



PRISE DE THÉ
AVEC... ÉRIC
BOULLIER

Un patron d'écurie
nouvelle génération



UNE FUSÉE NOIRE ET OR

Pourquoi Kimi et Lotus
doivent faire gagner l'E20



Plus

Grosjean vous répond
Sur ses erreurs, Alonso et
Räikkönen, Ricard et Magny...

Double dossier sécurité
Hommage à Sid Watkins
Des arceaux à l'avant ?

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

L 19828 - 165 S - F: 5,60 € - RD



N° 165
5,60 €
Novembre
2012



Parade

Singapour sauvage La Force India de Paul di Resta brille de mille feux pour apporter au jeune écossais le meilleur classement de sa courte carrière en F1 avec une 4e place. Parti 6e en ayant égalé sa meilleure position sur la grille, Paul a prouvé qu'il aura bientôt sa place dans une plus grande équipe.
Où Circuit de Marina Bay, Singapour **Quand** Dimanche 23 septembre
Photographe Lorenzo Bellanca/LAT







Parade

Sayonara Schumi Il semble que nous ayons vu une dernière fois, et pour de bon, Michael courir en F1 à Suzuka, quelques jours après l'annonce de sa (seconde) retraite. Ce lieu fut celui de quelques moments marquants pour lui – dont, en 2000, le premier titre remporté par un pilote Ferrari depuis 21 ans. Cette année ? Il est parti 23e (après une pénalité) pour finir en anonyme 11e.

Où Suzuka, Japon **Quand** Vendredi 5 octobre

Photographe Lorenzo Bellanca/LAT





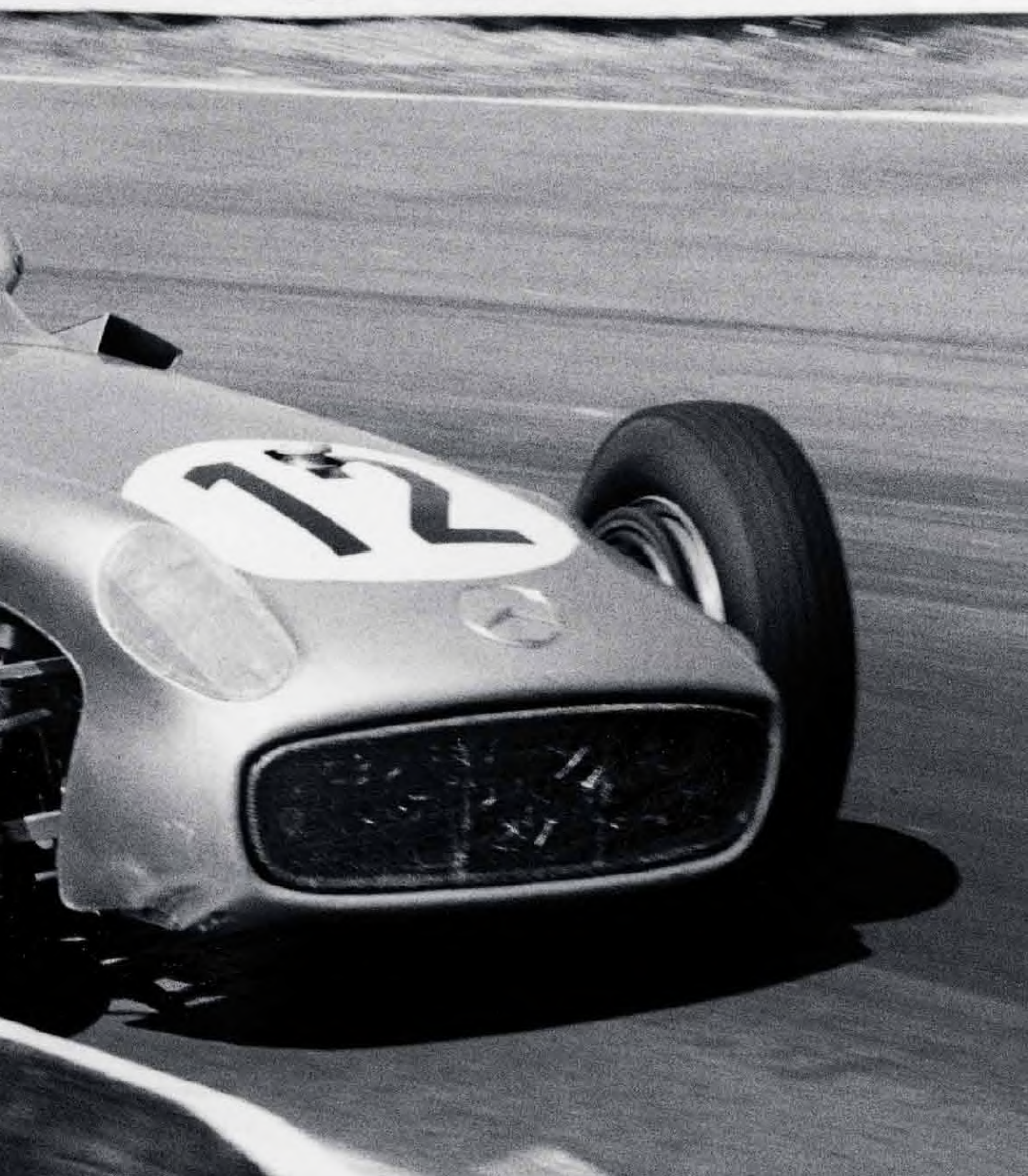
Parade

Merco anglaise Lewis Hamilton ne sera pas le premier Britannique à piloter une Mercedes en F1. C'est sur une Flèche d'Argent, et avec Fangio pour équipier, que Sir Stirling Moss remporta à domicile (avec la pole et le meilleur tour) la première de ses 16 victoires – avant l'accident qui mit fin à sa carrière il y a juste 50 ans.

Où Aintree, Royaume-Uni **Quand** 16 juillet 1955

Photographe Michael Tee/Archives LAT

UNSTOP



F1 PASS

Votre laissez-passer pour le paddock

ANALYSIS

Merco met tous les atouts dans son jeu

Norbert Haug, boss de la compétition chez Mercedes, et sa nouvelle recrue : Lewis Hamilton.



Suite à l'engagement d'un pilote du calibre de Lewis Hamilton pour viser le titre mondial l'année prochaine, Mercedes GP n'aura plus d'excuses...

Le patron de Mercedes-Benz Motorsport, Norbert Haug, a admis que les espoirs de réussite sont plus élevés que jamais au sein du conseil d'administration de l'écurie après l'engagement de Lewis Hamilton. Mercedes a débauché Hamilton de chez McLaren – la seule équipe pour laquelle il ait couru depuis ses débuts en F1 en 2007 – après avoir été contactée par les managers de Lewis, l'entreprise XIX et Didier Coton.

Le contrat de trois ans qui associera Hamilton à son ex-rival en karting et en Euro F3, Nico

Rosberg, a précipité la retraite de Michel Schumacher, septuple champion du monde (voir page 12). « Nos attentes avec Nico et Lewis seront encore plus grandes et nous sommes convaincus que tout notre travail, y compris celui de Michael ces trois dernières années, nous place dans une position plus forte pour décrocher des résultats, a déclaré Haug. La barre était déjà haute avec Michael et Nico, mais nous n'étions pas encore en mesure de gagner régulièrement après notre première victoire en Chine. »

Mercedes a massivement investi pour réussir en F1. Le constructeur y est motoriste depuis 1994, a ensuite racheté l'équipe Brawn GP, championne du monde 2009, et plus récemment accru sa capacité technique en embauchant de nombreux ingénieurs ayant contribué à des titres mondiaux comme Bob Bell, Geoff Willis ou Aldo Costa. Le patron de l'équipe, Ross Brawn, est l'une des figures principales de la discipline, ayant dirigé l'équipe technique de Ferrari dans sa période de domination des années 2000.



SOIXANTE ANS DE F1 DANS UN SEUL LIVRE

Toute l'histoire de la F1 et de ses champions est relatée dans le magnifique livre *F1 : la légende* signé par le regretté Renaud de Laborderie et Serge Bellu – et préfacé par deux... légendes : Alain Prost et Jackie Stewart. www.solar.com



"WORLD SERIES" : LE BON TREMLIN

La Formule Renault 3.5 va être bien représentée lors des tests "jeunes pilotes" d'Abou Dhabi avec Robin Frijns (le champion 2012), Antonio Félix Da Costa ou encore Kevin Magnussen. Il n'y a pas que le GP2...



Rivaux (et amis) réunis : déjà équipiers au temps du... karting, Nico et Lewis vont se retrouver.

L'arrivée d'Hamilton, champion du monde 2008, vainqueur de 20 GP et coté comme l'un des pilotes les plus rapides de la F1, ne laissera aucune excuse à l'équipe technique de Mercedes si elle n'arrive pas à se positionner comme l'un des vainqueurs potentiels en 2013. En partenariat avec Rosberg, qui a, en Chine, offert à Mercedes sa première victoire de l'ère moderne en tant qu'équipe d'usine, l'arrivée d'Hamilton va permettre de lever les interrogations quant à la véritable performance de la voiture, qui ont pesé sur les trois saisons du retour de Schumacher.

Haug ajoute : « Nous avons l'habitude de la pression et personne ne peut nous demander plus que ce que Ross et les membres de l'équipe exigent d'eux-mêmes. Nous voulons gagner. Nous sommes en train de constituer l'équipe dans les coulisses afin de répondre aux attentes. Nous avons fait beaucoup de progrès dans ce sens. »

L'arrivée d'Hamilton permettra certainement à l'équipe de concentrer ses efforts sur un pilote dont la capacité en piste ne fait aucun doute. « Lewis est au cœur de nos projets, assure Haug. Il croit en nos attentes et il est prêt à relever le défi de nous aider à construire une équipe gagnante et de jouer un rôle important dans ce processus, et Nico aussi. Ils auront le même statut et ils se livreront une saine compétition. »

Le contrat d'Hamilton porte jusqu'à fin 2015, tandis que celui de Rosberg court jusqu'à fin 2013, avec possibilité de prolongation. Mercedes dispose ainsi du duo stable de pilotes qu'elle recherchait, avant un renouvellement technique significatif pour 2014. « L'objectif était d'avoir une équipe stable en place pendant les changements de règlement, explique Haug, et ce n'est pas tous les jours qu'on a l'occasion de signer avec un pilote comme Lewis. »

Ferrari envoie Hülk chez Sauber

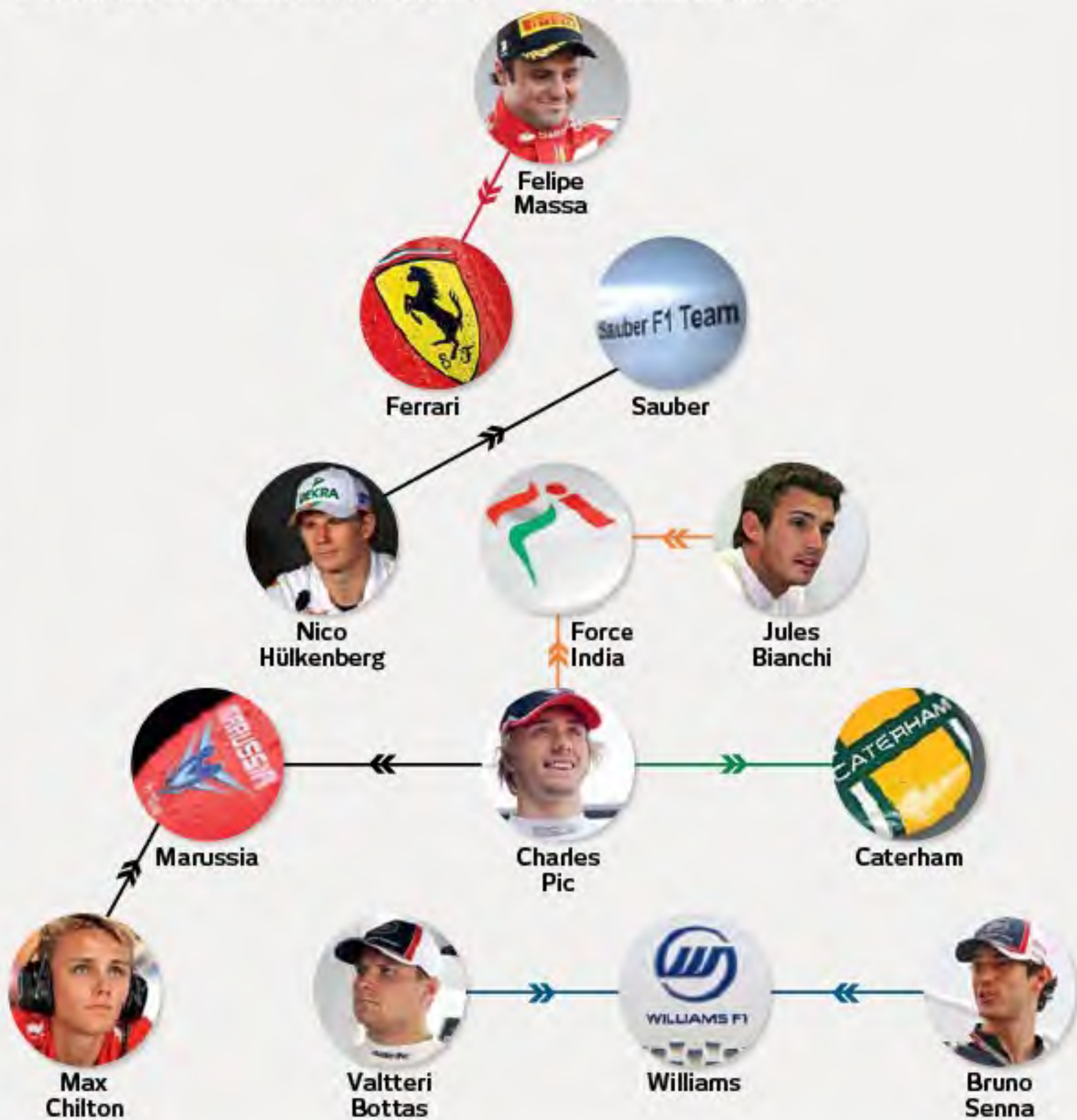
C'est en tout cas très probable. Hamilton et Pérez ayant dévoilé leur nouveau projet de carrière pour 2013, Schumacher prendra sa retraite définitive et Ferrari a confirmé Massa à son poste. Il a longtemps été question d'un remplacement du Brésilien par Nico Hülkenberg mais beaucoup pensent que Ferrari a reculé pour mieux sauter, et que l'incroyable Hülk s'habillera en rouge en 2014 après avoir fait connaissance avec le moteur Ferrari chez Sauber en 2013.

