, c'est une affaire de famille. 🍝

Les troupes profitent de la cuisine traditionnelle de Modène, grâce au chef Carmine Carbone.



Si cet adage est vrai, alors Carmine Carbone, le cuisinier en chef de l'équipe Ferrari de F1, pourrait bien être l'employé le plus important de la Scuderia. Quel que soit le pays ou le fuseau horaire, lui et son équipe font en sorte que la famille Ferrari ne manque jamais de pâtes, de gnocchis, de salade, de poisson, de viande ou de fromage, comme à la maison.

Bien manger est un droit inaliénable pour les Italiens. Et donner aux Italiens la nourriture qu'ils attendent est une mission de la plus haute importance. Originaire de Benevento, près de Naples, Carbone aime particulièrement cuisiner les fruits de mer et le poisson : les spaghettis au homard sont une de ses créations les plus appréciées, ainsi que sa grande spécialité, les gnocchis au vinaigre

balsamique et au parmesan. En dix ans de service chez Ferrari, depuis ses débuts au "petit" resto d'Enzo (Le Cavallino, à Maranello), il a appris une chose : quand les troupes sont en déplacement, il leur faut des plats simples qui leur rappellent le pays.

« L'équipe veut manger italien, explique-t-il. Je prépare de préférence des spécialités de Modène. C'est une cuisine sans prétention mais très variée et je sais que tout le monde l'apprécie. »

Cuisiner italien quoi qu'il arrive peut être un véritable défi pour les cuisiniers – pas évident de trouver les bons produits à Mokpo en Corée, par exemple. Mais quel importateur local de produits italiens ne serait pas enchanté de venir à la rescousse de l'équipe la plus illustre du pays ?

# WHAT HI\*FI?

## SON & HOME CINEMA

SON & HOME CINEMA  
TÉLÉ\*HI-FI\*HD\*HOME CINEMA  
**LES TÉLÉVISEURS 81 cm VOIENT GRAND**

Les dernières technologies à partir de 500 €

Supertest  
3D, VOD,  
services  
en ligne,  
YouTube,  
etc.



Twitter, Facebook, Skype:  
votre télé vous ouvre les  
portes des réseaux sociaux



**Cyrus vs  
Audiolab**

Le face-à-face des  
2 meilleurs lecteurs  
CD du moment

**Un beau son  
en balade**

Libratone donne  
des couleurs à la  
musique sans fil



**Le choc des  
amplis AV**

Le renouveau du  
son Home-Cinéma

**LES NOUVEAUTÉS** de Denon,  
Samsung, Philips, Sony, LG...



L 15218 - 103 H - F: 5,30 € - RD

**WHAT HI\*FI?**  
SON & HOME CINEMA

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



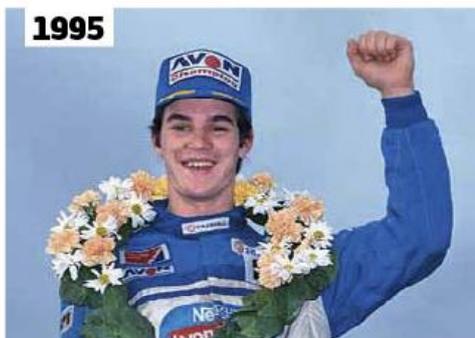
De bourreau de Button à coach de Hamilton et Di Resta puis à la création d'une équipe de F1, voici...

# L'incroyable histoire de Marc Hynes

TEXTE JONATHAN REYNOLDS

ADAPTATION CLAIRE MOREL

1995



Devient champion Junior de Formule Vauxhall

1996



Termine 5e en Formule Vauxhall UK

1997



Gagne le championnat de Formule Renault UK

"Je n'ai aucun regret. Je suis fier de ce que j'ai réalisé et d'avoir monté cette équipe"

2003



Dispute une course F3000

**L'**anecdote est presque aussi vieille que le sport lui-même. Un jeune pilote se montre très prometteur dans les catégories juniors mais ne parvient pas à se faire une place en F1, puis semble tomber dans l'oubli. Mais combien de milliers de ces ex-jeunes espoirs peuvent regarder en arrière et dire qu'ils ont couru contre un futur champion du monde avec un équipement équivalent et l'ont battu ? Très peu – et encore moins peuvent dire avoir joué un rôle prépondérant dans la constitution d'une équipe de F1.

**Fait révélateur**, la carte de visite de Marc Hynes n'indique pas sa fonction. « Si j'ai une fonction, je dois admettre avoir un emploi, plaisante cet homme de 34 ans en s'appuyant au dossier de sa chaise dans un motorhome avec vue sur le port de Monaco. Demandez à n'importe quel pilote, la dernière chose qu'on souhaite est un emploi. »

Mais qu'il le veuille ou non, il est employé à plein temps, et en F1 – exactement ce dont il a toujours rêvé. Alors que Jenson Button est harcelé chaque fois qu'il sort du centre technologique gargantuesque de McLaren, Hynes, l'homme qui a battu le champion du monde 2009 en F3 britannique il y a 13 ans, peut traverser le paddock sereinement, tout en conti-



“Pour moi, gagner suffisait. Mais Jenson savait mieux s'y prendre avec les médias”

nuant son travail nettement plus discret chez Marussia. Mais nous y reviendrons...

En 1999, Hynes était un véritable espoir et, au vu de ses résultats, il se destinait apparemment à la F1. Durant sa deuxième année de F3, il a battu le débutant Jenson Button et le futur pilote

de Jaguar et Prost Luciano Burti pour gagner le titre, ce qui aurait pu être le tremplin de succès ultérieurs ; au contraire, sa carrière fut en difficulté car il ne trouvait pas de financement. Pendant ce temps, Button faisait des essais puis remportait de manière remarquable une place chez Williams en F1.

« J'aurais pu en savoir davantage sur Jenson et ce qu'il mijotait, observe Hynes aujourd'hui. Je ne m'en suis pas soucié à ce moment-là, l'attention était sur Burti. Bien sûr, certains jours, on ne pouvait pas approcher Jenson, mais au fur et à mesure que la saison avançait, je pensais que s'il était devant, je pouvais le dépasser et que s'il était derrière, je pouvais l'y laisser. Mais je pense que Jenson avait quelque chose de plus que moi car il savait mieux y faire avec les médias. Je ne m'occupais que de la course et je pensais que gagner suffisait. Si vous ne savez pas y faire avec les médias, on ne parle pas de vous dans ces équipes de haut niveau. Jenson avait de bons managers qui ont fait en sorte qu'on parle de lui. »

Fin 2000, après une saison presque sans course, Rick Gorne, manager de Hynes, a réussi à obtenir quelques jours d'essais pour l'Anglais chez BAR – sa seule réelle possibilité de F1. Les essais se sont bien passés, mais Olivier Panis et Jacques Villeneuve étaient bien en place.

Mais alors qu'à l'insu de Hynes, tous les accès



1998

Termine 5e en F3 britannique



1999

Devient champion de F3 britannique



2000

Dispute deux courses F3000 et fait un test F1 chez BAR



2001

Commence à coacher Lewis Hamilton



2004

Commence à œuvrer comme coach de Paul Di Resta



2005/6

Dispute les Le Mans Series

GLENN DUNBAR/LAT - ARCHIVES LAT

à la Formule 1 semblaient se refermer, une autre voie vers le sommet du sport auto a commencé à se profiler.

« On arrive forcément à un point où il faut gagner un peu d'argent, mais on ne sait pas vraiment que faire puisqu'on ne peut pas conduire les voitures qu'on veut. Cela aurait pu signifier trouver un emploi en dehors de la course automobile, donc la seule chose à faire était d'être coach. »

Ce rôle d'entraîneur de pilote s'est présenté avec Manor, l'équipe qui a conduit Hynes au succès en F3 et qui s'est ensuite transformée en Virgin Racing puis, plus tard, Marussia. Ironiquement, le premier protégé de Hynes allait être l'homme destiné à devenir le futur équipier de Button : Lewis Hamilton.

« C'était formidable de l'intégrer dans l'équipe parce qu'il apportait une énorme réputation, déclare Hynes. Il avait eu des hauts et des bas mais il était d'une trempe différente de tous ceux que j'avais connus ou avec qui j'avais couru. Un tel talent... il avait quelque chose que je n'ai jamais eu. J'ai soudain réalisé ce qu'il faut privilégier et peut-être ce qui m'avait empêché de capter l'imagination des équipes de F1 à l'époque. »

Après avoir entraîné Lewis et d'autres jeunes comme Paul Di Resta, Hynes fait à présent partie du laboratoire de Manor, bien qu'il n'ait pas abandonné sa propre carrière de pilote. Après quelques agréables excursions dans les Supercars V8 australiennes, il était en train de préparer une campagne à plein temps lorsqu'il a reçu un appel de Graeme Lowden, aujourd'hui président de Marussia et directeur de l'écurie mais qui travaillait alors pour Manor.

« Il m'a dit : "Viens boire une bière", donc je suis allé le retrouver, se rappelle Hynes. Puis il a dit : "On a pensé créer une équipe de F1 chez Manor..." et j'ai juste répondu, "alors il vaut mieux s'y mettre, non ?" On dirait que ça s'est passé il y a des lustres, mais c'était juste fin 2008. »



Mark Hynes, du temps où il battait un certain Jenson Button...

Avec une longue liste de contacts, en particulier en Asie, Hynes cherchait des investissements pendant que Lowden courtisait Virgin et que Booth commençait à former une équipe. Celle-ci s'est montée petit à petit et Manor F1 a décroché sa place en F1. Ainsi, en 2010, Hynes s'est retrouvé projeté dans le monde de la F1 en tant que membre fondateur d'une jeune équipe.

« En tant que pilote, Marc était très professionnel, très doué et rapide, se souvient John Booth, boss de l'équipe Marussia, celui qui a conduit Hynes à Manor. Aujourd'hui, dans sa nouvelle carrière, je ne l'ai jamais vu travailler autant. Il y met tout son cœur et toute son âme. »

Et avec un rôle multifacettes, il y a plein de domaines où mettre son cœur et son âme, comme l'explique Booth : « Il négocie tous les contrats des pilotes, il entraîne nos pilotes de GP3, il s'occupe de notre équipe de démonstration de F1 et il fait référence pour Timo Glock et Charles Pic qui le respectent en tant que pilote. »

Mais Hynes ne trouve-t-il pas difficile de travailler si près de Button, de le voir remporter des victoires, sans parler des contrats de plusieurs millions ? Et que dire du fait que Burti et Karthikeyan (autre pilote qu'il battait en F3) soient arrivés en F1 ; est-ce que ça ne le pousse pas à avoir quelques regrets ?

« Pas du tout. Ils ont mon âge, donc c'est formidable de les voir en F1, dit-il. Je peux me comparer à eux et imaginer comment j'aurais pu me débrouiller. Bien sûr, j'aurais adoré être pilote de F1, mais tant de gens n'y arrivent pas. Assurément, je n'ai jamais éprouvé de regrets, je n'en ai jamais eu l'occasion – c'est comme ça. Je suis vraiment fier de ce que j'ai réalisé en monoplaces et extrêmement fier d'avoir monté et développé cette équipe. Cette vie est différente de ce que j'attendais, mais je suis ravi d'être ici. »

Et justement, il est ici, en F1, exactement comme son destin semblait l'y mener. **F1**



2007

Dispute la Porsche Supercup



2008

Passes une année en V8 Supercars



2010

Fait enfin son arrivée en F1 avec Virgin Racing

# 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/reliures](http://www.webabo.fr/reliures)

## 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 .....  
Code postal       Ville .....  
Tél ..... E-mail .....

Date et signature (obligatoire)

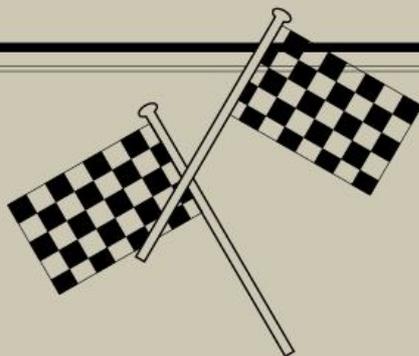
### Je règle par

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 : [vvezier@bandbmedia.com](mailto:vvezier@bandbmedia.com)  
\* Offre valable 4 semaines et dans la limite des stocks disponibles. Prévoir un délai de livraison d'environ 2 semaines à compter de la réception de votre règlement. Délai non contractuel.  
En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre commande.  
Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires en nous le précisant par courrier.