Ces transferts ont des répercussions sur le reste du marché. Sauber conserve les pesos des sponsors mexicains et devrait promouvoir son pilote essayeur, Esteban Gutiérrez, au rang de titulaire. En cas de départ d'Hülkenberg de Force India, son baquet pourrait revenir à Jules Bianchi mais d'après les sources de F1 Racing, l'écu-

rie indienne demande que le Français soit armé d'un gros chèque... ce qui nous amène à Charles Pic dont les finances ne sont pas le point faible de sa candidature. Charles a été lié à un déménagement chez Caterham au cas où Marussia souhaiterait embaucher l'Anglais Max Chilton.

Chez Williams, Senna tente de résister à Bottas. L'ancien pilote Toro Rosso, Jaime Alguersuari, essaie de faire son come-back et a approché plusieurs écuries, dont Sauber. L'Espagnol a mis un frein à ses activités de consultant pour la télévision britannique pour se concentrer sur sa préparation physique.

Statu quo chez Lotus et Toro Rosso. Di Resta, Kovalainen et Maldonado devraient être aussi reconduits à leur poste mais Kobayashi a avoué qu'il cherchait un sponsor.



NEWS

... et cette fois, je pars pour de bon

Après 19 saisons en F1, le *maestro* allemand s'en va pour la seconde fois. Que va-t-il faire maintenant ?



Mercedes souhaite garder des liens avec Michael Schumacher, même si celui-ci a fait taire la rumeur en disant qu'il ne courrait pas pour le constructeur en DTM. Le septuple champion du monde a annoncé à Suzuka qu'il se retirera de la F1 pour la seconde fois à l'issue du GP du Brésil, mais il est resté évasif sur ses projets d'avenir. Cependant, bien qu'il ait embauché Lewis Hamilton à la place de Schumacher, le président de Mercedes, Dieter Zetsche, a confirmé son désir de garder les liens qui unissent le constructeur au pilote allemand : « Personnellement, j'aimerais voir Michael rester partenaire de notre entreprise après avoir délaissé son volant. »

Selon une rumeur, Schumacher a été tenté par le DTM, le championnat de voitures de tourisme très populaire en Allemagne dans lequel court son frère Ralf. Cela aurait été un changement rémunérateur pour le DTM, pour Mercedes et pour Schumacher, mais durant sa première retraite, il a déjà montré peu d'intérêt pour ces épreuves. De même, alors qu'il a débuté en sport-prototypes avant d'entrer en



Schumi avec son futur remplaçant Hamilton.

“Personnellement, j'aimerais voir Michael rester partenaire de notre entreprise quand il aura délaissé le volant.”
Dieter Zetsche, président

F1, Schumacher a déclaré n'avoir aucun désir de courir à nouveau au Mans.

En réalité, les déclarations de Zetsche laissent penser que Schumacher pourrait devenir une sorte d'ambassadeur de Mercedes, un rôle qui le verrait impliqué dans le programme des voitures de série du constructeur. Ross Brawn, le patron de l'équipe, a soutenu cette idée : « Il peut contribuer à beaucoup de choses, peut-être en course mais aussi aux voitures de série. Je pense que ça l'intéresserait vraiment. »

Une possibilité qui permettrait à Schumacher de continuer à piloter une F1 serait de rejoindre l'équipe de test des pneus Pirelli. Le fabricant italien a déclaré le mois dernier qu'il estime qu'avec presque deux décennies d'expérience, Schumacher serait un excellent pilote de développement.

Le numéro de décembre de *F1 Racing* reviendra sur la carrière de Michael Schumacher chez Mercedes, avec le témoignage exclusif de Pat Symonds sur sa relation de travail avec le champion allemand.

ANALYSES

Ce qui suit explique que McLaren a pris Sergio

Il a fait une belle saison, mais le transfert du Mexicain pour remplacer Lewis Hamilton à Woking en a surpris plus d'un. Explications...



1

L'équipe a déjà fait de jeunes talents des vainqueurs

Lewis Hamilton, Heikki Kovalainen, Kimi Räikkönen, Mika Häkkinen. Tous ces pilotes ont rejoint McLaren à leurs débuts, et tous ont quitté l'équipe après avoir gagné en GP. Cela montre bien que McLaren sait mieux que quiconque déceler et développer un jeune espoir comme Pérez.

Cette saison, le Mexicain a fait plusieurs podiums, prouvant qu'il avait toutes les qualités requises pour devenir un grand pilote de l'ère moderne – il possède non seulement la vitesse et une grande capacité d'adaptation, mais aussi une aptitude exceptionnelle à tirer le meilleur parti d'un train de pneus sur de longs relais. Mais on aurait tort de croire qu'il est un produit abouti. Si c'était le cas, il aurait passé Alonso en Malaisie au lieu de sortir de la piste.

2

Du point de vue financier, c'est très avantageux

À l'inverse d'Hamilton, Pérez n'est ni champion du monde, ni vainqueur de 20 GP. Son salaire annuel sera donc loin des 11,5 millions d'euros que touchait Lewis. Ainsi, McLaren va réduire sa masse salariale et Mercedes va augmenter la sienne !

Le Mexicain bénéficie du soutien financier de son compatriote Carlos Slim, l'homme le plus riche du monde, depuis le début de sa carrière. Adrian Fernandez, son manager, assure qu'il rapportera de l'argent non pas sous forme d'apport personnel mais en termes de sponsors. Telmex, Jose Cuervo et d'autres sociétés mexicaines ont vu leur nom fleurir sur les Sauber depuis l'arrivée de Pérez, et Telmex a confirmé vouloir rester avec l'écurie suisse après le départ de Sergio.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS "COOL" POUR

Les amateurs de Lego Shell et Ferrari ont fêté leurs 500 courses avec cette F1 grandeur nature faite de 200 000 pièces de Lego. Il en faut, de la patience...



Les bénéficiaires de cartes de fidélité sur les vols internationaux Ils ont accumulé des points avec Singapour, le Japon, la Corée, et il restait encore l'Inde, Abou Dhabi, les USA et le Brésil

Les nostalgiques des seventies et les fans d'astrologie Ces deux groupes se sont trouvés un point commun grâce au casque de Vettel à Singapour (si ça vous intrigue, allez voir p. 15)

Les fans de musique des années 80 Plusieurs membres du paddock se sont retrouvés dans le même avion que Bananarama, les Proclaimers et la chanteuse des Pretenders

Les fournisseurs de neige carbonique Indispensable contre la chaleur de Singapour



Les supporters de Schumacher à Singapour Un GP où le septuple champion du monde a réussi à entrer en collision avec un autre pilote trois années de suite



Tony Fernandes À l'heure où nous écrivons ces lignes, l'équipe de foot préférée du patron de Caterham, les Queens Park Rangers, est bonne dernière du championnat anglais. Pour ne rien arranger, à Singapour, Marussia a délogé Caterham de la dixième place au classement constructeurs

Les fans de F1 sur Twitter Paul Hembery, de Pirelli, quitte le réseau social. Part-il de son plein gré ou y a-t-il été poussé ?



MOIS "BOF" POUR

Quiz F1 Racing

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



- 1 Quelle fut la première saison de Formule 1 à compter plus de dix Grands Prix à son calendrier ?
- 2 Si Sebastian Vettel a remporté son premier GP à Monza en 2008, où a-t-il gagné son deuxième ?
- 3 Lors de quelle décennie le Brésil a-t-il accueilli son premier GP ?
- 4 Quel âge avait Lewis Hamilton lorsqu'il a débuté en F1 en 2007 ?
- 5 Quel pilote a remporté la dernière victoire d'une Tyrrell en F1, où l'a-t-il fait et en quelle année ?
- 6 Lequel de ces motoristes a le plus grand nombre de victoires en F1 : BRM, Climax ou BMW ?
- 7 Damon Hill a signé la première victoire de Jordan, mais qui fut l'auteur de sa première pole ?
- 8 Des moteurs de quelle marque Williams utilisait-elle en 1988 ?
- 9 Quel pilote américain a gagné la dernière course de la saison 1965 ?
- 10 Qu'a eu de particulier la victoire de Carlos Reutemann sur Ferrari dans le GP du Brésil 1978 ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



DANIEL ABT C'est qui ?

Un Allemand de 19 ans qui est passé près du titre en GP3 Series cette saison, s'inclinant face au protégé de Mark Webber, Mitch Evans, lors de l'ultime manche.

Il a fait quoi ?

Malgré sa défaite, Abt a réussi une superbe saison de GP3 en 2012, gagnant deux courses et terminant sur le podium en quatre autres occasions pour l'équipe Lotus GP. C'est aussi un ancien lauréat de la Deutsche Post Speed Academy qui soutient les jeunes pilotes d'outre-Rhin.

Autre chose à savoir sur lui ?

Abt est fan de Lewis Hamilton : "J'aime son style de pilotage et la façon dont il aborde les choses en général," dit-il. "L'année dernière, il a été critiqué pour ses accrochages avec Massa – mais j'aime quand les pilotes donnent tout pour essayer d'être devant."

Il a des chances ?

Une fois la saison de GP3 finie, il a fait une apparition en Formule Renault 3.5 et pourrait y courir l'an prochain. S'il reste performant, un test F1 devrait suivre assez vite.

STATS

Le grand chelem pour Hamilton

Grâce à sa victoire à Monza, Lewis est le troisième pilote du plateau à s'être imposé sur les quatre tracés "classiques" de la F1. Voici où il en est par rapport à ses rivaux...

Pilote Monaco Silverstone Spa Monza

Pilote	Monaco	Silverstone	Spa	Monza
Hamilton	OK	OK	OK	OK
Vettel	OK	OK	OK	OK
Schumacher	OK	OK	OK	OK
Alonso	OK	OK		OK
Räikkönen	OK	OK		
Button	OK			
Webber	OK			
Massa				

Réponses: 1. 1958 (D.L.) 2. Shanghai, 2009 3. 1970 4. 22 5. Michele Alboreto, Detroit 1983 6. Climax (40) 7. Rubens Barrichello (Belgique 1994) 8. Judd 9. Richie Ginther 10. C'était la première de Michelin en F1

ANDY HONE/ISTAT - DANIEL KALISZ/ISTAT - ANDREW FERRAR/ROYALTY - GLENN DUNBAR/ISTAT - STEVEN TEE/LAT - CHARLES COATES/ISTAT - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES - MARK THOMPSON/GETTY IMAGES - ARCHIVES LAT

TECH

Voici l'histoire de l'incroyable casque lumineux et clignotant de Seb Vettel

Nous avons rencontré le designer du casque de F1 le plus spectaculaire de tous les temps

Sebastian Vettel nous a habitués à changer la décoration de son casque à chaque Grand Prix, mais à Singapour cette année, il est allé plus loin en y incorporant 17 LED ultra brillantes.

« En 2010, j'ai fait un casque spécial que Seb a porté à Singapour et maintenant chaque pilote semble faire quelque chose d'unique pour cette course, dit Jens Munser, le peintre allemand de ce casque. C'est pourquoi nous devons faire mieux encore en 2012. »

Après avoir expérimenté des logos clignotants lors de la Course des Champions, Munser et Vettel avaient deux problèmes en F1: l'électronique interférerait-elle avec la radio des stands, et la FIA trouverait-elle cela légal ?

« Nous avons fait un essai sans problème à Spa, explique Munser. Puis Peter Burger d'Arai [Ndlr : le fabricant du casque] a parlé à Charlie Whiting qui a accepté l'idée car



c'était juste une peinture normale, nous n'avions pas à percer des trous dans le casque. »

Les LED plates sur le sommet du casque de Vettel étaient alimentées par une petite batterie placée dans son col. Représentant un thème astrologique, les lampes étaient



aussi sensibles au mouvement. « Nous voulions avoir un jeu de lumières changeantes, dit Munser. Ainsi, elles clignotaient quand Seb passait sur des vibreurs. »

Après le succès de cette idée, que fera Munser la prochaine fois ? « Je ne sais pas... peut être un jet de vapeur ! »

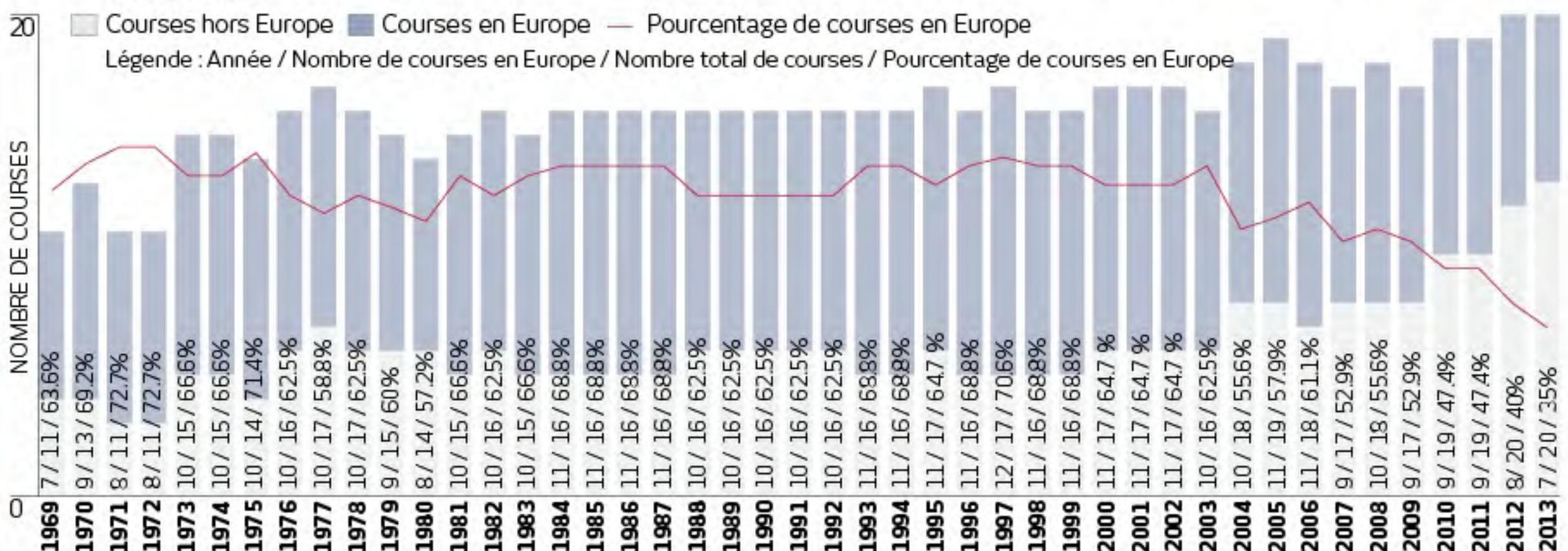
PHOTOS: ARAI

STATS

La F1 s'éloigne de l'Europe

Le calendrier 2013 ne comprend que sept courses sur le vieux continent, cœur de la F1 depuis 1969

DÉCRYPTAGE



* Le GP de Turquie est considéré comme une course en Europe

CALENDRIER FORMULE 1 2013

17/03 AUS	16/06 USA*	06/10 COR
24/03 MAL	30/06 GBR	13/10 JPN
14/04 CHN	14/07 ALL	27/10 IND
21/04 BAH	28/07 HON	03/11 UAE
12/05 ESP	25/08 BEL	17/11 USA (Austin)
26/05 MON	08/09 ITA	24/11 BRÉ
09/06 CAN	22/09 SGP	

* New Jersey à confirmer



Le public veut une plus grande sévérité

Spa a mis le problème en avant et pour nos lecteurs, des sanctions plus dures doivent punir une action dangereuse

En septembre dernier, Romain Grosjean est devenu le premier pilote depuis Mika Häkkinen en 1994 à être suspendu pour un Grand Prix en raison, de son comportement en piste à Spa. Ce fut une lourde sanction mais la majorité des 6851 internautes de notre Global Fan Community qui se sont exprimés pensent qu'une conduite dangereuse devrait être davantage punie.

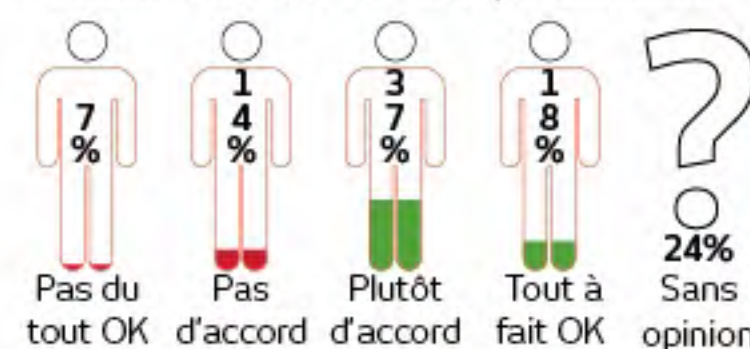
Quelque 55 % d'entre vous sont d'avis que les commissaires devraient adopter une ligne plus dure, tandis que 21 % désapprouvent cette notion et 24 % n'ont pas d'avis tranché sur la question.

À la question de savoir si les commissaires devraient distribuer plus d'interdictions de courir à la suite de mauvais comportement en piste,

la majorité (40 %) répondent favorablement et 33 % estiment qu'ils ne devraient pas le faire.

Il est assez intéressant de noter que si la majorité de ces passionnés veulent des actions plus dures contre les mauvais comportements, seuls 28 % pensent que le niveau de pilotage a baissé en 2012, la majorité (38 %) ayant une opinion contraire.

"Il faudrait une approche plus dure envers les mauvais comportements"



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 offrons 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 :

Winnie Yick, Grande-Bretagne

Deborah Wedes, Australie

Jim Dod, États-Unis

Andrew Donnelly, Grande-Bretagne

Simon Wallace, Grande-Bretagne

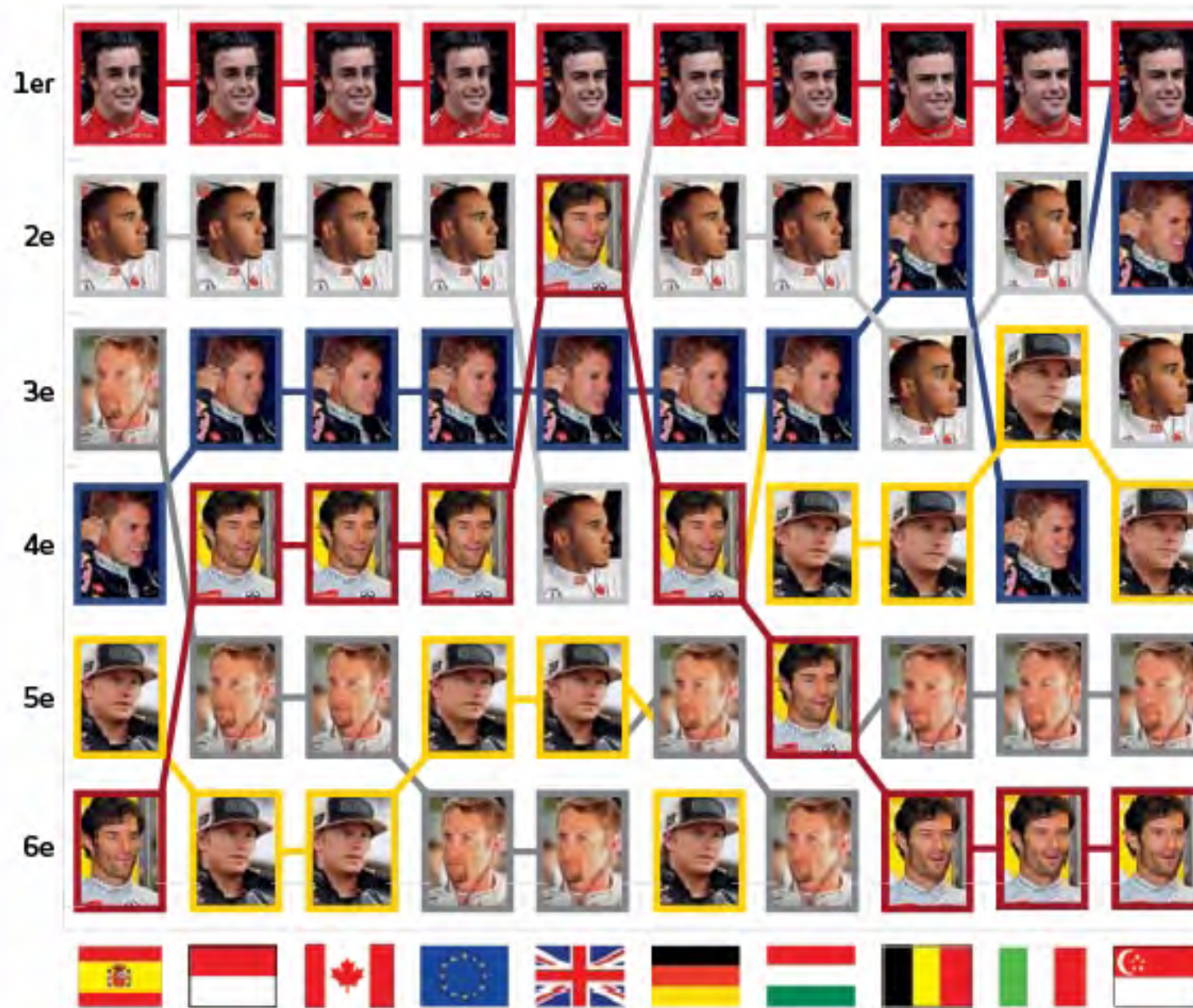
POUR REJOINDRE LA GLOBAL FAN COMMUNITY ALLEZ SUR :

www.f1racing.co.uk/global-fan-community



Toujours imbattable, Fernando ?

Malgré la victoire de Vettel – qui devenait pour vous son rival n°1 – à Singapour, vous voyiez toujours Alonso champion 2012. C'était avant le Japon et la Corée...



Les interviews sur le podium ? Pas terrible...

Stewart, Lauda, Ickx et, euh... Placido Domingo ont interrogé les trois premiers classés après la course. Mais pour le public, cela n'a pas apporté pas grand-chose



Lors du Grand Prix de Grande-Bretagne, un nouveau mode d'interview après la course a été inauguré, une "vedette" (en l'occurrence, Sir Jackie Stewart) posant aux trois premiers des questions dès le podium. C'est une rupture nette avec l'ancienne

façon de "cuisiner" les pilotes dans une petite pièce, et nous voulions savoir ce que vous en pensiez. Eh bien, cela n'a pas été très apprécié, 36 % seulement d'entre vous pensant que c'est la meilleure façon de mettre les pilotes sur le gril comparés aux 44 % qui désapprouvent.