# EN STATS

Ce mois-ci, la F1 fête son retour aux États-Unis après cinq longues années d'absence



# 101

Le nombre de GP qui auront eu lieu depuis le GP des États-Unis d'Indianapolis 2007 quand on agitera le drapeau à Austin

# 2021

échéance actuelle du contrat du circuit COTA pour le GP des États-Unis



m<sup>3</sup> de matériaux ont été nécessaires à la construction des 5,5 km du circuit COTA

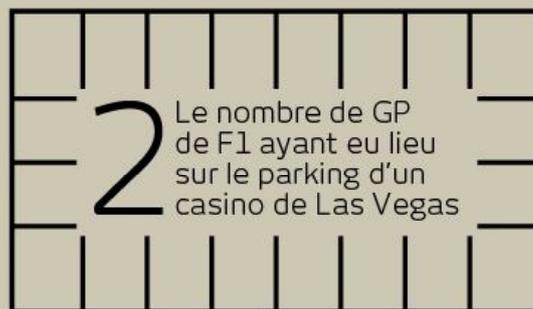
Le nombre de **victoires** de **Michael Schumacher** au

# 5

**GP des États-Unis** – autant que de pilotes **américains** ayant remporté des **GP**

# 1650

La taille en mètres carrés du **centre médical** du circuit COTA. Centre d'urgence pendant le GP, c'est aussi un **hôpital universitaire** toute l'année



**2** Le nombre de GP de F1 ayant eu lieu sur le parking d'un casino de Las Vegas

# 8

Le nombre de **gagnants** des huit **GP des États-Unis Ouest** sur le circuit de **Long Beach**



**1983**  
John Watson



**1982**  
Niki Lauda



**1981**  
Alan Jones



**1980**  
Nelson Piquet



**1979**  
Gilles Villeneuve



**1978**  
Carlos Reutemann



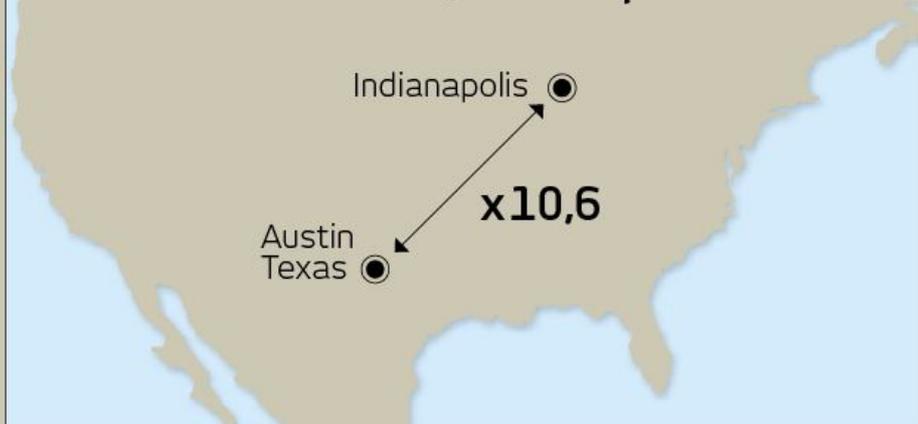
**1977**  
Mario Andretti



**1976**  
Clay Regazzoni

# 15 858 km

La distance totale parcourue en course par des F1 aux **États-Unis** – **10,6 fois** la distance entre le **site du GP 2013, Austin** et celui du **GP 2007, Indianapolis**



76 m Hauteur de la tour de contrôle du COTA

# 76

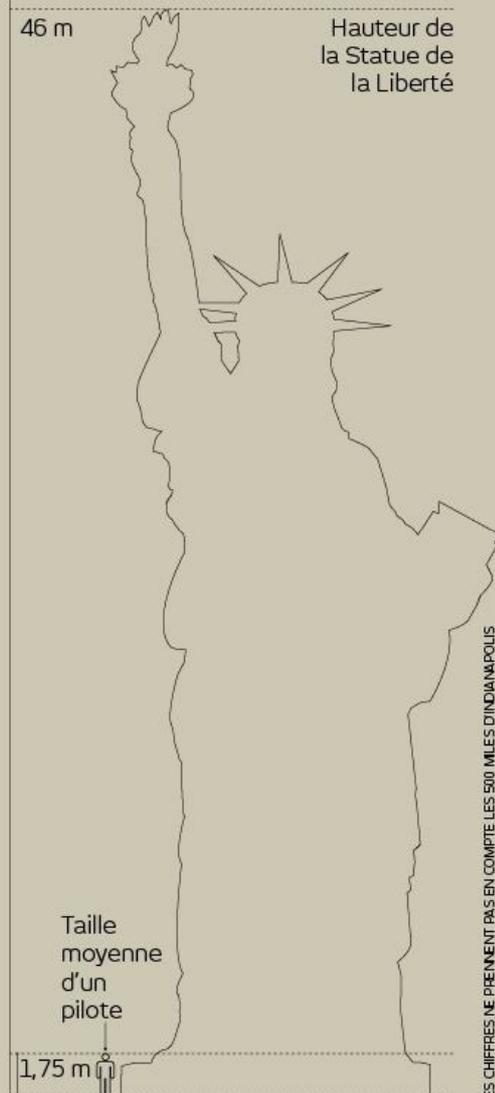
**Hauteur** en mètres de la **tour de contrôle** qui surplombe le circuit COTA

# 400

Dénivelé en mètres du circuit COTA

46 m

Hauteur de la Statue de la Liberté



Taille moyenne d'un pilote

1,75 m

tours menés par un Américain

\*tous signés Mario Andretti

# trois

sur le sol américain\*

Nombre d'années que l'on n'a pas vu un Américain en pole

# 30

Mario Andretti, Italie 1982

TOUTS CES CHIFFRES NE PRENNENT PAS EN COMPTE LES 500 MILES D'INDIANAPOLIS QUI COMPTENT POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE DANS LES ANNÉES 1950/60



**F1**  
RACING

## PRÉSENTE... LA (TRÈS) GRANDE INTERVIEW

Chaque mois, une  
légende de la F1  
se confie...

“J’ignore pourquoi j’ai offert trois jours d’essais à Kimi. On n’avait pas d’argent mais quelqu’un m’avait dit qu’il était très spécial. Moi, je l’ai trouvé très étrange...”

En 2001, **Peter Sauber** a engagé un Finlandais inconnu qui n’avait que 23 courses en monoplace à son actif. Son instinct a permis à Räikkönen de faire ses débuts en F1. Et ce n’est qu’une des décisions extraordinaires que le patron suisse ait prises en 40 ans de présence en sport automobile

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

**P**eter Sauber a récemment organisé une réunion pour célébrer l’anniversaire du succès de son équipe au Mans et dans le championnat du monde de sport-protos, il y a quelque 20 ans. Seulement deux des 87 invités n’ont pu faire le déplacement : c’est un témoignage de la popularité du patron qui a su rester un gentleman, dans les bons et les mauvais moments.

F1 Racing souhaitait recueillir ses réflexions sur une carrière fascinante qui englobe les voitures de sport du plus haut niveau et qui, après une période de vaches maigres, semble rééditer son exploit en F1. Un dîner dans l’hospitality de l’écurie Sauber était le lieu idéal pour se détendre

et discuter avec cet homme effacé qui respecte tout le monde en F1.

**F1 Racing** : Je pense que nous avons quelque chose en commun, très tôt dans nos carrières, nous avons vendu des voitures.

**Peter Sauber** : Oui, mais je l’ai fait par nécessité, je n’aimais pas vraiment ça. Je n’avais aucune accointance pour ces voitures. J’ai démarré mon business par la construction de voitures, mais c’était financièrement invivable. Le mécanicien qui travaillait pour moi aimait les Alfa Romeo et j’ai réalisé combien j’en savais peu sur le business des voitures. Il m’a recommandé Alfa Romeo car c’était une voiture qui se vendait bien et qui pouvait être lucrative.

**F1R** : J’ai vendu des coccinelles VW, une voiture que vous connaissez bien...

**PS** : Très bien. La première que j’aie eue, ça devait être en 1966. Je ne voulais pas en changer mais un ami m’a amené à un “tuner” de Volkswagen. Ce type était un bon vendeur. J’ai changé pour une autre coccinelle qui était très spéciale – elle avait quelque chose comme 5 cv de plus.

**F1R** : Petit garçon, aimiez-vous les sports mécaniques ?

**PS** : Non. Le type qui m’a vendu la coccinelle m’a convaincu de devenir un membre d’un club de sport automobile, en Suisse. J’ai commencé ainsi, même si ça n’avait jamais été dans mes projets. J’ai piloté dans le championnat de Suisse et →



# "Monisha a beaucoup appris en négociant avec Bernie et la FIA"

j'ai dû courir dans la même catégorie, en voitures de sport. J'ai couru à Monza, en 1968, ainsi qu'à Hockenheim.

**F1R** : C'était avant que les chicanes soient greffées aux deux circuits, non ?

**PS** : Oui, on était constamment pied au plancher. Mais j'avais un bon moteur, un 1.6 litre. En 1969, j'ai enlevé toute la carrosserie pour ne garder que la base du châssis. J'ai fait ma propre carrosserie, elle avait la forme d'une tranche de fromage.

**F1R** : Vous voulez dire qu'elle était triangulaire ?

**PS** : Oui, et "wedge" [Ndlr : triangulaire] est de-

venu le sobriquet de cette voiture. Elle était rapide mais je devais toujours me battre contre des protos. C'était une blague, mais c'était une belle expérience. J'ai rencontré des gens de la course, en Suisse, et j'avais cette idée folle de construire des autos car ce morceau de fromage était en fait une voiture à deux places. J'avais une idée géniale. Mais étant donné que je voulais une voiture à deux places, je devais construire ma propre coque !

**F1R** : Ai-je raison en disant que vous avez eu une formation d'électricien ? Vous n'aviez aucune no-

tion de la course.

**PS** : Aucune. Mais ça n'a pas été difficile car, si vous regardez une grue sur un chantier, vous avez une idée de comment agencer un espace. J'ai dû m'éduquer moi-même. Je ne comprenais rien à la géométrie et j'ai donc utilisé la suspension de Brabham, j'ai copié certains points, notamment pour la colonne de direction. J'ai gagné le championnat sport proto dès ma première année, mais ce n'était pas si compliqué car l'auto était très rapide.

J'ai construit deux C1. Le C vient de mon épouse, Christiane. Je pensais que c'était plus romantique que le P de Peter ou le BT de Brabham et Tauranac. La C1 a été construite dans la cave des mes parents, à Zurich. Les C2 et C3 ont été construites dans une petite usine, sur le même site que celui où nous sommes à l'heure actuelle, à Hinwil. L'entreprise de mon père était basée à Hinwil. J'étais seul, avec un collègue. Croyez-moi, les dix premières années ont été un désastre. Financièrement parlant, c'était un cauchemar. J'ai arrêté de construire des voitures après la C5 car je manquais d'argent.

**F1R** : Après votre époque BMW M1 Procar et

En grand : JJ Lehto offre une 5e place à Sauber lors du GP d'Afrique du Sud 1993 - son tout premier. À d. : avant la F1, succès en protos avec Schlessler (à g) et Baldi (à d), ici en 1990.



vosre titre conjoint avec Mercedes au Mans dans le championnat sport proto, comment les discussions concernant la F1 ont-elles commencé ?

**PS :** J'ai construit l'usine d'Hinwil en 1992 et j'étais en relation avec Jurgen Huppert et Werner Niefer, de Mercedes, au sujet d'un projet F1. Officiellement, le retour de Mercedes n'était pas possible. Sur le plan commercial, ils traversaient des temps difficiles. Personne ne se reposait sur ses lauriers. J'ai obtenu un budget de Mercedes entre 1988 et 1992. À chaque fois, ça se faisait par une poignée de main, il n'y avait pas de contrat. Mercedes ne savait pas trop quelle direction adopter. En 1992, nous avons construit un nouveau proto, la C292. Elle était belle, c'était une monocoque carbone avec un toit intégré, elle était du niveau d'une F1. Mais elle n'a jamais couru. Cependant, nous savions que la transition des protos aux F1 ne nous poserait pas de problème.

**F1R :** À ce propos, Mercedes parlait de F1 mais a finalement décidé en novembre 1991 qu'elle n'y mettrait pas les pieds. À cet instant précis, vous étiez déjà engagé sur le chemin qui mène à

la F1. Cette décision a été récompensée par votre 5e place au GP d'Afrique du Sud 1993, qui était votre première course.

**PS :** La première course a été fantastique. Il y avait eu un très long pit-stop car nous avions dû changer une connectique dans la boîte de vitesses. Nous avions un problème de sélection de rapports car tout était nouveau. Sans cet arrêt au stand interminable, nous aurions été sur le podium, c'est sûr.

Si vous vous souvenez bien, les voitures étaient noires avec l'inscription "Concept by Mercedes-Benz". Mercedes m'a appelé : « OK, on peut discuter du coût des moteurs mais nous devons trouver un sponsor. » C'était difficile car les cinq années précédentes, nous recevions de l'argent de Mercedes et là nous devions partir de zéro et trouver des sponsors.

**F1R :** Ce à quoi il faut ajouter que vous n'avez pas eu de chance avec deux de vos sponsors...

**PS :** Oui, deux mauvaises expériences ! La première avec Lighthouse, la seconde avec Broker. Les deux ont été un désastre et sans l'aide de Mercedes, nous aurions dû mettre la clef sous la porte.

La fin de l'année 1994 était critique. Mercedes nous fournissait le moteur mais je devais faire tout le reste et c'était tout simplement impossible. Je ne veux pas trop divulguer ce qu'il s'est passé mais lorsque Mercedes a signé avec McLaren pour 1995, je me suis retrouvé un bras devant, un bras derrière : plus de moteur, plus de sponsor, plus rien.

**F1R :** Je voulais vous interroger sur le GP de Monaco 1994 quand Karl Wendlinger a eu son accident. Il était inconscient lorsqu'il a été transporté à l'hôpital. C'était seulement deux semaines après la mort de Senna à Imola. Ça n'a pas dû être facile.

**PS :** Lorsque vous n'avez pas d'argent et que vous êtes éreinté à force de trop travailler, quand une tuile comme celle-là vous tombe dessus, vous en arrivez au point où vous voulez tout laisser tomber. J'avais une bonne relation avec mes pilotes, surtout avec Wendlinger qui était un type très gentil, sa famille aussi.

**F1R :** Donc, Mercedes vous quitte et les choses bougent très rapidement car, début 1995, vous avez un accord avec Ford pour la fourniture des moteurs et un sponsoring de Red Bull, suivi de



celui avec Petronas.

**PS :** Nous avions des sponsors, mais six mois trop tard. Avec le recul, je pense que pour Mercedes, il aurait été préférable de prolonger la collaboration avec Sauber. Je pense qu'ils en auraient tiré un plus grand bénéfice.

**F1R :** En parlant de retour sur investissement, signer avec Kimi Räikkönen a dû être la meilleure décision que vous ayez jamais prise. Comment diable le connaissiez-vous ? Il n'avait fait que 23 courses !