STEVE ETHERINGTON/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • ANDY HONE/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

HOMMAGE

Professeur Sid Watkins OBE*

1928-2012

Bernie Ecclestone, Jean Todt et d'autres figures saluent ici celui qu'ils appelaient "Prof"

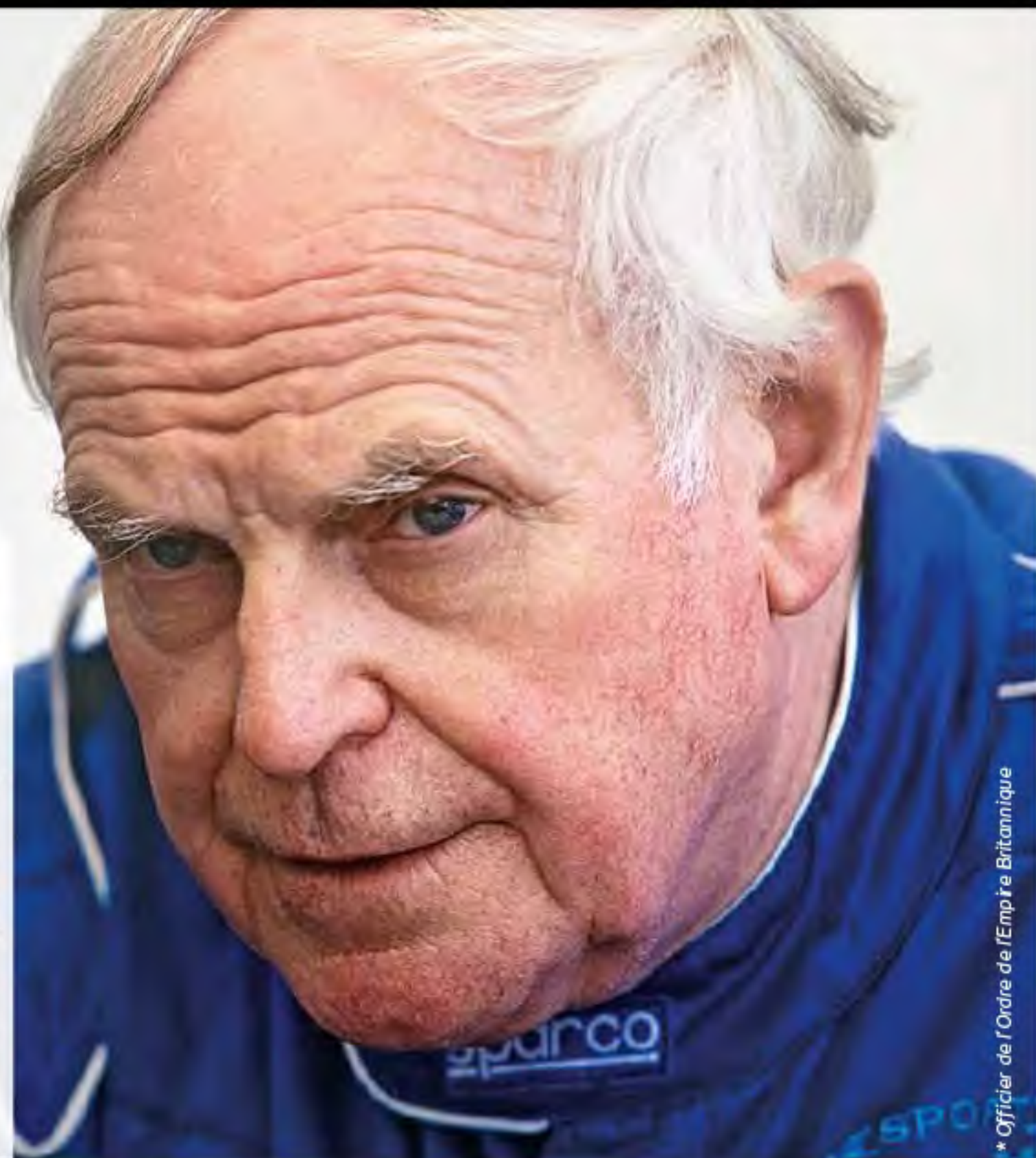


BERNIE ECCLESTONE

« Ce qu'il a réalisé en matière de sécurité est extraordinaire. Il a dédié sa vie à cette cause et nous lui devons beaucoup pour son intérêt et son engagement. »

Lorsque je l'ai invité à rejoindre la F1 en tant que médecin officiel en 1978, nous avons discuté de nombreux aspects liés à la sécurité et aux problèmes médicaux dont la nécessité d'un centre médical bien équipé sur les circuits pour stabiliser les pilotes blessés par un traitement immédiat, d'un hélicoptère pour les transporter vers des établissements spécialisés, et d'un héliport aussi proche que possible de l'hôpital du circuit. Sid a mené à bien tout ceci, et plus encore.

Il est irremplaçable. On ne rencontre des gens de cette envergure qu'une fois dans sa vie. »



* Officier de l'Ordre de l'Empire Britannique



RON DENNIS

« Le monde de la course a perdu un grand homme. Sid a fait plus que n'importe qui, depuis tant d'années, pour que la sécurité en F1 atteigne son niveau actuel. De nombreux pilotes et ex-pilotes doivent la vie à ses initiatives rigoureuses d'expert ; elles ont permis des progrès considérables que les pilotes actuels tiennent peut-être pour acquis. Mais plus que cela, Sid était un ami cher et il va cruellement me manquer. »

MARTIN BRUNDLE



« Le sport auto a perdu un visionnaire et une pointure. Un grand homme, et amusant. Il a sauvé mon pied droit de l'amputation et prescrivait souvent "un whisky et de l'aspirine", sauf devant une jambe déchiquetée. C'était sa façon de dire : « Reprends-toi et fais avec ». Il était incontournable à propos de la santé dans ce sport ; de plus, il aidait, sauvait ou facilitait la vie de plein de gens qui ne se sont jamais assis dans une voiture de course. »



RUBENS BARRICHELLO

« C'est Sid Watkins qui m'a sauvé la vie à Imola en 1994. C'était un gars très sympa et toujours joyeux. Je lui dois beaucoup pour tout ce qu'il a fait pour nous, les pilotes. »



JENSON BUTTON

« Sans sa fantastique contribution à ce sport, nos vies en tant que pilotes seraient exposées à davantage de risques. Je présente mes condoléances à sa famille. »



LEWIS HAMILTON

« Sans sa fantastique contribution à ce sport, nos vies en tant que pilotes seraient exposées à davantage de risques. Je présente mes condoléances à sa famille. »



JEAN TODT, FIA PRESIDENT

« C'est une triste nouvelle pour la FIA et l'ensemble des sports automobiles. Le Professeur Sid Watkins était autant aimé

que respecté par tous ceux qui l'ont connu. Nous lui sommes reconnaissants pour l'héritage qu'il laisse à notre sport. »



SIR FRANK WILLIAMS

« Sid Watkins a gagné le respect et l'admiration de tous les pilotes. Il était à tous égards une personnalité très spéciale. Son engagement pour la sécurité demandait une détermination soutenue ; il a pu obtenir les normes de sécurité et le niveau de soins médicaux nécessaires pour sauver la vie des pilotes.

Tout le bien que je pense des compétences de Sid va sans dire. Il s'est magnifiquement occupé de moi lorsque j'ai passé 11 semaines dans son hôpital après mon accident. J'en suis ressorti comme un être humain qui, sans pouvoir marcher, pouvait continuer à mener une vie tout à fait normale et saine. Je lui en suis reconnaissant à jamais. »

• Max Mosley et Manish Pandey rendent aussi hommage au Professeur Sid Watkins en page 64

LYON STREET RACE

PILOTEZ DANS LYON À 320 KM/H

www.lyonstreetrace.com

IDEE CADEAU
NOËL



BY CYRILLE DRUART

A quelques jours de Noël, découvrez notre toute dernière nouveauté : **LYON STREET RACE**, le premier circuit dans Lyon. Depuis la grille de départ Place Bellecour en passant par le Tunnel de la Croix Rousse, préparez vous à vivre des sensations uniques à bord d'une Formule 1 lancée à plus de 320 km/h dans les rues de Lyon.

I-WAY

Simulation Formule 1, Rallye, Endurance

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...

Recherche & Développement

En quoi consiste la "Recherche et Développement" en F1 ?

La "R&D", pour beaucoup, signifie plutôt "briser et Détruire" ! En F1, le concept peut englober plusieurs choses, et dans chaque équipe, il concerne souvent plusieurs départements différents ; l'organisation fonctionnelle peut donc différer d'une écurie à l'autre.

Le rôle du département R&D est donc très large ?

Oui, et il ne fait aucun doute que les grandes équipes demandent plus de sujets de recherche à leur département que les petites équipes. Cette recherche incarne vraiment l'innovation en F1 et a débouché sur des nouveautés comme les amortisseurs à inertie accordés, les F-ducts et d'autres innovations.

Mais c'est en matière de développement que le département travaille le plus, comme par exemple sur les tests au banc visant à améliorer la performance, la fiabilité ou la compréhension de la physique des voitures.

Quelques exemples de ces tests de développement ?

Un des plus connus est le "test de comportement de base", que les gens désignent sous le terme de "banc à sept axes" ou "banc de dynamique du châssis". Il est destiné à améliorer le comportement de la voiture sur les bosses ou l'adhérence des pneus plutôt que le confort du pilote.

Il y a aussi le test "cinématique et conformité". Peu d'équipes peuvent le réaliser en interne, on utilise donc souvent des bancs dans des établissements de recherche comme le MIRA, conçus pour permettre de mesurer les caractéristiques de suspension avec un véhicule en charge. Les résultats diffèrent souvent de ceux prédits par simulation et révèlent les éventuelles failles de conception entraînant une flexion non souhaitée.

Quelle est l'importance de la R&D ? Quel est son apport le plus important ?

La R&D est le lien indispensable entre la théorie et la réalité. Les outils de conception, comme l'analyse des efforts sur les éléments finis, sont de plus en plus performants, mais ce ne seront jamais que des simulations de la réalité. Le département R&D vérifie les calculs grâce à des bancs de test spécifiques et s'assure que les composants conviennent à l'usage prévu.

Sont-ils impliqués dans les tests sur la sécurité ?

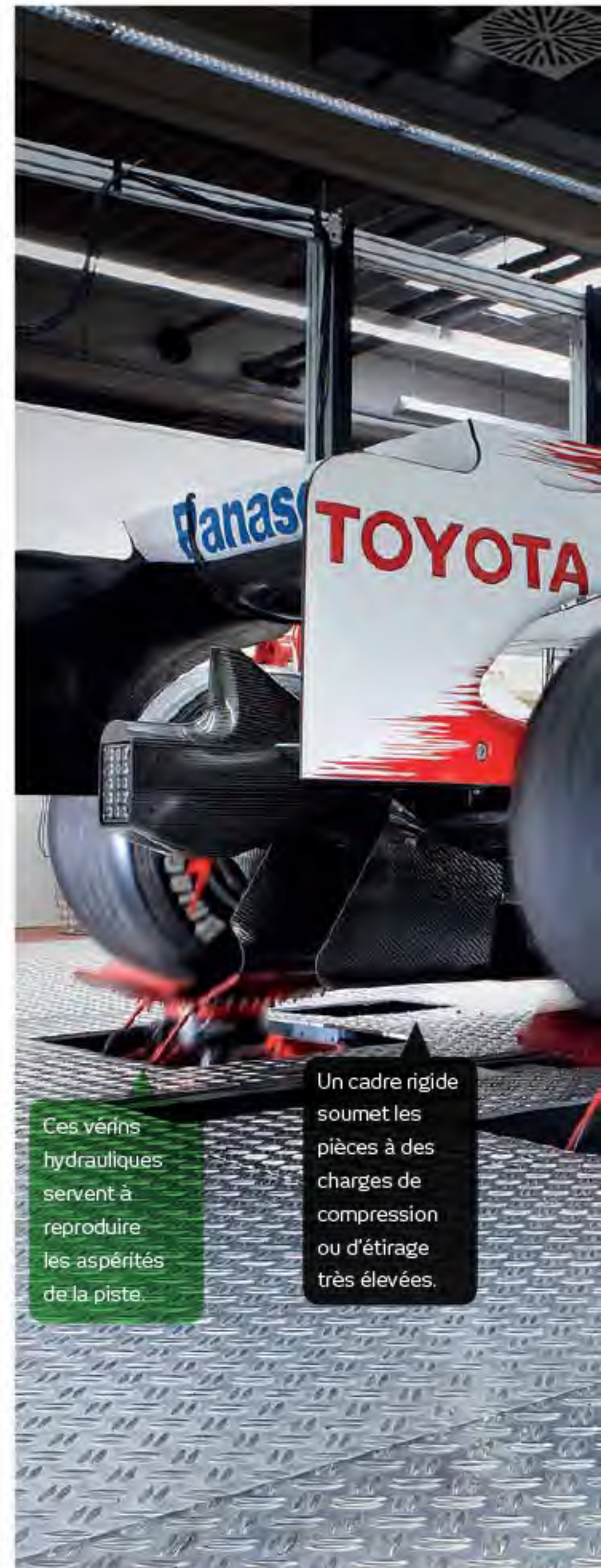
Oui. Le département R&D effectue sur place tous les essais statiques exigés par la FIA pour l'homologation des châssis et les prépare aux "crash tests" réalisés dans des établissements certifiés comme l'Université de Cranfield en Angleterre.

Qu'en est-il des essais de composants ?

C'est tout à fait dans les cordes d'un département R&D et les tests varient. On peut avoir un essai de pompe à essence pour s'assurer qu'elle débite assez de carburant, ou encore l'essai d'un système complet de lubrification de boîte de vitesses pour vérifier que chaque roulement, chaque pignon reçoit assez d'huile dans les conditions les plus extrêmes de virage ou de freinage.

L'atelier de R&D doit receler du matériel très particulier...

Curieusement, la plupart du matériel est tout ce qu'il y a de plus courant. Il y aura toujours beaucoup de vérins hydrauliques pour appliquer des charges aux composants, ainsi que des bâtis de charge dont les vérins, contrôlés par ordinateur, sont fixés sur un cadre rigide conçu pour soumettre des composants à des charges de compression ou d'étrépage très élevées. Celles-ci varient selon les cas mais elles peuvent atteindre 100 tonnes. Certaines machines comportent un four miniature testant les composants ou les matériaux à des hautes températures similaires à celles atteintes en fonctionnement réel. D'autres machines peuvent faire tourner les charges à grande vitesse pour tester l'usure des pièces.



Ces vérins hydrauliques servent à reproduire les aspérités de la piste.

Un cadre rigide soumet les pièces à des charges de compression ou d'étrépage très élevées.

LES GROS BANCS DE LA F1



En F1, le gadget préféré d'un employé du département R&D est le banc à sept vérins, qui coûte un bon million d'euros voire plus. On place une voiture complète, y compris le poids du pilote, sur quatre vérins hydrauliques, un sous chaque roue,

tandis que trois autres vérins sont reliés au châssis.

On fait vibrer les crics sous les pneus afin de reproduire les bosses de la piste, tandis que ceux qui sont fixés au châssis offrent une simulation de l'appui de la voiture. Les ingé-

nieurs R&D vont alors accorder les ressorts, les amortisseurs et d'autres éléments en vue d'améliorer le comportement de la voiture. C'est crucial : si on obtient plus de souplesse, on stabilise l'appui sur les pneus, ce qui optimise l'adhérence des gommages.



Les installations de Toyota sont au niveau dont rêvent toutes les équipes pour la R&D.

Le banc à sept axes est un des outils les plus utilisés en R&D par les équipes de F1.

On utilise des plates-formes hydrauliques pour tester les charges aéro sur le châssis.

Le banc déplace 600 litres de fluide hydraulique dans des tuyaux courant sous le sol de l'usine.

L'équipe R&D est souvent chargée de valider les assemblages après réparation. On trouve donc dans l'atelier des bancs d'essai complexes conçus et construits sur place pour valider des directions assistées ou le système hydraulique complexe actionnant l'embrayage ou la boîte de vitesses. Ils testent aussi les triangles de suspension après chaque GP pour vérifier qu'ils n'ont pas été détériorés en course.

Est-ce que les équipes construisent leurs propres bancs d'essai ?


Il y a quelques années, nous avons eu un problème avec notre réservoir d'huile : la pesanteur négative dans l'Eau Rouge faisait jaillir l'huile du réservoir et trop loin de la crépine.

Pour résoudre ce problème, nous avons besoin d'un banc qui reproduise toutes les forces appliquées au réservoir d'huile. Nous avons monté le réservoir sur des rails verticaux et l'avons propulsé vers le haut grâce à des bandes élastiques. Cela a donné des résultats rapides, mais ensuite, nous avons eu recours à une machine qui ressemblait à un robot industriel utilisé dans la construction de voitures de série.

Naturellement, nous l'avons modifiée de façon à ce qu'elle puisse secouer le réservoir dans tous les sens pour reproduire les forces en jeu. Nous avons également utilisé des instruments complexes permettant d'étudier le niveau d'huile dans ces conditions extrêmes.

Les départements R&D peuvent-ils encore apporter de réelles innovations aux F1 ?

Absolument. Les concepteurs et les ingénieurs chargés de la Recherche & Développement travaillent ensemble à trouver de nouvelles façons d'améliorer la performance tout en respectant la lettre et l'esprit du règlement.

On a eu récemment le F-duct et les amortisseurs à inertie, mais il y a aussi de nombreuses innovations moins connues, comme des capteurs extrêmement complexes permettant des calculs encore plus complexes, l'utilisation de nouveaux matériaux comme les polymères qui permettent le prototypage rapide de composants. 



Bruno Senna

3,2,1 PARTEZ

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

COMMENT SURVIVRE À UN AGENDA DE MINISTRE

À l'heure où j'écris ces lignes, je suis à quelque 10 000 mètres d'altitude, en train de rejoindre Monaco, et à une vitesse de 850 km/h, après avoir réalisé quelques sessions de simulateur au QG Williams en Angleterre. Nous sommes à présent à mi-saison, période où le Formula One Circus passe le plus clair de son temps dans un avion. Avec trois courses d'affilées en Asie, une au Moyen-Orient et une en Amérique, j'ai calculé que je vais devoir passer 80 heures assis dans un avion et parcourir environ 67 000 km lors des huit prochaines semaines !

C'est une période d'effervescence pour tout le monde en F1, et j'utilise de petites astuces pour pallier à ce train de vie démentiel – sans compter les périodes d'adaptation aux différents décalages horaires. Tout d'abord, c'est important de ne pas être stressé. On est constamment sous pression dans le boulot, pas la peine donc d'en rajouter quand on voyage : ainsi, je fais toujours en sorte d'arriver à l'aéroport en avance afin de souffler un peu. Généralement, comme on se déplace de nuit, on peut se reposer à souhait durant le vol. Mais en même temps, on devrait bouger davantage car les muscles ont tendance à se ramollir si on reste trop longtemps immobile.

J'ai aussi ma propre collection de films que j'emporte avec moi. Je les copie du Blu-Ray de mon ordi pour les regarder ensuite sur mon téléphone. Lors de mes derniers vols, j'ai regardé *Hancock*, *Iron Man* et *American Pie : Reunion*. C'est toujours mieux d'avoir ses films à soi pour ne pas se fader les films de l'avion.

“Trois courses en Asie, une au Moyen-Orient et une en Amérique, cela fait passer plus de 80 heures en avion pour parcourir 67 000 km en huit semaines !”

À l'atterrissage, je ne suis jamais totalement reposé, mais j'essaie de rester éveillé le jour, et je fais en sorte d'aller faire de la gym et un peu d'entraînement pour avoir un bon sommeil la première nuit. C'est vraiment important de s'adapter au décalage horaire le plus vite possible, et pour ne pas trop souffrir, je mange à l'horaire local – mais peu, afin de faciliter la digestion.

Je suis très curieux dès lors qu'il s'agit de goûter aux spécialités locales. Une fois sur le circuit, je ne mange que du poisson, des légumes et des pommes de terre – des choses faciles à digérer – avant de grimper dans la voiture. Mais quand je serai en Inde, je prendrai certainement un plat typique avec mon ex-coéquipier Karun Chandhok à New Delhi. On fera ça après la course, histoire de ne pas se retrouver avec un mal de ventre juste avant le GP !

Cette partie de l'année est un réel test d'endurance mais nous visitons de beaux circuits et, en fonction de l'équilibre et de la performance de la voiture, je suis persuadé qu'on engrangera une bonne poignée de points. J'espère aussi ne pas me retrouver dans la même situation que l'année dernière à Singapour. Après seulement 15 tours, un joint céda et coupa des fils électriques à l'arrière de la monoplace. Par conséquent, mes reins étaient exposés à l'air sortant des radiateurs à environ 130°C. Ce flux d'air chaud ne faisait que rajouter à la fournaise de Singapour, et affecta mon tube d'alimentation, envoyant de l'eau bouillante dans ma bouche ! Une expérience pas très agréable –

et en plus de ça, on était dans les points lorsque la voiture cassa.

2012 est aussi une année difficile jusqu'à maintenant, où des petites causes peuvent produire de grands effets, mais l'équipe a été d'un excellent soutien. C'est la première fois de ma carrière que je reçois un tel appui et c'est très important à mes yeux.

Avant de terminer, je souhaite rendre hommage au grand Professeur Sid Watkins, décédé en septembre. Je ne l'avais croisé qu'à de rares occasions, mais bien sûr ma famille l'adorait et Ayrton entretenait une excellente relation avec lui. Il laisse un formidable héritage dans l'amélioration de la sécurité – et c'était aussi un type apprécié par tous dans le paddock. C'est bien qu'Ayrton et lui aient été si proches. C'est vraiment difficile de tisser des liens solides en F1, mais leur amitié était sincère ; pas juste en raison du sport, mais aussi parce qu'ils se retrouvaient dans le caractère l'un de l'autre. C'est triste de le voir partir, mais il a eu une longue et belle vie, et c'est ce que l'on gardera de lui.

“Tisser des liens solides est vraiment dur en F1, mais l'amitié entre Sid et Ayrton était sincère.”



SUTTON IMAGES



Peter Windsor DOCTEUR F1

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

**TÉLÉ-RÉALITÉ,
DONNÉES DE
COURSE
INTERACTIVES,
CAMÉRAS
DANS LE
COCKPIT ET
ARCEAUX
AVANT :
TOUT ÇA
FERAIT DU
BIEN À LA
F1, ALORS
POURQUOI
ATTENDRE ?**

J'ai été très intrigué par l'évaluation de l'absence d'une "aile de requin" que Mercedes a menée récemment avec Sam Bird à Magny-Cours. Tel que je le comprends, il s'agit d'une initiative de la FIA pour améliorer la lisibilité de la F1 pour le spectateur. Sur une grande surface plane, à proximité du capot moteur, chaque voiture pourrait exhiber le nom du pilote et le numéro de la voiture sur un large panneau visible de tous, aidant ainsi les spectateurs à faire la distinction entre deux équipiers.

J'applaudis les initiatives qui rendent la vie plus facile aux spectateurs mais l'identification des pilotes n'est pas le problème le plus aigu. Je ne pense pas que le spectateur moyen ait trop de difficulté pour distinguer une Ferrari d'une McLaren ; je pense que la plupart font rapidement le meilleur usage des couleurs des caméras en T plantées au-dessus de la prise d'air moteur. OK, c'est confus entre Red Bull et Toro Rosso, voire entre Williams et Sauber. Mais suivez-moi et vous comprendrez pourquoi ces sœurs siamoises ne posent pas problème.

Si l'on augmente la surface des F1, il serait profitable de : a) aider le public ; b) continuer de faire de la F1 un sport totalement différent des autres formes de sport mécanique. La Nascar attire les foules ; Le Mans se déroule en nocturne sur la durée d'une journée complète. La F1 doit cultiver sa différence. Sur la nouvelle surface plane, chaque voiture serait équipée d'un écran LED qui indiquerait sa position au classement. C'est techniquement faisable et ça propulserait instantanément la F1 dans une nouvelle dimension pour les passionnés. Ne me dites pas que ce serait trop lourd ou trop compliqué : si Sebastian Vettel peut placer des diodes lumineuses sur son casque, les F1 doivent certainement pouvoir indiquer leur posi-

La Mercedes dépourvue de son aileron de requin : l'identification du pilote est-elle si importante ?

tion en course et, pourquoi pas, le nombre de pit-stops qu'elles ont effectué.

Voici une liste de souhaits pour d'autres changements dont je rêve pour 2013. Vous le noterez, aucun d'entre eux ne fait de compromis avec la performance des F1 en utilisant des artifices tel que le DRS.

1. Un démarreur. Il est absurde que les monoplaces les plus sophistiquées au monde ne puissent pas démarrer par elles-mêmes.

2. Légalisons les crics à air comprimé. Ils ont été bannis il y a quelques années, pour des raisons de poids, mais aujourd'hui ils ne renferment pas d'eau. Les autos sont très, très légères. Les crics actuels sont démodés. Les pit-stops ne seraient peut-être pas plus rapides, mais on verrait certainement mieux l'action et le processus serait globalement plus sûr du point de vue de la sécurité.

3. À chaque course, deux écuries (selon un système de rotation) seraient obligées de laisser leurs débriefings être filmés et retransmis sur une chaîne TV dédiée, en circuit fermé, pendant une vingtaine de minutes. Qu'on l'aime ou non, la télé-réalité fonctionne. Les écuries peuvent gérer leur temps pour s'assurer qu'aucun secret n'est dévoilé. Mais il serait fantastique d'assister à une véritable interaction entre ingénieurs, pilotes, management et tous les hommes de l'ombre qu'on ne connaît pas.

4. S'il vous plaît, mettez des caméras dans le cockpit. John Frankenheimer a démontré en 1966, avec son film culte, *Grand Prix*, que les pieds qui dansent sur les pédales sont aussi envoûtants que les mains qui virevoltent sur le volant. Pourtant, nous n'y avons pas droit. L'excuse avancée est que pour installer la luminosité nécessaire, il faudrait trop rogner sur le design des châssis. Ah oui ? Avez-vous vu la taille

"Les pieds qui dansent sur les pédales sont aussi captivants que les mains sur le volant"

des projecteurs miniatures utilisés de nos jours ? Les dimensions internes du châssis devraient probablement être légèrement augmentées (on parle donc de 2014) ; mais non, ce n'est pas une idée à avancer et l'on perd la moitié de l'action. Mariez des prises de vue des pieds, les caméras embarquées traditionnelles et la virtuosité des pilotes et vous serez trans-





Si Vettel place des diodes sur son casque, les F1 peuvent sûrement utiliser des LED pour donner la place occupée et les arrêts, non ?