**PS :** C'était en 2000. Je n'avais jamais rencontré David Robertson [le manager de Kimi] mais il est venu me voir et m'a expliqué qui était Kimi. Que des belles histoires : Kimi en karting, comment il pilotait en slicks sous la pluie. David était un excellent vendeur. Je ne sais pas vraiment pourquoi j'ai donné à Kimi une voiture pendant trois jours. Nous n'avions pas d'argent et normalement, lorsque vous faites un test avec de jeunes pilotes, vous l'organisez sur trois jours avec six pilotes et vous les faites payer. Mais Robertson m'a dit : « *Ce type est vraiment très, très spécial et il a besoin d'une voiture pendant trois jours.* » Et bien

sûr, il ne payait rien. Je ne comprends toujours pas comment j'ai pu prendre cette décision. On a fait ce test au Mugello. Ce n'est pas une piste facile pour les jeunes pilotes. Je n'ai assisté qu'au deuxième jour et c'est là que j'ai rencontré Kimi pour la première fois. Il n'a pas dit un mot et il n'était pas possible de parler anglais avec lui, ou alors deux ou trois mots, pas plus. Mais certaines choses étaient hallucinantes. Son langage corporel était totalement impassible et il donnait l'impression d'être tellement concentré que s'il avait marché vers vous, il vous aurait traversé. Ce n'est que mon sentiment personnel. Je me suis dit : « *Ce type est très étrange.* »

L'ingénieur m'a dit qu'ils avaient fait trois ou quatre tours chrono. Kimi est rentré au stand et l'équipe lui a dit de faire huit tours. Après quatre, il revenait. Il n'arrivait pas à tenir sa tête droite mais il n'en a jamais rien dit. Vous imaginez ça ? Vous avez un test en F1, on vous dit « *Tu fais huit tours* » et vous rentrez après quatre ! Il s'en sortait bien avec tous les boutons sur le volant. Malgré l'embrayage au volant, il sortait des stands comme si de rien n'était. Plus tard dans la jour-

née, il savait que je l'observais, nous lui avons donné un train de pneus neufs et réduit la quantité d'essence. Il était évident que les pneus lui donneraient une seconde, l'essence une autre, mais nous n'avons rien dit. Le premier tour, il avait gagné une seconde, le deuxième une autre ! C'était très impressionnant. Je suis rentré chez moi avec Willy [Rampf, le directeur technique] et nous avons décidé : « *Signons avec lui.* »

**F1R :** Le reste appartient à l'histoire. Fantastique. Mais il y avait un problème avec Red Bull, non ? Ils préféraient Enrique Bernoldi.

**PS :** Le premier gros clash avec Red Bull était le fait du Dr Helmut Marko [le chasseur de tête de Red Bull] car il a joué le mauvais rôle. Bernoldi était notre pilote essayeur mais il n'était pas assez bon. Mais Marko était convaincu que son jugement était le bon et Dietrich Mateschitz croyait tout ce que Marko lui disait. Nous avons donc eu notre premier désaccord. Mais j'ai encore aujourd'hui une bonne relation avec Dietrich.

**F1R :** Mais ça n'était pas la fin des problèmes pour Kimi. Les gens étaient opposés ce qu'un pilote qui avait si peu d'expérience arrive en F1. Et



En grand : Kimi débute en F1 chez Sauber avec seulement 23 courses en monoplace derrière lui. À g. : avec Monisha Kaltenborn, directrice de l'équipe, au GP de Corée 2012.

# "Pour la première fois, nous avons vraiment une bonne voiture"

plus particulièrement Max Mosley, qui était à la tête de la FIA.

**PS :** Mosley était contre, mais il était juste. Je comprenais ce que disais Max car tout ça sortait de l'ordinaire. Nous avons eu une réunion à Monaco, j'ai défendu mon cas. Je n'avais aucune expérience et mon anglais n'était pas très bon. J'ai eu le soutien de Bernie Ecclestone, Jean Todt, Ron Dennis, Frank Williams et, je crois, Eddie Jordan sur la fin. Tout le monde m'a aidé, j'étais très surpris. La seule personne qui était contre, c'était Flavio Briatore. Il a dit qu'on avait la F3000 et qu'il était illogique d'amener directement ce pilote en F1. Flavio protégeait ses propres intérêts et il avait deux votes dans la poche : ceux de Minardi et de son équipe. Max n'a pas voté, il a été juste. C'était un miracle de décrocher la super licence pour Kimi.

**F1R :** Vous aviez la réputation d'aller à contre-courant. Kimi en est un bon exemple. Votre relation avec Monisha Kaltenborn en est un autre. Elle est maintenant la directrice de votre écurie. Comment avez-vous sorti ça de votre chapeau ?

**PS :** Aux alentours de 1994/95, Fritz Kaiser était un partenaire actionnaire de Sauber et Monisha faisait ses études à Vienne et à Londres. Elle travaillait, je crois, pour deux cabinets juridiques. Elle travaillait pour Fritz et l'un de ses projets était de s'occuper des affaires de Sauber. Par exemple, c'est elle qui a écrit le contrat pour Pedro Diniz. Elle s'occupait des contrats avec les sponsors ainsi que des premières étapes de l'accord avec Ferrari pour la fourniture du moteur. J'ai racheté les parts de Fritz Kaiser et Monisha nous a rejoints en 2000 pour jouer un rôle pivot alors que nous mettions sur pied Sauber Petronas Engineering. Pendant tout ce temps, Monisha a démontré qu'elle avait l'esprit d'entreprise et des valeurs similaires aux miennes.

Lorsque j'ai vendu la société à BMW, elle a supervisé le processus qui était très complexe. Lorsque vous vendez votre boîte à une grosse entreprise et que tous les hommes de loi entrent dans la danse, c'est un cauchemar ! Pendant cette époque avec BMW,

elle a également joué un rôle important car il fallait travailler sur les Accords Concorde. En tant que représentant d'un constructeur, elle avait bien plus de puissance que si elle avait représenté une écurie privée. Elle a énormément appris en négociant avec Bernie et la FIA. Elle connaît tous les rouages maintenant.

**F1R :** Comment avez-vous vécu cette période où vous n'étiez plus en F1 ? Est-ce que ça vous a manqué ? Avez-vous eu le temps de vous détendre, de penser que vous aviez fait votre temps en F1 ?

**PS :** L'important était de sauver l'entreprise. Pour une écurie privée, il est toujours difficile de survivre sur le plan commercial. Fin 2005, j'ai vendu 80% de l'entreprise à BMW. C'était un immense succès car il garantissait aux employés qu'ils avaient un avenir. Pour moi, c'était bien plus important que de ne plus avoir d'implication personnelle en F1. J'avais 62 ans. D'un côté, c'était un peu tôt pour se retirer, de l'autre j'avais plus de temps pour me détendre.

**F1R :** Mais vous étiez toujours consultant. Était-ce difficile d'être toujours sur place sans être totalement impliqué ?

**PS :** J'avais un contrat de conseiller avec BMW. Je devais me rendre sur dix courses et j'avais l'intention de revoir ça à la baisse car, honnêtement c'était rasoir. J'étais déçu. Mario Theissen [directeur de BMW Motorsport] n'était pas très chaud pour que je tourne autour de lui. Lorsque vous n'êtes pas le bienvenu, vous ne voulez pas être sur place.

**F1R :** Et maintenant ? À 69 ans, vous êtes de nouveau en F1.

**PS :** Trouver les finances occupe tout mon temps car c'est un formidable défi dans la conjoncture économique actuelle. Mais c'est un sport fantastique. Et cette saison est incroyable. C'est la première fois que nous avons vraiment une bonne voiture. Et nous savons pourquoi elle est bonne – parfois on n'en a aucune idée ! Les affaires sont bien organisées par Monisha, je suis à Hinwil deux fois par semaine, pas plus.

**F1R :** Ça semble idéal. Merci beaucoup pour ce dîner et pour votre compagnie.

**PS :** Avec plaisir. J'ai fait beaucoup d'erreurs, mais je referais les mêmes ! 🍷



Tous les yeux se  
tournent vers un  
nouveau leader



# LIGNE D'ARRIVÉE

Analyses Statistiques À venir Agenda

## GP DE CORÉE

- 082** SYMONDS DÉBRIEFÉ LA CORÉE  
Vettel ouvre une série de victoires, celle de Yeongam le place devant Alonso au championnat
- 084** CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV  
On s'attend à une ruée sur le papier toilette. Les fans exercent leur talent artistique sur les bannières
- 085** LES STATS DE LA CORÉE  
Webber s'offre la pole et le meilleur tour en course, mais ça ne suffit pas pour gagner



## GP D'INDE

- 086** SYMONDS DÉBRIEFÉ L'INDE  
Seb remet ça : sa 4e victoire consécutive, la 5e en 2012, lui donne 13 points d'avance sur Alonso
- 088** CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV  
Quelqu'un titille Niki Lauda. Kimi prend un temps mort et les ingénieurs Toro Rosso soufflent
- 089** LES STATS DE L'INDE  
Le plus lent en passant devant le radar ? Étonnamment, c'est Kimi



## GP D'ABOU DHABI

- 090** SYMONDS DÉBRIEFÉ ABOU DHABI  
Première victoire de Kimi depuis Spa 2009. Seb, de 24e à 3e, conserve son avance sur Alonso
- 092** CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV  
McLaren a l'immense plaisir d'annoncer que son nouveau pilote 2013 est... Jessica Ennis
- 093** LES STATS D'ABOU DHABI  
L'incroyable remontée de Vettel est soulignée par son meilleur tour



## PRÉSENTATIONS

- 094** À VENIR : GP DES USA  
Bienvenue à un nouveau venu au calendrier de la F1 : le circuit des Amériques à Austin, Texas
- 096** À VENIR : GP DU BRÉSIL  
Le championnat retrouve cette fois un "classique" pour conclure une saison 2012 assez folle



## OPINION

- 098** DIETER RENCKEN  
Notre chroniqueur s'inquiète de voir la place de valeurs sûres menacée par des pilotes "payants"



# ANALYSE par Pat Symonds

## Grand Prix de Corée

14.10.2012 / Yeongam

Vettel prend la tête... Button chassé de la chasse au titre... Ferrari passe McLaren



# Changement de leader

Sa victoire permet à Vettel de prendre la tête du championnat devant Alonso tandis que Ferrari déborde McLaren chez les constructeurs

**A** Suzuka, les célébrations, élans de commisérations et analyses de chaque écurie étaient tempérées par l'urgence de devoir empaqueter 30 tonnes de matériel, direction la Corée du Sud. Même lorsque la course suivante n'est distante que de 1000 km, la charge de travail est titanesque car on entre dans un autre week-end de GP moins

d'une semaine plus tard.

Le circuit de Yeongam n'a pas 50 ans d'un glorieux passé comme Suzuka et, les conditions climatiques ayant été capricieuses ces deux dernières années, les écuries avaient encore des choses à découvrir lors de leur troisième déplacement en Corée. Le circuit est énigmatique dans le sens où le tracé est somme toute banal,

construit sur 712 hectares de terre asséchée dont une grande partie est encore en phase de développement et où l'asphalte souffre considérablement de l'accumulation de la poussière à sa surface. Une fois débarrassée de cette pellicule, la piste offre une adhérence comparable à celle d'un circuit urbain.

La vitesse moyenne de passage dans les virages est médiane dans la table des vitesses enregistrées sur tous les circuits du calendrier et on s'attend donc à ce que les pneus se situent dans la même fourchette. En fait, Pirelli a choisi une combinaison extrême : tendre et super-tendre. Le pneu avant droit subit de fortes charges, principalement dans les courbes rapides n°8, 9 et 11, et il développe un graining significatif. Le pic d'énergie qu'un pneu doit absorber se situe dans le virage 9 et le pneu avant droit est sous pression pendant 16 des 25 secondes qu'il faut pour enchaîner les virages 8 à 13. Ce sont ces appuis forts et soutenus qui engendrent des dégâts. Ça inclut une charge continue de 6,5 secondes dans le virage 11. Négocié à 200 km/h, ce dernier est un endroit critique pour la gestion du graining et de l'usure du pneu. On s'apercevra en course que c'était un facteur-clé dans la définition des réglages optimaux.

Si les caractéristiques du circuit sont standards, il n'est pas facile de trouver le bon setup. Il est toujours compliqué de mettre le doigt sur le bon équilibre et lorsque vous y parvenez, il est difficile à fidéliser car de petites variations de température ou de vitesse du vent provoquent des changements de comportement qui pillent les dixièmes de seconde vitaux, ceux qui font la différence entre frustration et jubilation en qualifications.

Les trois secteurs sont tous différents les uns des autres. Le premier contient quasiment toutes les lignes droites et seulement deux virages négociés sur le deuxième rapport. La puissance du moteur et la faible traînée prévalent. Le deuxième secteur s'étire sur 2200 mètres qui sont une succession de neuf virages qui s'enchaînent sans temps mort et sans bout droit. La vitesse moyenne est de 185 km/h et celle de passage en virage s'échelonne de 70 km/h dans le 4e virage à plus de 270 km/h dans la portion rapide qui fait la jonction entre les 7e et 8e virages. Dans ce secteur, les appuis et l'adhérence sont les meilleurs alliés du chronomètre. Le dernier secteur est un mélange des précédents dont il ne fait que la moitié de la distance mais où l'auto

doit agréger un peu toutes les qualités.

Comme d'habitude, les premiers essais libres n'ont pas été représentatifs de la suite des événements. Le travail expérimental a été mené par les écuries et les meilleurs temps étaient plus le reflet du timing de leur enregistrement que de la compétitivité intrinsèque des écuries et des pilotes. Les seconds essais libres du vendredi ont permis d'avoir un meilleur aperçu de la rapidité des Red Bull.

Samedi matin, après des débuts hésitants où chaque pilote attendait que d'autres nettoient la piste, la séance a été assez limpide. Seul Mark Webber s'est retrouvé en difficulté avec sept tours au compteur à cause de problèmes de programmation de son unité de contrôle électronique. La piste était encore sale lorsque les qualifications ont débuté et les pilotes ont eu du mal à chauffer leurs pneus. Il fallait trouver le juste milieu entre ménager les gommes et ne pas gêner un adversaire dont la hantise est de devoir sortir de la trajectoire et d'encrasser ses Pirelli. Pour la seconde fois d'affilée, Senna a rejoint les premiers éliminés, cette fois-ci sans l'excuse du trafic. Mais le fait le plus marquant fut de constater qu'Alonso avait ressenti le besoin de chauffer les super-tendres.