Vive les numéros de course à l'ancienne, comme sur la Williams de Bruno Senna cette année...

porté dans une nouvelle dimension.

5. Ce point-là concerne la sécurité. J'ai été décontenancé d'entendre Fernando Alonso dire, après son accident de Spa : « Immédiatement après l'impact, je suis resté dans le cockpit, puis il y a eu un départ de feu et de la fumée, je ne pouvais plus respirer. » Ça me fait penser aux systèmes d'assistance respiratoire qui étaient embarqués dans les F1 des années 80. À Monza, j'ai demandé pourquoi nous ne les avions plus et personne ne semblait avoir la réponse. Je pense qu'ils ont peu à peu été oubliés dans les années 90, lorsque le feu a moins été un danger et que tout le monde est devenu minimaliste. Autant que je me souvienne, l'assistance respiratoire se présentait sous la forme d'un gaz oxygéné ininflammable, dans une petite bonbonne marron que les pilotes reliaient à leur casque par un tuyau flexible. Cela dit, Pat Fry (Ferrari), m'a suggéré à Singapour que le système a été abandonné car il était toujours légèrement inflammable. À l'époque où le risque d'un incendie ravageur est bien moindre que dans les années 70/80, réinventer une assistance respiratoire médicale pour de petits départs de feu tels que nous en avons été le témoin à Spa ne serait pas du luxe. Il n'aurait pas à être homologué dans le design du casque, il serait simplement relié à lui par un tuyau. Au cours des 30 dernières années, je suis sûr qu'il y a eu des avancées technologiques dans le domaine de l'assistance respiratoire et ça vaudrait le coup de s'y pencher. En GP2, une voiture a brièvement pris feu à Singapour et un officiel de la FIA a remarqué : « On devient un peu trop complaisants vis-à-vis du feu. »

6. Enfin, j'ai été un grand adepte de l'introduction des arceaux de sécurité à l'avant des cockpits depuis que nous avons failli perdre Vittorio Brambilla dans ce GP d'Italie 1978 de triste mémoire. Ils ne sont jamais sortis des starting blocks au XXIe siècle à cause du risque que le feu représentait et de l'impossibilité pour un pilote de ramper sous sa monoplace retournée. Encore une fois, je pense qu'il faudrait prendre au sérieux le système d'une cage intégrée (pour les mêmes raisons que celles exposées dans le cinquième point, ci-dessus). Ce n'est pas sophistiqué mais ce serait infiniment mieux que des cockpits fermés. **1**

PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • XPB/CC

Ça, c'était une F1!



Numéro 9 : la BRM P57

Celle qui conduisit Graham Hill à son premier titre, il y a juste 50 ans...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PHOTOS JAMES MANN

À la fin de 1961, British Racing Motors (constructeur plus connu sous le nom de BRM) avait disputé 37 Grands Prix en championnat du monde et dépensé un million de livres sterling sans remporter une seule victoire. L'équipe, créée à l'origine dans le but de récolter du prestige pour l'ingénierie britannique et qui n'avait produit que des F1 peu fiables, était devenue l'objet de la risée du paddock. Pour son riche patron, Sir Alfred Owen, c'en était trop : il informa son concepteur, Tony Rudd, que BRM devait gagner deux courses en 1962 ou qu'il mettrait un terme à l'aventure. Pour de bon. Puis vint la P57, une improbable héroïne...

Présentée en 1961 pour répondre au règlement 1.5 litre, la P57 était une voiture banale, à l'exception des sorties d'échappement tournées vers le ciel qui furent brièvement essayées avant d'être abandonnées en raison de casses à répétition. La voiture reçut au début un moteur 4 cylindres Coventry-Climax mais, en dépit des valeureux efforts de Graham Hill, elle ne put lutter contre la dominatrice Ferrari 156 à "nez de requin".

Mais en coulisses, la "Owen Organisation", société d'ingénierie œuvrant derrière chaque BRM, travaillait sur un V8 spécifique, aussi léger que possible pour favoriser le régime moteur maximal. Le nouveau moteur fit une brève apparition en 1961 mais il ne fut déclaré prêt au service que l'année suivante. La P57, appelée alors P578, devint presque

immédiatement une concurrente sérieuse même avec sa vieille et lourde boîte de vitesses à cinq rapports.

Hill entama 1962 avec des succès hors championnat à Goodwood et Silverstone, suivies d'une victoire inaugurale en championnat du monde à Zandvoort. L'équipe doubla son nombre de victoires mais il est juste de dire que les ombres de l'ancienne fragile BRM ne furent jamais loin. Hill devait gagner à Monaco mais son moteur le lâcha à huit tours de l'arrivée. En Belgique, il finit deuxième à cause de ratés d'allumage. En France, un câble d'accélérateur abîmé lui coûta la victoire.

Mais si la première moitié de la saison de BRM fut mitigée, la seconde partie fut plus réussie. Hill finit quatrième au GP de Grande-Bretagne, il gagna en Allemagne sous la pluie, récidiva à Monza devant son équipier Richie Ginther et finit deuxième derrière Jim Clark aux USA. Battre le pilote Lotus en Afrique du Sud lui garantirait le titre... et il y parvint, devenant ainsi le premier pilote britannique à devenir champion du monde sur une voiture 100 % britannique.

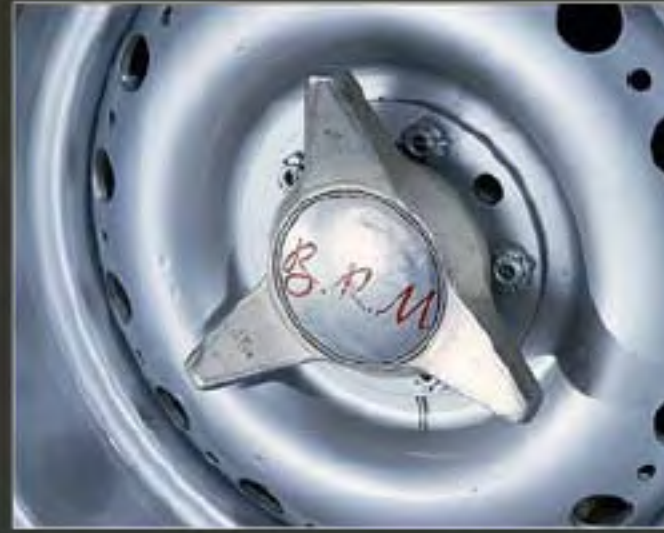
Cette saison qui risquait d'être la dernière de BRM se termina dans la gloire avec les titres pilote et constructeur. L'équipe ne regimba jamais à de tels sommets mais elle survécut encore 15 ans – en grande partie grâce à la P57. **F1**





P57 : FICHE TECHNIQUE ◀

Châssis	Carrosserie alu sur cadre tubulaire acier
Moteur	BRM 1,5-litre V8
Puissance	193 cv
Transmission	Colotti type 34/BRM
Embrayage	AP
Pneus	Dunlop
Freins	Dunlop
Empattement	227,3 cm
Pilotes majeurs	Graham Hill, Tony Brooks, Richie Ginther



La P57 arbora des sorties d'échappement tournées vers le haut en 1961.



Romain Grosjean

Sa réputation pour les premiers tours calamiteux côtoie celle de son incroyable rapidité. L'ancien banquier explique tout de ses hauts et ses bas et révèle ses deux surnoms anglais...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Passez du temps avec Romain Grosjean et vous vous rendez compte qu'il sourit tout le temps.

Pourquoi pas ? L'année 2012 a de quoi donner le sourire au pilote Lotus de 26 ans : trois podiums, des performances souvent meilleures que celles de Kimi en qualifications et un mariage avec la présentatrice F1 de TF1, Marion Jollès. Seule cette suspension d'un Grand Prix, pour avoir déclenché le chaos au GP de Belgique, lui a fait perdre le sourire.

On a tout dit sur ses premiers tours de course erratiques. Il ne s'agit pas que de Spa ; souvenez-vous de Sepang, Monaco, Silverstone. Mais vous aurez du mal à trouver quelqu'un qui doute de sa rapidité. Grosjean ne s'est pas couvert de gloire durant sa première apparition en F1, en 2009. Il a été broyé et recraché par la machine Renault qui tentait de se remettre du "crashgate" de Singapour.

Ce n'est que l'un des innombrables sujets que vous avez abordés dans la discussion. Vous étiez impatients de savoir ce que Romain pense de Flavio Briatore, du fait d'avoir été l'équipier de deux champions du monde et de ce que ça fait d'avoir travaillé dans une banque suisse. Mais démarrons par le spectaculaire crash du GP de Belgique...

À quoi pensiez-vous lorsque vous êtes rentré dans Lewis Hamilton au départ du GP de Belgique ?

Scott Mathieson, Royaume-Uni

Je reconnais que c'était de ma faute. La Source est un virage difficile et c'était un peu fou avec Maldonado qui avait volé le départ et Kobayashi qui fumait énormément. J'ai fait une erreur en jugeant mal l'écart avec Lewis. J'étais sûr d'être devant lui. Une petite faute a provoqué un gros accident. Je n'ai pas changé de trajectoire, je suis allé de gauche à droite. Je ne voulais pas tasser qui que ce soit contre le mur – je ne suis pas là pour arrêter mes courses au premier virage. Je suis désolé pour ce qui s'est passé et content que personne n'ait été blessé.

Quelle course vous a le plus plu dans votre carrière ?

Benedikt Baxmann, Allemagne

Le Canada et Silverstone, cette année. Il est difficile de ne choisir qu'une course parmi toutes celles que j'ai faites. À chaque fois que vous gagnez un titre, c'est très spécial. Mais si je ne pense qu'à la F1, ça

serait Silverstone ou le Canada. À Silverstone, revenir de dernier ou presque à 6e, c'était génial.

Quel genre d'équipier est Kimi ? Donne-t-il des conseils ?

Daniel Cape, Australie

Je ne connais pas très bien Kimi en dehors de la piste, mais sur un circuit, notre relation est très bonne. On partage tout et ça aide l'équipe à progresser. C'est la clef pour comprendre pourquoi on est si proches en qualifications, en rythme de course, et souvent aux avant-postes. Ce n'est pas important qu'on ne soit pas très proches en dehors de la piste, tant qu'on est professionnel et qu'on s'entend bien avec son équipier.

Qu'est-ce que ça vous a fait de remplacer Nelson Piquet Jr, étant donné les circonstances de son départ ?

Chris Bickley, Royaume-Uni

C'était il y a trois ans et lorsque vous avez la chance d'aller en F1, vous ne dites pas non. Mais ce n'était pas le bon moment, pas le bon endroit et cette fois-ci c'est peut-être le bon moment au bon endroit. →



En 2009, en êtes-vous arrivé au point de vous dire : « Est-ce que je courrai une nouvelle fois en F1 ? »

Oliver Heycoop, Nouvelle-Zélande

Oui, bien sûr. J'ai pensé tout arrêter. À un moment, je n'étais pas sûr que je reviendrais en F1, mais ma passion était très forte. Je croyais en mes rêves et je croyais pouvoir revenir. Arrêter la course m'a traversé l'esprit, puis j'ai recommencé à courir en FIA GT et mon feeling, c'était : « La course, c'est tellement bon ! »

Travaillez-vous toujours dans une banque ? Qu'y avez-vous fait ?

Richard Agnew, Royaume-Uni

Non, je n'ai plus le temps de travailler dans une banque. J'étais l'assistant du responsable de la vente et de l'achat de portefeuilles et j'essayais de faire en sorte que les comptes soient le plus justes possible. C'était une très bonne expérience et j'ai encore une bonne relation avec la banque, Baring Brothers Sturdza, à Genève. En fait, mon patron de l'époque est venu me voir le vendredi à Valence. C'était très fun de travailler dans la banque. C'était une banque privée de très haut niveau et c'était bien de voir les petites choses qui font la différence. C'est très différent de la F1, tous les matins je devais mettre un costume et une cravate. Mais j'ai énormément appris. Personne ne savait que je faisais de la course automobile à l'époque.

Fernando Alonso est-il un équipier aussi intimidant qu'il y paraît de l'extérieur ?

Yew Liang Wong, Singapour

Non. Lorsque vous êtes dans l'auto, c'est bien d'avoir un champion du monde pour équipier. C'était bien d'être aux côtés de Fernando, j'ai beaucoup appris. Comme tout le monde le sait, c'est un pilote fantastique et c'était bien de ne pas être trop loin de lui en termes de performance. Il m'a aidé à comprendre beaucoup de choses sur la F1. Nous étions amis avant de devenir équipiers et notre relation est encore bonne aujourd'hui. J'aime lui parler lors de la parade des pilotes.

Dans quelle mesure avez-vous progressé en tant que pilote depuis votre retour en F1 ?