Ceux qui ont utilisé un train de super-tendres en Q1 l'ont remis à contribution en Q2 en acceptant de composer avec une perte de performance inévitable. Ça en dit long sur la confiance qui habite Vettel : il a utilisé un train de pneus tendres en Q1, un de super-tendres en Q2. →

## Les temps forts de la course

V  
Vettel dépasse Webber, dans le 1er virage. Son équipier tente en vain de reprendre le commandement.



## YEONGAM



> Kobayashi crashé percute Button dans le premier tour puis est forcé de faire changer son aileron endommagé.



< Conséquence de la collision, Button abandonne, suspension pliée, et qualifie Kamui d'idiot.

> Kobayashi sort des stands après avoir effectué son drive-through, au 16e tour.



## En quatrième vitesse

### D'un extrême à l'autre

La gomme entre le marteau et l'enclume, ou quand Pirelli est coincé entre le spectacle prôné par les autorités et la grogne des pilotes, souvent allergiques au comportement erratique de leurs pneus. Avec sept vainqueurs différents en autant de GP, la 63e saison de F1 était l'une des plus belles de l'histoire aux dires des vainqueurs surprise et d'une frange du public. Mais trop de spectacle tuant le spectacle, Pirelli a fait marche arrière et propose désormais des mélanges moins capricieux. De leurs côtés, les écuries ont appris à mieux décrypter le comportement des enveloppes italiennes. Résultat ? Les stratégies ne sont plus à géométrie variable et l'issue des courses n'est plus imprévisible. Malgré les fortes chaleurs et l'évolution de la piste, Pirelli avait prévu une course à deux pit-stops dès le vendredi. Seuls trois pilotes ont choisi une feuille de route différente, sans succès.

Frédéric Delarue

> Malgré une inquiétude concernant son pneu avant droit, Vettel s'impose facilement...



> ... et célèbre sa victoire en aspergeant Newey, en plongée dans le champagne.



ILLUSTRATION: ALAN WELDRIDGE; CLIVE MASON; GETTY IMAGES - PHOTOS: GLENN DUNBAR/PLAT - ANDREW FERRAROLIAT - STEVE ETHERINGTON/PLAT - MARK THOMPSON; GETTY IMAGES - CLIVE MASON; GETTY IMAGES

C'était suffisant pour émerger en tête de la hiérarchie et ça lui laissait deux trains de pneus pour la Q3. Il semble loin ce GP de Belgique où Sebastian n'a pu entrer dans le top 10.

Au bout du compte, ses pneus supplémentaires n'ont eu aucun effet : non seulement le second tour de Vettel n'a pas été plus rapide que le premier, mais il a aussi et surtout été moins convaincant que celui de Webber. Red Bull a monopolisé la première ligne pour la deuxième fois en deux semaines. Hamilton a entretenu les espoirs de McLaren en prenant la 3e place devant Alonso.

La course promettait d'être ardue car personne ne semblait avoir réussi à trouver le bon équilibre en qualifications. Mais le vent avait pris un angle de 90° et les pilotes savaient que les conditions seraient encore différentes. Vettel a pris un envol parfait, il s'est porté à la hauteur de son équipier dans le premier virage et a mené la danse dès la première ligne droite. Derrière les Red Bull, il y eut une bousculade dans le premier virage et un dynamitage dans le troisième lorsque Kobayashi a tenté d'inscrire sa Sauber de 180 cm de large dans un espace de 150 cm. Ses singeries ont provoqué les abandons de Button et Rosberg et le Japonais a eu de la chance de s'en tirer avec un drive-through qui n'était pas

cher payé pour une si grosse faute de jugement.

Devant, Vettel s'est échappé. Webber était suivi de près par Alonso et Hamilton alors que Massa était un fringant 5e. Les arrêts au stand ont commencé au 14e tour. Peu après, Hamilton a rencontré des problèmes : la barre antiroulis arrière était brisée. Non seulement la McLaren était déséquilibrée, mais le pneu avant droit subissait une charge encore plus forte. Ce fut le début de la fin pour Lewis. Plus loin, on a assisté à quelques belles bagarres et la zone de DRS, rallongée de 20 mètres, a certainement contribué à densifier les débats. Malheureusement, c'était beaucoup plus fade aux avant-postes où, en dehors des tracas d'Hamilton, les sept premières places furent occupées par les mêmes pilotes au premier et au dernier tour.

La course n'a pas été spectaculaire mais elle a certainement été significative. Vettel a mené les 145 derniers tours de course – chaque tour depuis l'abandon de Lewis à Singapour. Il a logiquement pris la tête du championnat devant Alonso. Ferrari doit avoir des sentiments miti-

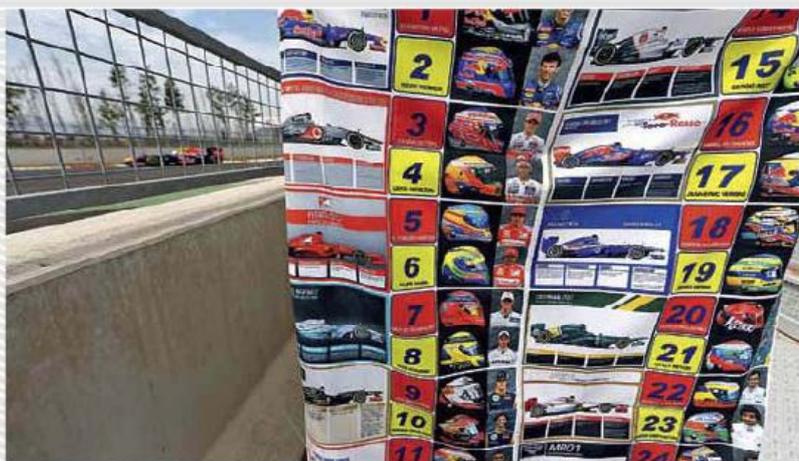


On a entendu dire qu'ils seront équipiers un jour ; pour l'instant, Vettel et Alonso se battent pour Red Bull et Ferrari.

gés. Occuper la 1ère place aussi longtemps était inattendu avec une monoplace en retrait en début de saison, mais Ferrari était 3e et 4e en Corée et elle a débordé McLaren au championnat des constructeurs. Ferrari monte peut-être en puissance, Red Bull sans l'ombre d'un doute. La dynamique est clairement du côté de Milton Keynes et de son impressionnant champion allemand. Pourtant, cette saison a déjà connu tellement de revirements qu'il ne faut rien prendre pour acquis. **F1**

## Ce que vous n'avez pas vu à la télé

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



Après trois GP, les commissaires coréens sont toujours des novices. Chacun d'eux arrive au circuit avec ce pense-bête pour savoir à qui il a affaire en un clin d'œil.



Kimi Räikkönen dans le costume d'Adam sur cette bannière d'un fan.



Dans le mode "attaque !", Massa avec de la dynamite, Rob Smedley avec... une carotte.



La course ayant lieu au milieu de nulle part, la dernière chose qu'on souhaite est d'être à court de l'essentiel.

# Stats Grand Prix de Corée

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

## LA GRILLE

 <b>2. VETTEL</b> RED BULL 1min37.316s Q3	 <b>1. WEBBER</b> RED BULL 1min37.242s Q3
 <b>4. ALONSO</b> FERRARI 1min37.534s Q3	 <b>3. HAMILTON</b> McLAREN 1min37.469s Q3
 <b>6. MASSA</b> FERRARI 1min37.884s Q3	 <b>5. RÄIKKÖNEN</b> LOTUS 1min37.625s Q3
 <b>8. HÜLKENBERG</b> FORCE INDIA 1min38.266s Q3	 <b>7. GROSJEAN</b> LOTUS 1min37.934s Q3
 <b>10. SCHUMACHER</b> MERCEDES 1min38.513s Q3	 <b>9. ROSBERG</b> MERCEDES 1min38.361s Q3
 <b>12. PÉREZ</b> SAUBER 1min38.462s Q2	 <b>11. BUTTON</b> McLAREN 1min38.441s Q2
 <b>14. DI RESTA</b> FORCE INDIA 1min38.643s Q2	 <b>13. KOBAYASHI</b> SAUBER 1min38.594s Q2
 <b>16. VERGNE</b> TORO ROSSO 1min39.340s Q2	 <b>15. MALDONADO</b> WILLIAMS 1min38.725s Q2
 <b>18. PETROV</b> CATERHAM 1min40.207s Q1	 <b>17. SENNA</b> WILLIAMS 1min39.443s Q1
 <b>20. GLOCK</b> MARRUSSIA 1min41.371s Q1	 <b>19. KOVALAINEN</b> CATERHAM 1min40.333s Q1
 <b>22. DE LA ROSA</b> HRT 1min42.881s Q1	 <b>21. RICCIARDO*</b> TORO ROSSO 1min39.084s Q2
 <b>24. PIC***</b> MARRUSSIA 1min41.317s Q1	 <b>23. KARTHIKEYAN**</b> HRT PAS DE TEMPS EN Q1

\* Pénalité de 5 places sur la grille pour changement de boîte de vitesses  
\*\* Autorisé à prendre le départ \*\*\* Pénalité de 10 places sur la grille pour dépassement du nombre de moteurs autorisé

## LA COURSE



### CLASSEMENT (55 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h36m28.651s
2e	Mark Webber Red Bull	+8.231s
3e	Fernando Alonso Ferrari	+13.944s
4e	Felipe Massa Ferrari	+20.168s
5e	Kimi Räikkönen Lotus	+36.739s
6e	Nico Hülkenberg Force India	+45.301s
7e	Romain Grosjean Lotus	+54.812s
8e	Jean-Eric Vergne Toro Rosso	+1.09.589s
9e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1.11.787s
10e	Lewis Hamilton McLaren	+1.19.692s
11e	Sergio Pérez Sauber	+1.20.062s
12e	Paul Di Resta Force India	+1.24.448s
13e	Michael Schumacher Mercedes	+1.29.241s
14e	Pastor Maldonado Williams	+1.39.24s
15e	Bruno Senna Williams	+1.36.902s
16e	Vitaly Petrov Caterham	+1 tour
17e	Heikki Kovalainen Caterham	+1 tour
18e	Timo Glock Marussia	+1 tour
19e	Charles Pic Marussia	+2 tours
20e	Narain Karthikeyan HRT	+2 tours

### Abandons

Pedro de la Rosa HRT	16 tours - accélérateur
Kamui Kobayashi Sauber	16 tours - dégâts accident
Nico Rosberg Mercedes	1 tours - accident
Jenson Button McLaren	0 tour - accident

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Jean-Eric Vergne, 324,39 km/h  
Plus lent : Nico Rosberg, 292,09 km/h

### TYPE DE PNEUX PROPOSÉS



Supertendre Tendre Intermédiaire Pluie

### CONDITIONS

Temp couverte 21°C

### TEMP. PISTE

26°C



### MEILLEUR TOUR

Mark Webber, 1min42.037s (au 54e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Lewis Hamilton, 19.447s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	215 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	209 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	167 pts
4e	Lewis Hamilton McLaren	153 pts
5e	Mark Webber Red Bull	152 pts
6e	Jenson Button McLaren	131 pts
7e	Nico Rosberg Mercedes	93 pts
8e	Romain Grosjean Lotus	88 pts
9e	Felipe Massa Ferrari	81 pts
10e	Sergio Pérez Sauber	66 pts
11e	Kamui Kobayashi Sauber	50 pts
12e	Nico Hülkenberg Force India	45 pts
13e	Paul Di Resta Force India	44 pts
14e	Michael Schumacher Mercedes	43 pts
15e	Pastor Maldonado Williams	33 pts
16e	Bruno Senna Williams	25 pts
17e	Jean-Eric Vergne Toro Rosso	12 pts
18e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	9 pts
19e	Timo Glock Marussia	0 pt
20e	Heikki Kovalainen Caterham	0 pt
21e	Vitaly Petrov Caterham	0 pt
22e	Jérôme D'Ambrosio Lotus	0 pt
23e	Charles Pic Marussia	0 pt
24e	Narain Karthikeyan HRT	0 pt
25e	Pedro de la Rosa HRT	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	367 pts	10	Marussia	0 pt
2	Ferrari	290 pts	11	Caterham	0 pt
3	McLaren	284 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	255 pts			
5	Mercedes	136 pts			
6	Sauber	116 pts			
7	Force India	89 pts			
8	Williams	58 pts			
9	Toro Rosso	21 pts			

Pour toutes les stats sur la F1 [www.forix.com](http://www.forix.com)

# ANALYSE par Pat Symonds

## Grand Prix d'Inde

28.10.2012 / New Delhi

Vettel remet ça... Il augmente son avance... et égale le record de tours consécutifs en tête de Senna



# Et de quatre pour Vettel

Red Bull monte en puissance et la cinquième victoire de Seb en 2012 porte à 13 points son avance sur Alonso au championnat

**A**près deux courses lointaines qui s'enchaînent coup sur coup, on a commencé à sentir que la saison tirait à sa fin. Mais alors qu'elles s'envolaient pour l'Inde, les écuries avaient encore 20 % des courses à disputer et rien n'était joué.

Avec une formidable variabilité de résultats en début d'année, bien malin celui qui aurait pu prédire qu'à ce stade du championnat la course au titre ne concernerait plus que deux pilotes.

Les chiffres pointent en direction d'un duel Vettel/Alonso, mais dans les faits, pour prévoir l'avenir, mieux vaut décrypter la tendance que se baser sur les statistiques passées. Cette tendance est clairement en faveur de Red Bull contre Ferrari et de Vettel contre Alonso. La domination de Red Bull est aussi impressionnante que celle de l'année dernière à la même époque.

De nombreuses écuries ont débuté la saison avec le titre pour objectif, mais la réalité a rat-

trapé les ambitions et, après les courses estivales et automnales, beaucoup consolident leur position et tentent de soigner leur réputation. Par exemple, McLaren avait sans doute la meilleure voiture du plateau en début d'année, et elle a été l'une des premières à maîtriser la gestion des pneus, un paramètre qui a marqué de son empreinte la saison 2012. Aujourd'hui, elle a perdu de sa superbe, et sa priorité est désormais de devancer Ferrari au championnat du monde des constructeurs. Lotus a également vu son étoile pâlir. Elle imprimait le rythme de référence lors des essais hivernaux et l'embauche de Kimi Räikkönen devait, dans l'idéal, la guider vers la victoire. En arrivant à New Delhi, elle est 4e au championnat, elle a collectionné pas moins de neuf podiums, mais cette sacro-sainte première victoire lui échappe encore et toujours.