Andre Gair, Royaume-Uni

Chaque seconde passée dans une F1 vous fait progresser. La limitation des essais n'aide pas les jeunes pilotes, mais nous avons fait de beaux progrès cette saison et j'espère que d'autres viendront. Je pense que du jour où vous commencez à courir jusqu'au jour où vous arrêtez, vous ne cessez de progresser. Plus vous roulez, meilleur vous êtes.

Étiez-vous en colère de devoir abandonner à Valence après avoir été si bien placé ?

Marcin Manicki, Pologne

Abandonner, c'est frustrant, surtout lorsque vous



"J'ai eu deux champions du monde pour équipiers. Ça m'a aidé à progresser et à ne jamais baisser les bras."



vous battez pour la victoire. Mais il y avait bien des points positifs à retenir de ce week-end et c'est sur eux qu'il faut se concentrer. Nous avons pris un bon départ, la stratégie était bonne et nous étions vraiment rapides. La seule voiture qui était plus rapide que nous, c'était celle de Vettel. Nous nous battions pour la victoire et pour moi, c'est l'essentiel.

Vous avez été l'équipier de Fernando et de Kimi. Qu'avez-vous appris d'eux et lequel vous a le plus aidé par rapport à votre carrière ?

Barrie Staley, Royaume-Uni

Je suis chanceux d'avoir eu deux champions du monde pour équipier. Ça m'a aidé à m'améliorer. Les deux ont des caractères très différents mais également beaucoup de similitudes. Ils essaient toujours de tirer la quintessence de leur auto, ils savent ce qu'ils veulent et ils n'abandonnent jamais – ce sont de véritables forces et ça m'a aidé à ne jamais baisser les bras moi non plus. À Silverstone,

j'étais dernier après le premier tour. Soit vous baissez les bras et vous vous arrêtez, soit vous attaquez pendant toute la course pour marquer des points. La manière dont ils pilotent m'a aidé à améliorer mon pilotage, mais observer leur approche de la course est peut-être d'une plus grande aide encore.

Vous êtes né en Suisse et y vivez mais vous êtes un pilote français. Pourquoi ?

John Gullidge, Royaume-Uni

D'abord car j'ai commencé le karting en France et que ma première licence était française. J'ai toujours eu du soutien du côté français, de la part de Renault, de Total, et il était normal que je courre pour la France. Est-ce que je me sens Français ? Je me sens Européen avant tout. Je suis fier d'avoir un passeport français et un autre suisse, mais je me sens avant tout Européen.

Quand vous repensez à vos débuts en F1 en 2009, pensez-vous que vous étiez prêt ?

Arjen Falter, Pays-Bas

Je ne pense pas qu'on soit jamais prêt, même lorsqu'on en a la certitude. C'est difficile et j'apprends encore un tas de choses, mais j'étais plus prêt cette fois-ci que la précédente. Même lorsque vous gagnez le championnat GP2, qui est le plus haut niveau après la F1, je pense que le palier à franchir est très haut.

À Barcelone en GP2, vous avez passé trois voitures en deux virages. Pensez-vous pouvoir y arriver en F1 ?

Miguel Barrera, Pologne

Je n'avais pas prévu de passer les trois – j'en ai attaqué un puis deux et enfin trois. J'ai regardé ça sur YouTube : c'était une belle manœuvre et je l'ai beaucoup appréciée. J'ai fait quelques beaux dépassements cette année et ça vous procure toujours le même sentiment. Il est plus difficile de dépasser en F1 car c'est plus rapide et les distances de freinage sont moins grandes.

L'écurie est-elle très différente de celle que vous avez rejointe en 2009 ?

Richard Farmer, Royaume-Uni

En termes de gens qui travaillent dans l'équipe, beaucoup sont les mêmes. Le management est différent et l'atmosphère très différente – bien meilleure aujourd'hui. Nous avons une bonne ambiance à l'usine et dans l'équipe. On voit que chacun aime ce qu'il fait et se donne à fond. Si vous faites une petite erreur, tout le monde travaille pour la réparer et personne ne blâme personne pour avoir fait de son mieux. En 2009, ce n'était pas la meilleure époque de l'équipe.

Comment était-ce de travailler avec Flavio Briatore ?

Andres Blanco, États-Unis

Différent...

Si Bernie Ecclestone pouvait vous accorder trois vœux, quels seraient-ils ?

Vincent Williams, États-Unis

De gagner une course, puis d'autres, et plein de championnats du monde.

Êtes-vous satisfait de vos podiums ou contrarié d'avoir manqué des occasions ?

Georgi Petkov, Bulgarie

Je suis perfectionniste, donc j'aime faire mieux à chaque fois. Mais je pense qu'on doit être content de ces podiums et de s'être battu pour les obtenir. Il y a encore quatre courses, c'est beaucoup et j'espère que je pourrai monter sur d'autres podiums.

De quoi Lotus a-t-elle besoin pour gagner régulièrement des courses ?

Timothy Schwartz, Australie

Je ne pense pas qu'il en faudrait beaucoup, ce sont des petites choses qui doivent se mettre en place. C'est la première année que Kimi et moi sommes dans l'équipe et à chaque fois que l'on prend la piste, nous apprenons quelque chose car nous n'étions pas là l'année dernière. C'était plus dur au début, mais nous construisons une relation de qualité. Si on continue comme ça l'année prochaine, alors nous partirons d'une meilleure base à chacun des Grands Prix. Il faut ce qu'il faut et l'équipe est prête.

Avoir été lâché par Renault a-t-il affecté votre approche de votre propre carrière ?

Ross Owen, Royaume-Uni

Ça n'a pas été le meilleur moment de ma carrière, mais il m'a rendu plus fort. Je suis content du processus par lequel je suis passé. Les trois dernières années ont été très importantes pour moi. Maintenant, je suis heureux d'être là où je suis.

Paul Ricard, Magny-Cours ou une autre piste. Laquelle choisiriez-vous pour le GP de France ?

Szymon Tomala, Pologne

N'importe laquelle, courir devant son public est très spécial et je serais très heureux que nous ayons un GP de France.

Quel crédit apporter à Éric Boullier qui a reconnu votre potentiel et vous a guidé vers la F1 ? Qu'est-ce que vous lui offririez à Noël cette année ?

Jorge Alvear, États-Unis

Nous avons une très bonne relation. Éric, avec DAMS [l'écurie de GP2 de Grosjean], Jean-Paul Driot [patron de DAMS] et Total ont tous cru en moi lorsque c'était difficile. J'ai confiance en Éric et je pense que c'est réciproque. Pour moi, il est important de se sentir bien et d'être bien accueilli dans une équipe afin de faire de mon mieux. Qu'est-ce que je lui offrirai à Noël ? Je vais y réfléchir...

Vous et Kimi formez un duo de pilotes très rapide. Lotus a-t-elle une chance de gagner le championnat constructeurs ?

Natasha Wood, Royaume-Uni

Ce sera difficile cette année, même si nous faisons du bon boulot. Notre objectif est de devenir champion du monde des constructeurs en 2014/15. Mon rêve est d'être champion du monde un jour. Finir sur le podium cette année est une possibilité – notre objectif était la 4e place des constructeurs mais si nous faisons encore mieux, ce sera un bonus pour tout le monde.



Que pensez-vous des pneus Pirelli ? Sont-ils un plus pour la course ou s'éloignent-ils de l'esprit de celle-ci ?

Richard Davis, États-Unis

Je pense qu'ils sont un bénéfice. Nous avons vu beaucoup de dépassements cette année et les voitures sont très proches en performance. C'est comme ça – il faut gérer les pneus en course et les faire bien marcher en qualifs. Mais tous les trains de pneus se comportent de la même manière. Certains pilotes se plaignent qu'il ne soit pas possible de piloter à la limite, tour après tour, mais ce n'est pas vrai. On peut attaquer, à la limite des pneus et pas de la voiture. La limite a changé.

Si vous et votre femme devaient organiser un dîner F1, quelles sont les trois personnalités du paddock que vous inviteriez ?

Bernard Noble, Royaume-Uni

C'est un secret, on le garde pour nous. Ce serait un dîner privé !

On vous voit toujours sourire à la télévision. Est-ce que quelque chose en F1 vous rend heureux ou malheureux ?

Phil Renwick, Royaume-Uni

Honnêtement, pas vraiment. J'ai perdu ma place en F1 une fois et c'était dur à encaisser, mais je suis de retour et je veux apprécier chaque seconde que je passe dans le paddock. Même lorsque je suis fatigué, je suis content d'être là. Je souris tout le temps.

J'ai entendu que Fernando aimait les tours de magie. Vous a-t-il appris des tours lorsque vous étiez chez Renault ?

Ally Smith, Royaume-Uni

Je ne savais pas qu'il aimait ça, j'ai appris une chose aujourd'hui !

Quel est votre surnom ?

Daniel Loughnan, Australie

Hum... dois-je le dire ? Pour le moment j'en ai deux et les gars à l'usine rigolent bien de l'un d'entre eux. Ce sont des traductions de mon nom en Anglais, mais il y a deux manières de le traduire. Les gars disent que lorsque je gagnerai une course, ils changeront et passeront du premier au deuxième.

Si vous pouviez piloter une F1 historique, laquelle serait-elle ?

Roderick Grant, Australie

J'aime les F1 des années 90. La Benetton et la McLaren des années 1993/94 étaient très cool. J'aime également les Renault de 2005/06.

Qui vous a donné l'envie d'être pilote de F1 ?

Callum Barnard, Royaume-Uni

Mon père. Il était passionné de course. Il courrait dans le championnat de F3 suisse. Il m'a accompagné à une course et je suis tombé amoureux du sport automobile.

Prost ou Senna ?

Matt Freeworth, Royaume-Uni

Les deux étaient de grands champions. J'aime la manière avec laquelle Prost travaillait et j'aime la manière de piloter de Senna. Entre les deux, je ne peux pas choisir. **F1**

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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



BOLIDE FEURTIF

La Lotus E20 a prouvé être une des plus régulières cette année. Mais que se cache donc sous cette superbe carrosserie en fibre de carbone ?

TEXTE MATT YOUSON
PHOTOS ALISTER THORPE



U

ne foule joyeuse se bouscule à la sortie du Parc Royal de Monza. De grands exploits ont été accomplis : sur toutes les lèvres, on lit les noms d'Alonso le Conquérant (remontée incroyable de la dixième à la troisième place), de Pérez le débutant impassible (arrivé deuxième) et de Hamilton, dans le rôle du méchant (d'une humeur massacrant malgré sa victoire). On parle aussi de Felipe Massa (quatrième), ainsi que de la disgrâce de Red Bull (tête-à-queue de Webber, abandon de Vettel après un problème d'alternateur). Kimi Räikkönen est passé presque inaperçu, bien que sa remontée à la cinquième place lui permette d'afficher troisième au championnat pilotes. Personne ne parle de Lotus non plus, et pourtant l'écart se resserre avec les leaders.

Cela résume bien le parcours de Kimi et Lotus cette année : discrets, mais toujours en lice. Tandis que ses rivaux mènent avec des résultats irréguliers, Lotus avance lentement, mais sûrement : jamais mauvais, jamais (pour l'instant) extraordi-

naire. Le meilleur est à venir, avec des circuits qui conviennent mieux à la E20, mais même si une première victoire en 2012 semble toujours hors d'atteinte, du moins tant que Red Bull, McLaren et Ferrari continuent à se marcher dessus, Lotus peut encore décrocher le titre au Brésil. En général, cela se fait de façon flamboyante, mais parfois cela arrive furtivement.

Telle a été jusqu'à présent la stratégie Lotus : voler entre les radars, et pas juste parce que le haut du podium n'a pas encore été atteint. D'autres écuries ont connu la gloire mais aussi les cafouillages – une semaine au champagne et la suivante en galère en Q1. Au-delà des résultats, il y a la réalité : les ratés techniques, la suspension avant à tirants, les ouvertures dans le sous-bassement, la différence entre un trou et une encoche. Tout cela, Lotus ne connaît pas. La seule chose qu'on puisse reprocher à la E20, c'est d'être un peu... fade.

James Allison, directeur technique de Lotus, fronce les sourcils et nous nous empressons de re-

formuler la remarque avec une question : par rapport à celle qui l'a précédée, la somptueuse et révolutionnaire Renault R31 à fond plat soufflé, la Lotus E20 n'est-elle pas un peu conventionnelle ?