Le circuit Buddh, qui n'a accueilli qu'un GP auparavant, est plébiscité par les pilotes. Sa vitesse horaire moyenne est la deuxième de tous les circuits du calendrier et il est doté de courbes rapides où les F1 peuvent faire étalage de leurs qualités ainsi que d'infrastructures *nec plus ultra*.

Le niveau d'adhérence est assez faible et, l'année dernière, en dehors de la trajectoire, la piste était très glissante. Le premier secteur est exigeant pour la traction et les freins, à quoi il faut ajouter la nécessité d'une bonne vitesse de pointe. La nature du tracé change lorsque les F1 entrent dans le deuxième secteur, où une succession de virages négociés à vitesse moyenne ou rapide débouche sur l'interminable courbe à droite composée des virages n°10, 11 et 12, qui n'est pas sans rappeler la courbe n°8 de l'Istanbul Park. Mais elle renferme un piège : elle se resserre sur la fin. Le dévers aide à inscrire la voiture dans la courbe, mais le stress subi par les pneus pendant sept secondes fait des dégâts.

Cependant, l'abrasion est limitée sur cette surface lisse, la dégradation des pneus est donc faible. Avant la course, la plupart des écuries avaient déjà décidé de ne faire qu'un pit-stop en course.

Les essais libres se sont passés en douceur. Le nettoyage progressif de la piste durant la première séance a compliqué l'analyse car les temps au tour baissaient de pas moins de quatre secondes au sein d'une même série. L'après-midi, Vettel et Webber ont signé les meilleurs chronos. Ils n'étaient qu'à 0,1 seconde l'un de l'autre, mais avec une marge de 0,5 seconde sur

Alonso. Mais ce sont Räikkönen et Grosjean qui ont le plus impressionné, en bouclant respectivement 23 et 21 tours ; deux séries très instructives, en pneus tendres, qui ont démontré que la dégradation était négative ! En d'autres termes, le gain de performance qui découle de l'allègement de la voiture – au fur et à mesure qu'elle brûle son carburant – était supérieur à la perte induite par l'usure des pneus. On se dirigeait nettement vers une course à un seul arrêt au stand, la seule inconnue étant l'évolution de la piste. L'autre préoccupation venait de l'usure considérable de l'intérieur des pneus avant, comme on a déjà pu s'en rendre compte cette année. Cette usure était occasionnée par les virages 10 et 11. Potentiellement, le pneu pouvait être usé jusqu'à la corde en 20 tours, ce qui mettrait en péril une stratégie à un arrêt au stand.

Les qualifications se sont déroulées sans surprises. La piste était plus propre que l'année dernière, mais l'adhérence évoluait constamment et plusieurs pilotes ont effectué leur tentative au dernier moment pour optimiser leurs chances. En conséquence, le trafic était dense et, hormis les tête-à-queue de Massa et Kovalainen, pas d'incident à signaler.

Cette année, l'un des aspects les plus intéressants des qualifications est l'utilisation que les pilotes font de leurs pneus. De moins en moins de pneus tendres et de tours sont nécessaires, ce qui prouve que les pilotes sont confiants. Garder deux trains de gommages tendres pour la Q3 est

## Les temps forts de la course

Le départ agressif de Vettel fait barrage à Webber au 1er virage. Il creuse un écart de 5 sec au 20e tour.



## BUDDH INTERNATIONAL



Alonso part 5e, il suit Lewis et Jenson et surprend Hamilton alors que les McLaren se disputent l'entrée dans le virage n°4. Alonso poursuit sur sa lancée et dépasse Button au 5e tour.



## En quatrième vitesse

### Inde cherche pilote F1

Le prix des billets avait été divisé par deux depuis l'année dernière mais le GP d'Inde n'a pas déplacé les foules comme en 2011. Le président de la Fédération indienne de sport automobile, Vicky Chandhok, est cependant optimiste. Il explique que la F1 est dans sa petite enfance en Inde et qu'elle entrera bientôt dans l'adolescence sans crise de croissance. Avec plus d'un milliard d'habitants, il suffit à l'Inde de convertir aux sports mécaniques une infime partie de sa population pour devenir un des epicentres extra-européens de la F1. Sahara Force India s'y emploie avec son école pour les pilotes qu'elle repère et forme au plus haut niveau. Certains s'illustrent déjà en karting et pourraient frapper à la porte de la F1 à moyen terme. Tout autant que par le biais d'un GP, c'est avec un pilote, une individualité forte et talentueuse que naîtra l'engouement d'une nation pour la F1.

Frédéric Delarue

Alonso dépasse Webber lorsqu'il est privé du KERS et qu'il perd du temps derrière les retardataires. Vettel enchaîne une série de tours 0,7 seconde plus rapides que ceux d'Alonso qui doit limiter ses ambitions à la 2e place.



Vettel s'impose et égale le record de Senna après avoir été en tête du premier au dernier tour de trois GP consécutifs.

ILLUSTRATION: ALAN LORRIDGE. PHOTOS: STEVE ETHERINGTON/LAT - STEVE ETHERINGTON/LAT - CHARLES COAT ES/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - ANDY HONE/LAT - LORENZO BELLANCA/LAT

fortement conseillé mais représente un risque qui est analysé en fonction de la gravité d'un problème et de sa probabilité d'apparition. Les écuries font cette analyse au quotidien et on a vu les Red Bull et McLaren n'utiliser qu'un train de pneus tendres en Q2 tandis qu'Alonso, Massa et Räikkönen ont éprouvé le besoin de faire appel à un second jeu de Pirelli tendres.

Vettel a avorté de son premier tour après avoir freiné trop tard au virage n°4. Son second tour lui a permis de décrocher la pole position devant Webber. Red Bull a monopolisé la première ligne pour la troisième fois consécutive. Comme la plupart de ceux qui ne pilotaient pas une RB8, Jenson Button a eu du mal à faire fonctionner ses pneus dès le premier tour lancé et il a donc effectué un run plus long. Son dernier train de pneus tendres n'a pas été utilisé avant dimanche soir...

Contenir Webber au départ a été le seul défi que Vettel ait eu à relever le dimanche. Même sans le DRS, qui est interdit pendant les trois premiers tours, Alonso a profité de l'aspiration des deux McLaren pour les dépasser dans le troisième virage. Mais les deux voitures chromées sont revenues à sa hauteur, de part et d'autre de la Ferrari. Button a tiré profit de la situation tandis qu'Hamilton a dû laisser filer Alonso. Cette

passé d'armes fut le fait sportif le plus marquant du Grand Prix.

De son côté, Button n'a pas pu miser sur son audace et s'est avéré une proie facile pour Alonso, puis pour son équipier. Son pneu avant gauche était cloqué et provoquait du sous-virage. Il est passé par son stand au 25e tour, Hamilton au 32e en changeant les quatre roues... et le volant !

On a assisté à de belles bagarres dans le peloton mais le tournant est venu de la perte du KERS par Webber, au 45e tour. En trois tours, Alonso avait comblé l'écart qui le séparait de l'Australien, avant de le dépasser.

Le dépôt de gomme sur la trajectoire a rendu la piste plus rapide et a également augmenté la consommation d'essence. Plusieurs pilotes ont dû basculer sur un mode économique.

Monotone, le GP a démontré l'impact de Pirelli sur la qualité de la course. Un bon départ depuis la pole position, quelques tours bien négociés qui permettent de se mettre hors de portée du DRS, un unique arrêt au stand et une victoire confortable, voilà une feuille de route impressionnante, mais pas franchement exal-



Vettel affirme son avance au championnat pilotes sur son plus proche adversaire, Alonso, et sur son équipier, Webber.

tante. Cela n'enlève rien au talent de Red Bull et de Vettel, qui tutoient la perfection. Mais un pneu facile à exploiter et qui privilégie une seule stratégie ne permet pas de maintenir le spectacle au même niveau qu'en début d'année. Les pilotes apprécient certainement de pouvoir attaquer sans se soucier de la durée de vie des gommages mais pour les spectateurs, rien ne vaut les rebondissements et l'incertitude. La saison est pourtant loin d'être pliée. Les McLaren sont très rapides en pneus durs et le classement général n'est pas figé. Mais ce qu'on veut, c'est voir de belles courses. S'il vous plaît, Pirelli, prenez des risques ! **F**

## Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor du week-end du Grand Prix d'Inde à Buddh International



Quel couvre-feu ? Ces mécanos de Toro Rosso peuvent bien souffler un peu.



En reconnaissance, Vettel repère les endroits où il ne faut pas poser les roues.



Nouveau président non exécutif de Mercedes, Niki Lauda s'attaque à sa première tâche : parler salaire avec Rosberg.



« J'en ai déjà une... » Pas facile de trouver le cadeau d'anniversaire idéal pour Bernie...



Kimi doit rester assis sur cette chaise jusqu'à ce qu'il promette de changer de short.

# Stats Grand Prix d'Inde

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

## LA GRILLE

 <b>1. VETTEL</b> RED BULL 1min25.283s Q3	 <b>2. WEBBER</b> RED BULL 1min25.327s Q3
 <b>3. HAMILTON</b> McLAREN 1min25.544s Q3	 <b>4. BUTTON</b> McLAREN 1min25.659s Q3
 <b>5. ALONSO</b> FERRARI 1min25.773s Q3	 <b>6. MASSA</b> FERRARI 1min25.857s Q3
 <b>7. RÄIKKÖNEN</b> LOTUS 1min26.236s Q3	 <b>8. PÉREZ</b> SAUBER 1min26.360s Q3
 <b>9. MALDONADO</b> WILLIAMS 1min26.713s Q3	 <b>10. ROSBERG</b> MERCEDES PAS DE TEMPS EN Q3
 <b>11. GROSJEAN</b> LOTUS 1min26.136s Q2	 <b>12. HÜLKENBERG</b> FORCE INDIA 1min26.241s Q2
 <b>13. SENNA</b> WILLIAMS 1min26.331s Q2	 <b>14. SCHUMACHER</b> MERCEDES 1min26.574s Q2
 <b>15. RICCIARDO</b> TORO ROSSO 1min26.777s Q2	 <b>16. DI RESTA</b> FORCE INDIA 1min26.989s Q2
 <b>17. KOBAYASHI</b> SAUBER 1min27.219s Q2	 <b>18. VERGNE</b> TORO ROSSO 1min27.525s Q1
 <b>19. PETROV</b> CATERHAM 1min28.756s Q1	 <b>20. KOVALAINEN</b> CATERHAM 1min29.500s Q1
 <b>21. GLOCK</b> MARUSSIA 1min29.613s Q1	 <b>22. DE LA ROSA</b> HRT 1min30.592s Q1
 <b>23. KARTHIKEYAN</b> HRT 1min30.593s Q1	 <b>24. PIC</b> MARUSSIA 1min30.662s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (60 TOURS)

1er	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull	1h31m10.744s
2e	<b>Fernando Alonso</b> Ferrari	+9.437s
3e	<b>Mark Webber</b> Red Bull	+13.217s
4e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren	+13.909s
5e	<b>Jenson Button</b> McLaren	+26.266s
6e	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	+44.674s
7e	<b>Kimi Räikkönen</b> Lotus	+45.227s
8e	<b>Nico Hülkenberg</b> Force India	+54.998s
9e	<b>Romain Grosjean</b> Lotus	+56.103s
10e	<b>Bruno Senna</b> Williams	+1.14.975s
11e	<b>Nico Rosberg</b> Mercedes	+1.21.694s
12e	<b>Paul Di Resta</b> Force India	+1.22.815s
13e	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso	+1.26.064s
14e	<b>Kamui Kobayashi</b> Sauber	+1.26.495s
15e	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso	+1 tour
16e	<b>Pastor Maldonado</b> Williams	+1 tour
17e	<b>Vitaly Petrov</b> Caterham	+1 tour
18e	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham	+1 tour
19e	<b>Charles Pic</b> Marussia	+1 tour
20e	<b>Timo Glock</b> Marussia	+2 tours
21e	<b>Narain Karthikeyan</b> HRT	+2 tours
22r	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes	38 trs - boîte

### Abandons

<b>Pedro de la Rosa</b> HRT	42 tours - freins
<b>Sergio Pérez</b> Sauber	20 tours - dégâts

### VITESSE DE POINTE



<b>Plus rapide : Jean-Eric Vergne</b> , 322,80 km/h	<b>Plus lent : Kimi Räikkönen</b> , 310,40 km/h
---	---

### TYPE DE PNEUX PROPOSÉS



Tendre Dur Intermédiaire Pluie

### CONDITIONS

Soleil/brume	30°C	35°C
--------------	------	------

### TEMP. PISTE



### MEILLEUR TOUR

Jenson Button, 1min28.203s (au 60e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 20.707s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	<b>Sebastian Vettel</b> Red Bull	240 pts
2e	<b>Fernando Alonso</b> Ferrari	227 pts
3e	<b>Kimi Räikkönen</b> Lotus	173 pts
4e	<b>Mark Webber</b> Red Bull	167 pts
5e	<b>Lewis Hamilton</b> McLaren	165 pts
6e	<b>Jenson Button</b> McLaren	141 pts
7e	<b>Nico Rosberg</b> Mercedes	93 pts
8e	<b>Romain Grosjean</b> Lotus	90 pts
9e	<b>Felipe Massa</b> Ferrari	89 pts
10e	<b>Sergio Pérez</b> Sauber	66 pts
11e	<b>Kamui Kobayashi</b> Sauber	50 pts
12e	<b>Nico Hülkenberg</b> Force India	49 pts
13e	<b>Paul Di Resta</b> Force India	44 pts
14e	<b>Michael Schumacher</b> Mercedes	43 pts
15e	<b>Pastor Maldonado</b> Williams	33 pts
16e	<b>Bruno Senna</b> Williams	26 pts
17e	<b>Jean-Eric Vergne</b> Toro Rosso	12 pts
18e	<b>Daniel Ricciardo</b> Toro Rosso	9 pts
19e	<b>Timo Glock</b> Marussia	0 pt
20e	<b>Heikki Kovalainen</b> Caterham	0 pt
21e	<b>Vitaly Petrov</b> Caterham	0 pt
22e	<b>Jérôme D'Ambrosio</b> Lotus	0 pt
23e	<b>Charles Pic</b> Marussia	0 pt
24e	<b>Narain Karthikeyan</b> HRT	0 pt
25e	<b>Pedro de la Rosa</b> HRT	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	<b>Red Bull</b>	407 pts	10	<b>Marussia</b>	0 pt
2	<b>Ferrari</b>	316 pts	11	<b>Caterham</b>	0 pt
3	<b>McLaren</b>	306 pts	12	<b>HRT</b>	0 pt
4	<b>Lotus</b>	263 pts			
5	<b>Mercedes</b>	136 pts			
6	<b>Sauber</b>	116 pts			
7	<b>Force India</b>	93 pts			
8	<b>Williams</b>	59 pts			
9	<b>Toro Rosso</b>	21 pts			

Pour toutes les stats sur la F1 [www.forix.com](http://www.forix.com)

# ANALYSE par Pat Symonds

## Grand Prix d'Abou Dhabi

04.11.2012 / Yas Marina

Première victoire de Kimi depuis Spa 2009... Vettel de 23e à 3e... Quatrième abandon de Lewis en 2012



## "Je sais ce que je fais"

Kimi fait connaître à son écurie le fond de sa pensée... Quand il paraphe une si belle victoire, force est de constater qu'il dit vrai

Les contrastes que traverse le grand barnum de la F1 sont saisissants mais ils sautent particulièrement aux yeux à la lecture de son périple qui débute à l'extrémité est de l'hémisphère nord et se termine aux confins de l'ouest de l'hémisphère sud. Tout au long de cette immense diagonale, les disparités de climats et de cultures rencontrés justifient à elles seules l'appellation de "championnat du monde".

Abou Dhabi fait partie de ce microcosme et exerce son influence sur les pilotes, les ingénieurs et les patrons d'écurie. Les pilotes apprécient l'opulence du site de Yas Marina, beau-

coup moins le circuit. Dépasser n'y est pas facile et Webber a qualifié le tracé de « parking ». Ça peut paraître exagéré mais ça résume bien le sentiment général par une de ces allégories qui font la réputation de Mark.

Sur le papier, le circuit ne devrait pas être la cible de tant de critiques. Le premier secteur comporte plusieurs virages qui sont négociés à 280 km/h et les longues lignes droites suivies par des virages lents constituent l'essentiel du deuxième secteur – ce sont des caractéristiques dont on pense généralement qu'elles favorisent les dépassements. Mais personne n'oublie la course disputée ici, avant l'avènement du

DRS, qui a précipité la perte du titre par Alonso, en 2010. En arrivant à Abou Dhabi cette année-là, Fernando était le grand favori du championnat. Une course désastreuse qui, malgré la volée de bois vert qui s'est abattue sur la stratégie, devait essentiellement son déroulement à des circonstances défavorables, a obéré ses chances de titre. Vettel avait coiffé sa première couronne mondiale. Cette année, les rôles étaient inversés. Vettel avait tout à perdre et Alonso, qui avait exhibé une confiance insolente les semaines précédentes et ce malgré le déficit de performance de sa monoplace, apprécie d'être dans le rôle du chasseur. Personne ne savait que le week-end serait marqué par un bouleversement poignant, samedi soir.

La surface du circuit d'Abou Dhabi est similaire à celle de Melbourne et de Shanghai. Pirelli a donc choisi les mêmes pneus mediums et tendres. Ces composants avaient été difficiles à gérer lors des premières courses mais la complexité de la science du pneu est telle qu'aucune inquiétude n'habitait les pilotes à Abou Dhabi. La normalisation de l'exploitation des pneus est aussi la preuve que les écuries ont appris à maîtriser la gestion thermique et le comportement des Pirelli. Vendredi soir, on ne parlait déjà plus que d'une stratégie optimale, à un seul arrêt au stand.

Les essais libres du vendredi sont passés comme une lettre à la poste. Plusieurs écuries se sont plus concentrées sur leur voiture de 2013 que sur celle de la saison en cours. Quelques évolutions ont néanmoins fait leur apparition. Après son nouveau plancher, qui avait été étreint en Inde, Ferrari avait un tout nouvel aileron avant qui comprenait un nouveau plan principal et des dérives. C'était le fruit d'un effort conséquent car cet élément allait de pair avec un aileron arrière remodelé ainsi qu'avec des déflecteurs avant modifiés. Ça donne un aperçu des ressources de Ferrari et de sa volonté de se battre pour le titre jusqu'au dernier kilomètre.

À l'autre bout de la hiérarchie, Caterham disposait également d'une évolution de sa machine avec une révision des échappements et de la carrosserie ainsi que des nouvelles écopes de frein à l'avant et une mise à jour du plancher, du diffuseur et de l'aileron avant. Sa bagarre avec Marussia n'attire pas autant l'attention que la lutte aux avant-postes mais à leurs yeux, elle est aussi importante.

Ces essais du vendredi ont aussi donné des

indications sur la forme de chacun : les deux McLaren ont signé un doublé dans la première séance mais Vettel les a débordées l'après-midi. Comme en Inde la semaine précédente, les longues séries de tours, en pneus tendres, étaient encore plus significatives. La dégradation était soit nulle soit négative. Une course à un pit-stop s'imposait.

Samedi matin, Hamilton a tapé du poing sur la table en creusant sur la concurrence un écart considérable : 0,3 seconde sur Button. Vettel a tout de même fait forte impression en se hissant à la 4e place malgré des problèmes de freins qui ne lui ont permis de boucler que trois tours lancés.

La première partie des qualifications s'est déroulée comme prévu, la seconde a été plus étonnante avec l'élimination des deux Force India et des deux Sauber qui se battent pour la 6e place au championnat des constructeurs, ainsi que pour le prestige et l'argent qui vient avec.

La pole position ne pouvait pas échapper à Hamilton qui a été fabuleux de A à Z. Il a même coupé son élan dans son dernier tour après avoir compris que personne ne lui disputerait le meilleur chrono. Webber a battu Vettel dans la chasse à la première ligne, Maldonado était un surprenant 4e. La caméra embarquée d'Alonso a permis de se rendre compte que l'Espagnol a dû s'employer pour décrocher une lointaine 7e place.

Mais l'action n'a pas pris fin avec l'abaissement du drapeau à damier. Vettel n'est pas rentré à son stand. La FIA n'a pas réussi à préle-

## Les temps forts de la course

V Vettel part des stands tandis qu'Hamilton vire en tête. Kimi subtilise la 2e place à Webber avant le 1er virage.



V Le Safety Car entre en scène : Rosberg a décollé sur Karthikeyan dont la HRT a perdu toute sa puissance.

V Au 20e tour, le leader, Lewis Hamilton, abandonne à cause d'un problème de pression d'essence.



Kimi hérite du commandement, Alonso prend la 2e place au détriment de Maldonado. Vettel est 15e à 24 secondes.

## En quatrième vitesse

### Ferrari souffle le froid

Oui, Ferrari souffle le froid... et de travers, comme dans le célèbre sketch de Fernand Reynaud où une bougie résiste au souffle de tous les acteurs. Dans le rôle de la bougie récalcitrante, le développement de la F2012. Dans celui du souffleur de guingois, la soufflerie de Maranello, sur le banc des accusés pour la deuxième fois en deux ans. On peut comprendre l'impatience d'Alonso !

En l'absence d'essais privés dans le courant de la saison régulière, l'accent est plus que jamais mis sur la qualité de la soufflerie. Or, Ferrari reconnaît que son outil est obsolète et condamne ses pilotes à tester d'innombrables pièces le vendredi matin, dont la moitié est jetée aux oubliettes de Maranello. Elle travaille à l'ancienne et a enregistré son plus grand bond en avant au Mugello (unique essai privé de la saison) quand ses rivales ont gobé des dixièmes de seconde dans leurs départements R&D.

Frédéric Delarue

V Après avoir percuté Senna puis un panneau indiquant la zone de DRS alors que la voiture de sécurité était en piste une première fois, Vettel profite de la seconde fois pour passer 4e puis doubler Button grâce à ses pneus frais.



Kimi conserve la tête et offre à Lotus sa première victoire depuis sa résurrection.

ILLUSTRATION: ALAN WELDRIDGE - PHOTOS: LORENZO BELLANCA/LAT - STEVEN TEE/LAT - STEVE ETHRINGTON/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - ANDY HONE/LAT

## LIGNE D'ARRIVÉE

ver l'échantillon réglementaire et l'Allemand a été renvoyé en fond de grille. Red Bull a intelligemment choisi de retirer la RB8 du parc fermé pour apporter des changements de réglages drastiques sur l'aérodynamique et les rapports de boîte dans le but d'optimiser les chances de remontée de son pilote. En contrepartie, Vettel devait s'élancer depuis l'allée des stands.

À l'extinction des feux, Webber a marqué une hésitation et Hamilton a viré en tête devant Räikkönen. Les deux Force India se sont percutees et Grosjean a touché Rosberg, provoquant une crevaison sur la Mercedes. Même Vettel était au cœur de l'action : un contact avec Senna a endommagé son aileron avant et déchiré un pneu de la Williams.

La course s'est décantée : Hamilton confirmait sa domination en creusant un petit écart sur Räikkönen. Mais au 8e tour, sa physionomie a radicalement changé : en ralentissant brutalement à cause d'un problème hydraulique, Karthikeyan s'est fait harponner par Rosberg qui a décollé sur la HRT et a terminé sa course dans les barrières. La voiture de sécurité est entrée en piste et Vettel, qui était 13e, devait choisir de changer, ou non, de museau. La décision s'est imposée d'elle-même lorsqu'il a percuté un panneau en polystyrène pour éviter Ricciardo.

Le scénario de la course a de nouveau changé au 20e tour, lorsque Lewis s'est arrêté sur le bas-côté, victime d'une chute de pression d'essence. Räikkönen s'est emparé du commandement et Alonso a subtilisé la 2e place à Maldonado grâce au problème de KERS du Vénézuélien. À son tour, Webber a attaqué Maldonado, mais les deux hommes ont choisi la même trajectoire et l'Australien est parti en tête-à-queue. Button a mieux senti le coup et a pointé le museau de sa McLaren à la 3e place, au 24e tour. Webber était de nouveau dans la bagarre lorsqu'il a percuté Massa, permettant à Vettel de revenir à trois secondes d'eux.

Alonso a été le premier du top six à passer par son stand. Il en est ressorti derrière Vettel qui, alors que ses adversaires s'engouffraient un à un dans les stands, grimpait à la 2e place. L'attention s'est portée sur Sebastian : allait-il tenter de rallier l'arrivée sans changer de nouveau de pneus ? La réponse est tombée au 37e tour. Plutôt que de risquer un effondrement de la performance de ses gommes, il a effectué un second pit-stop dont il est ressorti en 4e position, à 14 secondes de Button. Mais c'était son jour de



Hamilton vient consoler son équipe après un week-end qui a pris fin brutalement pour la quatrième fois cette année.

chance : une ultime neutralisation, motivée par un accident en chaîne qui a éliminé Webber, lui a permis de recoller à la McLaren. Button était une proie facile pour Vettel et ses pneus neufs et l'Allemand a intégré le tiercé de tête à trois tours du but.

La victoire de Räikkönen s'est fait attendre toute l'année mais qui aurait pu prévoir, le dimanche matin, qu'il précéderait Alonso et de Vettel ? Au bout du compte, même un circuit qui est loin d'être exempt de tout reproche et un choix de pneus frileux n'ont pu miner une course palpitante qui permettait d'entretenir le suspense au championnat. **F1**

## Ce que vous n'avez pas vu à la télé

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



Médaillée d'or de l'heptathlon aux Jeux olympiques, Jessica Ennis apporte un peu de bonne fortune à la -27 de Jenson. Dommage, elle n'a pas eu le temps de bénir celle de Lewis.



Sommet informel des patrons : Martin Whitmarsh (McLaren) s'arrête pour tailler une bavette avec Sir Frank (Williams).



Prost à Lauda : "Dans un jeu de cartes pour enfants, mes quatre titres battraient tes trois".



Rien de mieux pour encourager Vitaly qu'une perruque bleue, rouge, blanche et une énorme main gonflable...

# Stats Grand Prix d'Abou Dhabi

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

## LA GRILLE

 <b>2. WEBBER</b> RED BULL 1min40.978s Q3	 <b>1. HAMILTON</b> McLAREN 1min40.630s Q3
 <b>4. RÄIKKÖNEN</b> LOTUS 1min41.260s Q3	 <b>3. MALDONADO</b> WILLIAMS 1min41.226s Q3
 <b>6. ALONSO</b> FERRARI 1min41.582s Q3	 <b>5. BUTTON</b> McLAREN 1min41.290s Q3
 <b>8. MASSA</b> FERRARI 1min41.723s Q3	 <b>7. ROSBERG</b> MERCEDES 1min41.603s Q3
 <b>10. HÜLKENBERG</b> FORCE INDIA 1min42.019s Q2	 <b>9. GROSJEAN</b> LOTUS 1min41.778s Q3
 <b>12. DI RESTA</b> FORCE INDIA 1min42.218s Q2	 <b>11. PÉREZ</b> SAUBER 1min42.084s Q2
 <b>14. SENNA</b> WILLIAMS 1min42.330s Q2	 <b>13. SCHUMACHER</b> MERCEDES 1min42.289s Q2
 <b>16. RICCIARDO</b> TORO ROSSO 1min42.765s Q2	 <b>15. KOBAYASHI</b> SAUBER 1min42.606s Q2
 <b>18. KOVALAINEN</b> CATERHAM 1min44.956s Q1	 <b>17. VERGNE</b> TORO ROSSO 1min44.058s Q1
 <b>20. PETROV</b> CATERHAM 1min45.151s Q1	 <b>19. PIC</b> MARUSSIA 1min45.089s Q1
 <b>22. DE LA ROSA**</b> HRT 1min45.766s Q1	 <b>21. GLOCK</b> MARUSSIA 1min45.426s Q1
 <b>VETTEL*</b> RED BULL PAS DE TEMPS	 <b>23. KARTHIKEYAN</b> HRT 1min46.382s Q1

\* Exclu des qualifications, autorisé à prendre le départ depuis l'allée des stands. \*\* Parti de l'allée des stands.

## LA COURSE



### CLASSEMENT (55 TOURS)

1er	Kimi Räikkönen Lotus	1h45m58.667s
2e	Fernando Alonso Ferrari	+0.852s
3e	Sebastian Vettel Red Bull	+4.163s
4e	Jenson Button McLaren	+7.787s
5e	Pastor Maldonado Williams	+13.007s
6e	Kamui Kobayashi Sauber	+20.076s
7e	Felipe Massa Ferrari	+22.896s
8e	Bruno Senna Williams	+23.542s
9e	Paul Di Resta Force India	+24.160s
10e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+27.463s
11e	Michael Schumacher Mercedes	+28.075s
1e	Jean-Eric Vergne	+34.906s
13e	Heikki Kovalainen Caterham	+47.764s
14e	Timo Glock Marussia	+56.473s
15e	Sergio Pérez Sauber	+56.768s
16e	Vitaly Petrov Caterham	+1.04.595s
17e	Pedro de la Rosa HRT	+1.11.778s

### Abandons

Charles Pic Marussia	41 tours - moteur
Romain Grosjean Lotus	37 tours - accident
Mark Webber Red Bull	37 tours - accident
Lewis Hamilton McLaren	19 trs - pression d'essence
Narain Karthikeyan HRT	7 tours - accident
Nico Rosberg Mercedes	7 tours - accident
Nico Hülkenberg Force India	0 tour - accident

### VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Pastor Maldonado, 324,68 km/h Plus lent : Lewis Hamilton, 298,38 km/h

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Tendre Medium Intermédiaire Pluie

### CONDITIONS

Clair de lune 29°C

### TEMP. PISTE

33°C



### MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min43.964s (au 54e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Mark Webber, 19.066s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	255 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	245 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	198 pts
4e	Mark Webber Red Bull	167 pts
5e	Lewis Hamilton McLaren	167 pts
6e	Jenson Button McLaren	153 pts
7e	Felipe Massa Ferrari	95 pts
8e	Nico Rosberg Mercedes	93 pts
9e	Romain Grosjean Lotus	90 pts
10e	Sergio Pérez Sauber	66 pts
11e	Kamui Kobayashi Sauber	58 pts
12e	Nico Hülkenberg Force India	49 pts
13e	Paul Di Resta Force India	46 pts
14e	Pastor Maldonado Williams	43 pts
15e	Michael Schumacher Mercedes	43 pts
16e	Bruno Senna Williams	30 pts
17e	Jean-Eric Vergne Toro Rosso	12 pts
1e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	10 pts
19e	Timo Glock Marussia	0 pt
20e	Heikki Kovalainen Caterham	0 pt
21e	Vitaly Petrov Caterham	0 pt
22e	Jérôme D'Ambrosio Lotus	0 pt
23e	Charles Pic Marussia	0 pt
24e	Narain Karthikeyan HRT	0 pt
25e	Pedro de la Rosa HRT	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	422 pts	10	Marussia	0 pt
2	Ferrari	340 pts	11	Caterham	0 pt
3	McLaren	318 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	288 pts			
5	Mercedes	136 pts			
6	Sauber	124 pts			
7	Force India	95 pts			
8	Williams	73 pts			
9	Toro Rosso	22 pts			



Pour toutes les stats sur la F1  
[www.forix.com](http://www.forix.com)

# À VENIR : GP des USA

18.11.2012 / Circuit of The Americas

Les pilotes auront beau avoir limé le bitume virtuel des simulateurs, ils seront tout de même confrontés à un tout nouveau circuit. Un saut dans l'inconnu en somme...

Sixième circuit de F1 inauguré en cinq ans, le Circuit des Amériques (COTA), situé à Austin, Texas, constituera un nouveau test d'adaptation pour pilotes et écuries, qui devront une nouvelle fois s'accommoder des spécificités de ce nouveau tracé.

Comme pour la plupart de ces nouvelles pistes, c'est l'architecte Hermann Tilke qui fut chargé de sa conception et de sa construction. En attestent

certaines caractéristiques comme l'épingle que représente le virage 12, similaire à celles dessinées par Tilke en Malaisie, en Corée ou encore en Inde, dans l'optique de favoriser les dépassements.

Une fois sur place, les pilotes auront déjà assimilé le tracé et établi un set-up de base grâce au temps passé dans les simulateurs. Les zones d'ombre lors des premiers essais correspondront surtout à la localisation et la hauteur des vibreurs.

Les pilotes mettront un point d'honneur ici plus qu'ailleurs à ne pas avoir d'accident afin de maximiser le temps de roulage. La piste se gommant tout au long du week-end, un pilote hors du coup aura des difficultés à s'adapter aux nouvelles conditions d'adhérence du tracé une fois de retour en selle. En substance, les pilotes les plus chevronnés seront davantage susceptibles de tirer leur épingle du jeu du fait de leur expérience.

Mario Andretti a inauguré le circuit au volant de sa fameuse Lotus 79 de 1978.





## Tout ce qu'il faut savoir à propos du Circuit of Americas



## Circuit des Amériques : à savoir

■ En tant que nouveau circuit, il s'agit là d'un défi pour teams et pilotes

■ Les premiers réglages étant basés sur les données acquises sur simulateur, il sera intéressant de voir qui pointe en tête lors des essais

■ De grandes différences d'adhérence sont à prévoir entre les pre-

mières séances d'essais et la course

■ Le tracé est digne d'intérêt. Le premier virage se situe en montée, et est suivi d'un enchaînement de plus en plus lent entre le T1 et le T9, avec une séquence d'accélération-freinage précédant la dernière

portion composée de virages à fort rayon de braquage

■ Le T1 est piégeux en raison du relief

■ Le T11 permet de ralentir les autos déboulant de la ligne droite et favorise les dépassements

### RÉGLAGES

« Avant de prendre la route pour un nouveau circuit, nous devons accumuler le plus d'informations possible afin d'établir un modèle virtuel détaillé du circuit. De multiples simulations ont été réalisées afin de façonner un set-up théorique mais optimal tant au point de vue mécanique qu'aérodynamique. Si tout se passe normalement, nos prévisions sont assez précises et peu de changements sont à apporter à ce set-up de base.

Comme pour tout nouveau circuit, il est important de bien appréhender les évolutions de la piste ainsi que le niveau d'adhérence des pneumatiques, d'autant plus qu'il n'existe par définition aucune base de données de référence. Les pilotes ont ici un rôle prépondérant dans l'optimisation des réglages. Malgré des centaines de capteurs sur la voiture, le pilote reste la valeur-étalon pour les retours techniques. »



**Mark Gillan**  
Ingénieur en chef des opérations de Williams



**Mark Barnett**  
Ingénieur en chef de la stratégie de Williams

### STRATÉGIE DE COURSE

« Première chose à faire sur un nouveau circuit : soigner vos sorties et entrées des stands. Les pit-stops sont devenus la clé dans la gestion d'une course, les pilotes doivent donc assurer à ce niveau.

Autre point-clé : les pneus. Les conditions de piste changent du tout au tout entre le vendredi et le dimanche, comme on a pu le voir

l'an passé en Inde. En temps normal, la perte d'adhérence vous fait perdre un dixième au tour, mais lors du GP d'Inde 2011, cet effet fut atténué par le gommage progressif de la piste. Il faut donc faire la part des choses : d'un côté les pneus se dégradent, et de l'autre l'adhérence va crescendo.

D'autres facteurs rentrent en compte : le nombre de voitures qui ont déjà roulé sur la piste, la présence ou non de poussière, la tenue d'autres compétitions le même week-end... Difficile dans ces conditions de jauger précisément l'évolution de la piste. »

### STATS CIRCUIT

**Premier GP 2012**  
**Longueur** 5,513 km  
**Distance course** 308,405 km  
**Tours** 56  
**Sens** Anti-horaire  
**Record du tour - Accélération - Changements de rapport par tour - Probabilité Safety Car - Vainqueurs depuis pole - Types de pneus** Medium, Dur

### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur - Suivants - Pole - Meilleur tour - Abandons - Pit-stops - Dépassements - Dépassements DRS - Météo attendue** Soleil, 25°C

### VICTOIRES

-

### HORAIRES (France)

**Vendredi 16 novembre**  
Essai 1 : 16h00 - 17h30  
Essai 2 : 20h00 - 21h30  
**Samedi 17 novembre**  
Essai 3 : 16h00 - 17h00  
Qualifications : 19h00  
**Dimanche 18 novembre**  
Course 20h00

# À VENIR : GP du Brésil



25.11.2012 / Interlagos

Le tracé d'Interlagos, étroit, sinueux, situé en altitude, est devenu la finale incontournable du championnat

**Interlagos a beau avoir vu** son tracé modifié et sa sécurité améliorée depuis 1973 et son premier GP de F1, il conserve un charme suranné en partie dû à la rusticité des stands et du paddock. Comme la majorité des vieux circuits, il propose un tracé étriqué – surtout dans sa portion lente – et il n'est pas rare de voir des pilotes virer large. Le deuxième secteur est celui où le pilote peut véritablement faire la différence, bien que le profil des vibreurs ne soit pas harmonieux et qu'il soit facile de se laisser emporter et de sur-piloter.

L'an passé, la zone de DRS était située dans la ligne droite entre le T3 et le T4, mais le meilleur endroit pour dépasser demeure l'entrée du S de Senna. La réussite d'une tentative de dépassement est habituellement conditionnée par une bonne sortie de Junção (T12), précédant la montée vers la grille de départ. Si le pilote profite de l'aspiration, il passe généralement sans difficulté au freinage du T1 tout en descente. Mais vu qu'il est en dévers, il est facile d'y bloquer une roue et de tirer tout droit. Voilà pourquoi il s'agit d'un des virages de F1 les plus spectaculaires.



**Mark Barnett**  
Ingénieur  
stratégie  
de Williams

## STRATÉGIE DE COURSE

« Le GP est long : 71 boucles, soit bien plus que d'habitude, ce qui amène à réfléchir au tour par tour.

On dresse des estimations de la dégradation des gomme à chaque passage, mais vu qu'il y en a beaucoup, ça change sensiblement la donne. Une autre particularité est la faible perte de temps dû aux pit-stops : la pit-lane est courte, et l'on ressort après le S de Senna. La durée complète d'un arrêt est estimée à 19 secondes, un vrai plus sur une stratégie à plusieurs arrêts. Le delta entre deux stratégies est souvent de cinq secondes, mais lorsqu'un arrêt dure 19 secondes au lieu de 22, c'est toujours ça de moins à rattraper en piste.

Pirelli fournit cette année des pneus mediums et durs, autorisant de plus longs relais et à mieux appréhender la dégradation des pneus arrière. Une usure de ces derniers reste à prévoir, mais elle sera sans doute moins prononcée que l'an passé, et la longévité des pneus se voyant augmentée, la problématique sera surtout d'être dans la bonne fenêtre d'utilisation pour ces deux mélanges.

En 2011, les têtes d'affiche s'étaient arrêtées trois fois. Une stratégie à deux arrêts était peu recommandable au regard du peu d'adhérence proposé par les pneus durs. Mais avec un an d'expérience, les teams tenteront sans doute deux arrêts cette fois-ci. »



**Mark Gillan**  
Ingé chef des  
opérations  
de Williams

## RÉGLAGES

« Niveau réglages, le Brésil est un compromis entre de forts appuis pour la partie tortueuse du tracé – le deuxième secteur – et le besoin en efficacité aéro pour la longue courbe rapide en montée qui débouche sur la ligne d'arrivée et précède le S de Senna, principale opportunité de

dépassement.

Tout le monde sait qu'il est aisé de dépasser à cet endroit, et il faut prendre ce paramètre en compte lors des réglages, tout en prenant soin de ne pas être pénalisé en vitesse pure.

Interlagos est en outre atypique car il est localisé à quelques 800 mètres d'altitude, d'où une pression atmosphérique moindre affectant à la fois la puissance des moteurs ainsi que la performance aéro. Mais comme vous pouvez vous en douter, tout ceci est pris en compte dans nos simulations d'avant-course.

Le GP du Brésil sera l'ultime manche de la plus longue saison de F1 à ce jour. C'est difficile de finir sur trois courses aussi lointaines d'affilée, mais l'ensemble de l'équipe s'est entraîné dur pour terminer en beauté, grâce entre autres à notre collaboration avec l'organisme Michael Johnson Performance. »



## Interlagos : à savoir

- Il est dommage que les données et analyses TV ne permettent pas de se rendre véritablement compte du défi que constitue le caractère vallonné du tracé
- C'est un circuit "à l'ancienne" : virages différents, points de corde, vibreurs extérieurs, et peu de dégagements – le pilotage joue un rôle-clé
- Il s'agit de la dernière épreuve, ce qui

signifie que les pilotes ne calculeront pas, ni en qualif ni en course

- L'altitude réduit la puissance des moteurs
- Une météo aléatoire et une sortie du SC peuvent redistribuer les cartes
- Le deuxième secteur nécessite beaucoup d'appui, à l'inverse du dernier

- La charge en carburant est très pénalisante dans le secteur 2
- Les T1 et T4 offrent des possibilités de dépassement, alors que la grande courbe finale oblige à un compromis aéro



## Tout ce qu'il faut savoir à propos d'Interlagos

### STATS CIRCUIT

**Premier GP** 1973  
**Longueur** 4,309 km  
**Longueur** 305,909 km  
**Tours** 71  
**Sens** Anti-horaire  
**Record du tour**  
 1min11.473s,  
 J.P. Montoya, 2004  
**Accélération** 74%  
**Changements de rapport**  
 par tour 40  
**Probabilité Safety Car** 70%  
**Vainqueurs depuis pole** 10  
**Types de pneus**  
 Medium, dur

### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Mark Webber  
**Suivants** Sebastian Vettel, Jenson Button  
**Pole** Sebastian Vettel, 1min11.918s  
**Meilleur tour** Mark Webber, 1min15.324s  
**Abandons** 4  
**Pit-stops** 58  
**Dépassements** 18  
**Dépassements DRS** 7  
**Météo** Soleil, 25°C

### VICTOIRES

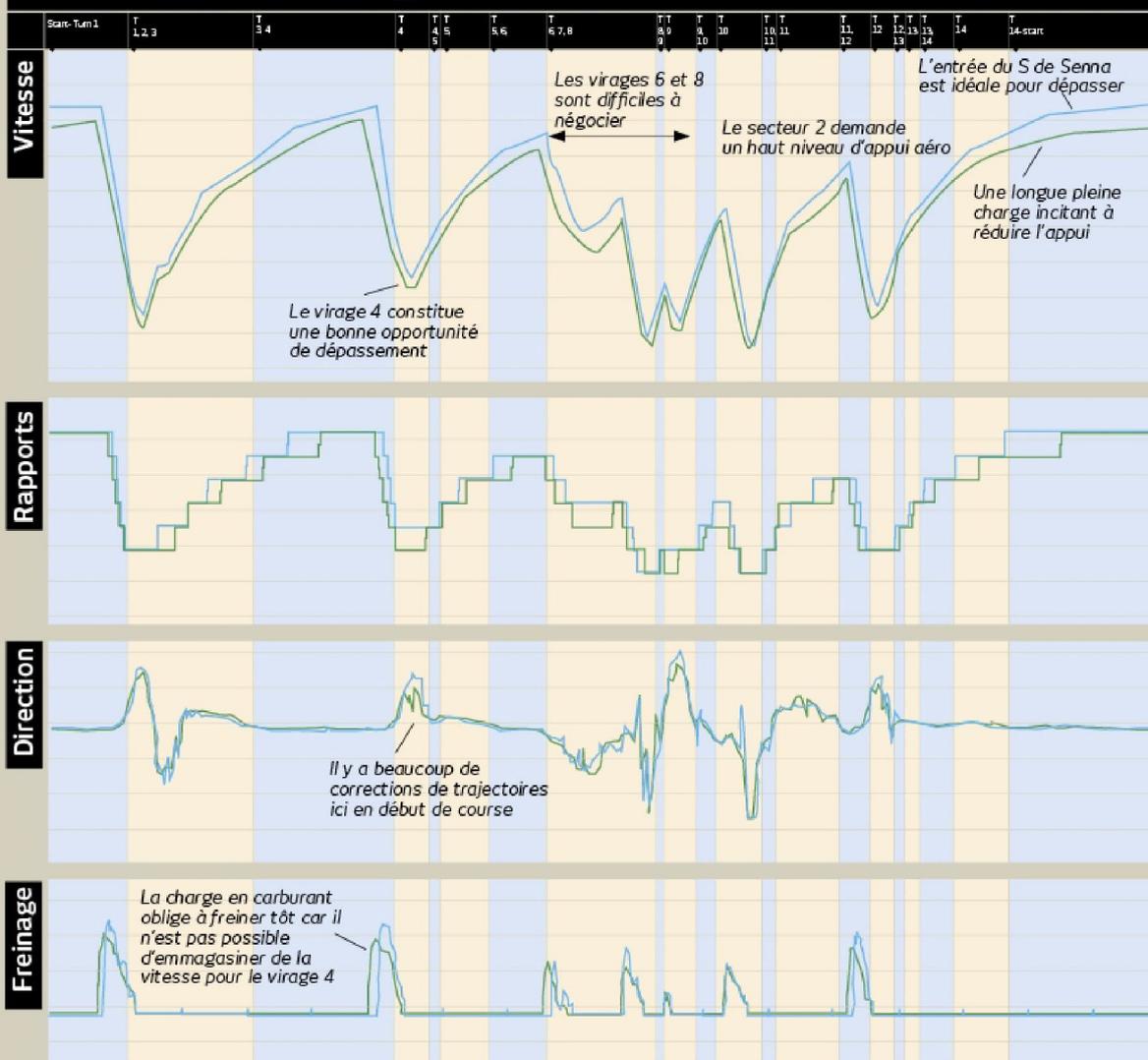
**Michael Schumacher** 4  
**Mark Webber** 2  
**Felipe Massa** 2  
**Sebastian Vettel** 1  
**Kimi Räikkönen** 1

### HORAIRES (France)

**Vendredi 23 novembre**  
 Essais 1 : 13h00 - 14h30  
 Essais 2 : 17h00 - 18h30  
**Samedi 24 novembre**  
 Essais 3 : 14h00 - 15h00  
 Qualifications : 17h00  
**Dimanche 25 novembre**  
 Course : 17h00

## Télémetrie Interlagos

Qualifications Course





# Dieter Rencken POWERPLAY

Les jeux de pouvoir dont on aimerait mieux ne rien savoir...

**AU MOINS  
TROIS PILOTES  
TALENTUEUX  
POURRAIENT  
PERDRE LEUR  
VOLANT EN  
FIN DE SAISON,  
AU PROFIT  
D'AUTRES  
PLUS  
FORTUNÉS.  
ÇA NE  
DOIT PAS  
ÊTRE UNE  
OBLIGATION...**

“Ceux qui ont rejoint le top niveau sur leur seul talent sont les plus menacés. Ils ont rarement eu à financer leur carrière”



La déclaration était ciblée mais elle n'en était pas moins incisive : « On a besoin de temps pour consolider nos possibilités financières et savoir si on peut poursuivre les pourparlers. Sans argent, il n'y a pas de pilote, » a admis le manager de Vitaly Petrov, Oksana Kosachenko lorsqu'on lui a demandé si le Russe sera sur les grilles en 2013. Son pilote n'a pas démerité : il a parfois battu son équipier et vainqueur de GP, Heikki Kovalainen, en qualification ; il a signé un meilleur tour en course et un podium avec Renault ; il a gagné des courses et a été vice-champion de GP2 en 2009.

Petrov est l'enfant de l'une des plus grandes économies émergentes, d'un pays qui accueillera la F1 en 2014. Pourtant, il sera sans emploi à moins qu'il trouve une valise de roubles qui lui ouvrirait les portes du baquet Caterham pour une année dans l'un des sports les plus fortunés, passionnément suivi par des centaines de millions de passionnés à travers le globe.

S'il existait un réquisitoire du modèle de business de la F1, il serait celui-ci, en particulier car le cas de Petrov est loin d'être isolé. Des histoires de destin brisé se trament de haut en bas du paddock. En 2013, aucun baquet ne sera bradé. En fait, quand le marché des transferts bat son plein, la norme est de faire passer le portefeuille avant la performance.

Les pilotes payants ne sont pas une nouveauté en F1. Beaucoup d'entre eux ont atteint le sommet grâce à leurs atouts financiers. Niki Lauda a contracté une police d'assurance et fait un emprunt pour financer son volant chez March ; les débuts de Michael Schumacher chez Jordan ont également été financés. Auparavant, la route qui menait à la F1 était uniquement pavée par de bonnes intentions. D'accord, le système a également promu Giovanni Lavaggi – un Comte Sicilien – et Jean-Denis Delétraz, mais ils n'ont pris le départ que de dix GP à eux deux et leurs carences ont été rapidement exposées au grand jour. Généralement, une fois qu'un pilote avait fait ses preuves, la question financière quittait son cockpit. En bref, la F1 était une méritocratie.

Ce temps est révolu : Pastor Maldonado doit encore exhiber ses valises de Bolivars vénézuéliens pour conserver son baquet Williams ; Kamui Kobayashi pourrait être sans volant à moins qu'il ne trouve rapidement un sac rempli de Yens et ce malgré son premier podium, à Suzuka ; Kovalainen est sur la liste des carrières en danger.

On pourrait arguer du fait que virtuellement toutes les écuries ont au moins un pilote dont la présence est

liée à l'argent. Ferrari donnerait volontiers un coup de sabot à cette suggestion mais la banque Santander serait-elle présente si elle ne pouvait associer son nom à celui d'Alonso ? L'avenir de Sergio Pérez chez McLaren est étroitement lié au soutien de Telmex. Il est l'exemple d'un talent doublé d'une manne financière qui perdurera tout au long de sa carrière. Escudería Telmex, l'entreprise fondée par la famille Slim pour promouvoir les jeunes pilotes mexicains, est impliquée dans le sport et Carlos Slim Domit, fils du magnat de Telmex, Carlos Slim Helú, siège au Sénat de la FIA. Malgré trois fabuleux podiums, la question se pose : Pérez a-t-il séduit McLaren – qui ne peut être accusée d'avoir donné la priorité aux finances – sur ses seuls arguments sportifs ? Après tout, Ferrari a déclaré que le Mexicain, qu'elle avait intégré dans son académie, était trop inexpérimenté pour piloter pour une écurie de pointe.

Ceux qui ont rejoint le top niveau sur leur seul talent sont les plus en danger. Ils ont rarement eu à financer leur carrière car ils ont été soutenus par des programmes spécifiques pour jeunes pilotes : Red Bull (Alguersuari), Renault (Kovalainen) et Toyota (Kobayashi). Un talent pur ne va pas forcément de pair avec le sens des affaires. Lorsqu'ils affrontent des pilotes moins doués mais dotés d'un solide budget ficelé par leur manager, ils font face à une énorme pression pour lever des fonds. Les écuries ne perçoivent plus les pilotes comme des as du volant mais également comme des sponsors potentiels. Pourquoi ? Car de plus en plus sont des nantis ; c'est une nouveauté qu'il faut mettre au débit de la crise économique.

Cela dit, le calendrier s'allonge et les statistiques des téléspectateurs sont galopantes, ce qui crée de meilleures opportunités de marketing. Cela alors que les restrictions budgétaires se généralisent : réduction des essais, utilisation de moteurs antiques à des prix défiant toute concurrence ont réduit le coût de fonctionnement de la F1 pour le ramener à des niveaux acceptables. Le problème est que Bernie Ecclestone et CVC Capital Partners ont siphonné plus de 430 millions d'euros en versement d'intérêts ou de salaires et en remboursement de prêts. Les 12 écuries ont dû se partager la moitié restante – une moyenne de 40 millions chacune ou encore la somme qui est demandée à un duo de pilotes payants. Il serait facile pour chaque écurie de sélectionner ses pilotes en se basant uniquement sur leur coup de volant, si elles percevaient une plus grosse part du gâteau commercial...

## Pour être en pole à Noël !

Fort de 30 000 références, Oreca-Store.com est aujourd'hui le leader dans la vente multi-canal d'équipements et accessoires dédiés à la compétition et aux loisirs automobiles.

Distributeur exclusif de la collection Sébastien Loeb, du merchandising TOYOTA HYBRID ou encore de la gamme Turn One, l'équipe d'Oreca-Store.com a effectué pour les lecteurs de F1 Racing une sélection de ses meilleurs articles destinés aux passionnés et aux pratiquants.

Au programme, des gammes officielles mais aussi plusieurs exclusivités mondiales ! En voici un extrait...

### Chemise homme officielle Red Bull Racing



- Le style du team Champion du Monde !
- Best seller...
- Identique à celle portée par Sébastien Vettel et Mark Webber.
- Inserts mesh sur les côtés pour la respirabilité

### Softshell officielle LOTUS F1 Team



- Les couleurs historiques de Lotus-Renault
- Idéal pour fêter le retour gagnant de « loe-Man »
- Logos officiels
- Chaude et coupe vent

### Casquette Pirelli Podium



- Le manufacturier officiel du Championnat du Monde
- Portée par les pilotes sur chaque podium
- Broderie « 1<sup>st</sup> » sur le côté

### Baquet de bureau ORECA



- La course au cœur de votre bureau
- Revêtement en simili cuir avec surpiqures orange
- 5 roulettes facilitant les déplacements
- Nouveaux réglages pour un meilleur confort

### Chaussures Alpinestars Montreal



- Style Racing
- La marque motorsport par excellence
- Chaussures de conduite pouvant être portées tous les jours
- Disponible en noire / grise blanche / rouge et noire



POWERED by  
**SUBARU**

VI DANS LE CATALOGUE  
ART ANGELS PAGES 13 & 14



**Wfolep**  
Categorie Mini  
& Categorie Jeune

# DES KARTS CONÇUS POUR LES ENFANTS (EN PENSANT AUSSI A LEURS PARENTS)

**SUBARU MINIKART**  
À PARTIR DE 6 ANS  
**SUBARU RACING KID**  
À PARTIR DE 9 ANS

À PARTIR DE  
**2290€**  
LE KART COMPLET

POWERED by  
**SUBARU**



MATERIEL FACILE A UTILISER,  
PARTICULIEREMENT FIABLE ET PERFORMANT,  
LA FORMULE SUBARU REPOND A TOUTES LES ATTENTES  
NOTAMMENT EN MATIERE DE PRIX ET D'EQUITE SPORTIVE  
(LES MOTEURS SUBARU SONT FLOMBES D'ORIGINE)



**DISPONIBLES**  
CHEZ TOUTS LES DISTRIBUTEURS  
SUBARU KARTING ET SUR [TOUTPOURLEKART.FR](http://TOUTPOURLEKART.FR)

OF COURSE

**WWW.TOUTPOURLEKART.FR**



OF COURSE 508 AVENUE DE LA COTE D'ARGENT • 33380 BIGANOS • TEL. 05 57 17 02 97 • [WWW.OFCOURSE.FR](http://WWW.OFCOURSE.FR) • [WWW.SUBARUKARTING.FR](http://WWW.SUBARUKARTING.FR)

Photo kart : conceptkart.fr - navipix / résavix - SUBARU RACING KID - 3090 €

www.ofcourse.fr - www.subaru.com - www.subaru.com