« Je ne veux rien de tout ça, explique Allison, que nous n'avons pas réussi à déridier. Je ne dénigre pas les autres voitures, mais nous, on fonctionne différemment. On essaie de mettre au point la monoplace la plus rapide possible. On travaille sur plusieurs aspects, chacun comportant potentiellement un avantage mais aussi une prise de risque. Parfois, on décide que le bénéfice potentiel est si grand que ça vaut la peine de prendre le risque. C'est ce qu'on a fait l'an dernier, et on s'en est mordu les doigts. Mais nos dirigeants nous ont soutenus : on les a informés des risques encourus et ils nous ont dit de foncer. Bien sûr, on regrette que ça n'ait pas marché, mais on ne regrette pas la démarche. Je suis sûr à 100 % que l'usine et la direction auront la même attitude la prochaine fois qu'une telle situation se présente. »

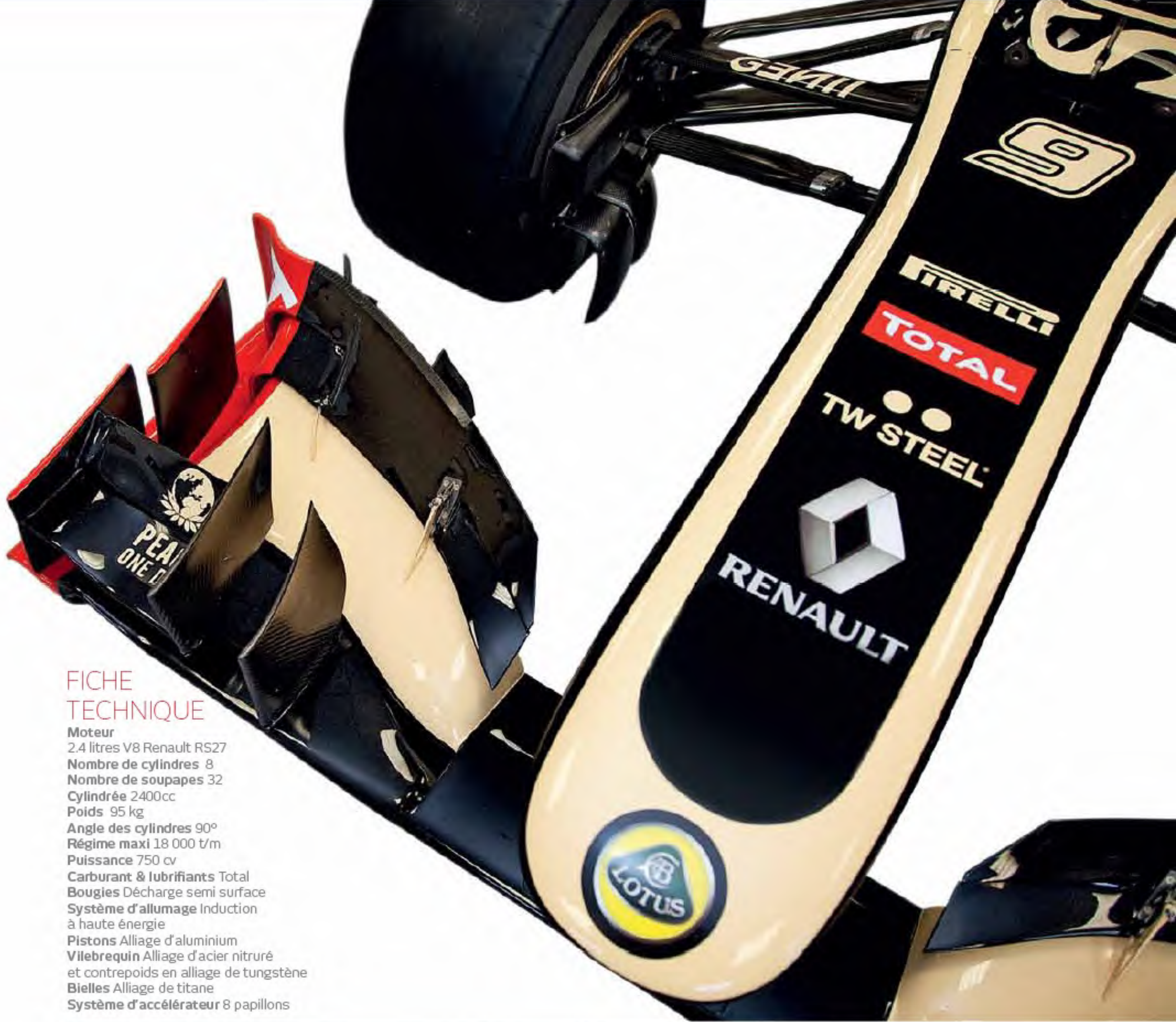
Alors, conventionnelle, la E20 ? « Pas le moins du monde, » dit-il avant d'ajouter que « certaines choses non conventionnelles ne se voient tout simplement pas à la surface. »

« D'ailleurs, poursuit Allison, pour vous donner une idée de ce qu'on est prêts à faire, le système de suspension qu'on développait en début d'année était à la limite du possible. Les choses ont mal tourné et on ne l'a jamais utilisé en course, mais c'est ce type d'effort qui fait qu'il est passionnant de travailler à Enstone. »

DIMENSIONS

Longueur totale 5038 mm
Hauteur totale 950 mm
Largeur totale 1800 mm
Poids total 640 kg (pilote
caméra et lest compris)





FICHE TECHNIQUE

Moteur
 2.4 litres V8 Renault RS27
Nombre de cylindres 8
Nombre de soupapes 32
Cylindrée 2400cc
Poids 95 kg
Angle des cylindres 90°
Régime maxi 18 000 t/m
Puissance 750 cv
Carburant & lubrifiants Total
Bougies Décharge semi surface
Système d'allumage Induction à haute énergie
Pistons Alliage d'aluminium
Vilebrequin Alliage d'acier nitruré et contrepoids en alliage de tungstène
Bielles Alliage de titane
Système d'accélérateur 8 papillons

GARDE AU SOL RÉACTIVE

Le monde de la F1 n'ayant pas grand-chose à se mettre sous la dent à l'approche des fêtes, la garde au sol réactive de Lotus a été présentée comme l'arme absolue pour 2012. La théorie n'était pas nouvelle : l'énergie cinétique du freinage sur les roues avant soulève les pivots de suspension pour neutraliser la plongée de l'essieu avant. La difficulté consistait à trouver le bon calibrage pour que les deux forces s'équilibrent. Malheureusement pour Lotus, l'accord de la FIA s'évanouit sous un barrage de protestations et la garde au sol réactive fut mise au placard.

« Nous pensions que cela valait le coup, confie

Allison. *Nous avons estimé que le dispositif allait nous faire gagner quelques dixièmes ; nous étions sûrs de nous d'un point de vue technique, donc tout se serait bien passé. Et c'était un système qui pouvait être copié, mais pas facilement, par nos adversaires – ce qui est important.*

« Si vous inventez quelque chose que personne ne peut copier, vous êtes forcément perdant. Personne n'a envie de passer toute une saison à essayer en vain de produire sa propre version. En revanche, avec un système qu'on peut copier, les adversaires peuvent perdre un mois ou deux à tenter de l'obtenir : cela influence un peu votre décision. »

PRÉ-SAISON

Malgré tout, Räikkönen a signé le tour le plus rapide en première journée des tests hivernaux. Lui et Romain Grosjean ont ensuite aligné 404 tours sans le moindre pépin à Jerez. Leur premier essai à Barcelone a tourné au fiasco : ils ont dû plier bagage au bout de sept tours à cause de problèmes de suspension. Mais ils étaient en pleine forme à Barcelone pour les derniers tests : les deux premiers jours, c'était Grosjean le plus rapide, et le dernier, Räikkönen.

Allison se souvient : « Juste avant la première course, j'ai dit : "Je crois qu'on est troisième en termes de vitesse... mais on pourrait bien être septième." C'était vraiment serré. » →



SUSPENSION AVANT
 Les triangles supérieurs et inférieurs en fibre de carbone actionnent un basculeur dans la carrosserie grâce à un système de poussoirs, le tout connecté à une barre de torsion et à des amortisseurs montés dans l'avant de la coque.

FREINS
 Disques en fibre de carbone et plaquettes. Étriers AP Racing. Maître cylindres AP Racing et Brembo.



RÉGLAGES

Une performance stable, un bon kilométrage, telles sont généralement les bases d'une saison réussie. Mais les longs essais réalisés par Lotus l'hiver dernier peuvent faire penser que l'équipe a trouvé un réglage qui fonctionne dans un grand nombre de cas.

« C'était vraiment agréable de travailler avec cette voiture, contrairement à celle de l'an dernier, très difficile à régler, raconte l'ingénieur de course Simon Rennie. Selon les circuits, elle avait des caractéristiques différentes. Pour trouver l'équilibre, il fallait changer beaucoup de choses d'une course à l'autre. Cette année, nous avons lancé la voiture pour son premier test, défini un

réglage et Kimi en a été immédiatement très satisfait. Sur la piste suivante, nous n'avons rien changé et l'équilibre était bon. Tout le monde était content. C'était plaisant de ne pas avoir trop de souci à se faire : quand nous arrivons sur un circuit, nous savons que la voiture sera assez équilibrée et que les pilotes seront contents. »



ÉQUILIBRE

Plus que pour toute autre équipe, il est important pour Lotus d'avoir un bon réglage de base dès le début d'un week-end de GP, car ses pilotes ont souvent eu des approches très différentes. Grosjean est un pilote "classique", en ce sens qu'il apprécie une voiture normalement équilibrée ayant un peu de sous-virage à l'approche des courbes. Raikkönen, malgré deux années en rallyes WRC sur une Citroën C4 puis DS3, continue de préférer une voiture vive de l'avant. Compte tenu du temps limité d'essais autorisés, et quand on a dans l'équipe un pilote qui aime le sous-virage et un autre qui le déteste, il est important de disposer d'une voiture facile à régler.



HÉROS DE LA VOLTIGE

Dans la plupart des équipes, seuls les pilotes effectuent des virages serrés et des manœuvres délicates ; chez Lotus, James Allison y participe. En termes de vitesse, d'agilité ou de frayeur, une F1 n'offre pas grand-chose comparé à ce que vit ce directeur technique durant ses très rares journées de congés.

En 2006, Allison concourrait encore dans les championnats britanniques de voltige aérienne. Ses nombreux engagements professionnels l'ont fait diminuer les séances de "renversement", "huit cubains" et "Immelmann", mais il aime toujours actionner son Extra 300 L à l'occasion.

« Il est si agressif que si j'emmène des passagers, je dois piloter doucement sinon ils finissent par être malades. Je suis un irréductible, » dit-il avec un large sourire. « Depuis que je suis directeur technique, je n'ai pas pu faire de compétition – mais j'ai appris à mon fils à piloter. En compétition, on est satisfait quand on a piloté une séquence très précise sans aucune erreur. On se sent comme un roi.

« Mon père était pilote de chasse et je l'ai toujours idolâtré ; je continue encore dans une certaine mesure [rare inversion des rôles : le père de James Sir John Allison a suivi son fils en F1, en tant que directeur de Jaguar Racing entre 2001 et 2004]. Je n'imaginai pas plus amusant dans la vie que de piloter des aéronefs militaires – mais comme je suis daltonien, je n'ai pas pu le faire. Malgré cela, j'ai toujours essayé de piloter des avions d'un niveau aussi élevé que ce que je pouvais m'offrir. »

James Allison a rejoint Benet-

ton en 1991, tout droit sorti de l'Université, puis est passé chez Larrousse en 1992. « Je suis passé du poste le plus modeste dans le service aéro de Benetton à celui de responsable du service aéro chez Larrousse, se souvient-il. Pour être plus précis, je représentais aussi la totalité de leur service aéro. Je suis resté chez eux jusqu'à leur faillite en 1994 – heureusement, je n'avais pas contrarié trop de monde chez Benetton et ils m'ont repris. »

L'équipe d'Enstone dans laquelle est revenu Allison comprenait tous les plus grands noms de Benetton : Ross Brawn, Rory Byrne, Pat Symonds, Michael Schumacher... et en 1995, Allison dirigeait conjointement le service aéro avec Nikolas Tombazis. Il a assumé seul cette responsabilité en 1997 lorsque Tombazis a suivi l'exode vers Ferrari [où il

est aujourd'hui chef designer]. Allison est resté jusqu'en 1999, « quand, dit-il, j'ai moi aussi décampé chez Ferrari en Italie, où j'ai passé cinq très heureuses années ».

Il est retourné à Enstone en 2004 comme directeur technique adjoint de Renault F1, accroissant un long palmarès, jusqu'à ce que la place de directeur technique soit libérée par Bob Bell.

Si certains directeurs techniques veulent s'éloigner des émotions du poste, Allison fait le contraire : « Je suis extrêmement enthousiaste, dit-il. L'une des meilleures choses quand on travaille dans ce secteur est que ce n'est pas seulement un job. Il y a cette magnifique arène où toutes les deux semaines, on peut observer les résultats de ce qu'on a élaboré. On ne peut pas assister à ça sans vibrer ! »

DIFFUSEUR SOUFFLÉ PAR LES ÉCHAPPEMENTS

Le retour en forme de l'équipe d'Enstone a été favorisé par la disparition du très fameux diffuseur soufflé par les échappements. Après n'en avoir fait qu'à sa tête en 2011, avec des échappements tournés vers l'avant des pontons, Lotus aurait pu passer la saison à rattraper son retard si l'interdiction de cette technique pour la saison 2012 n'avait pas tout remis à plat.

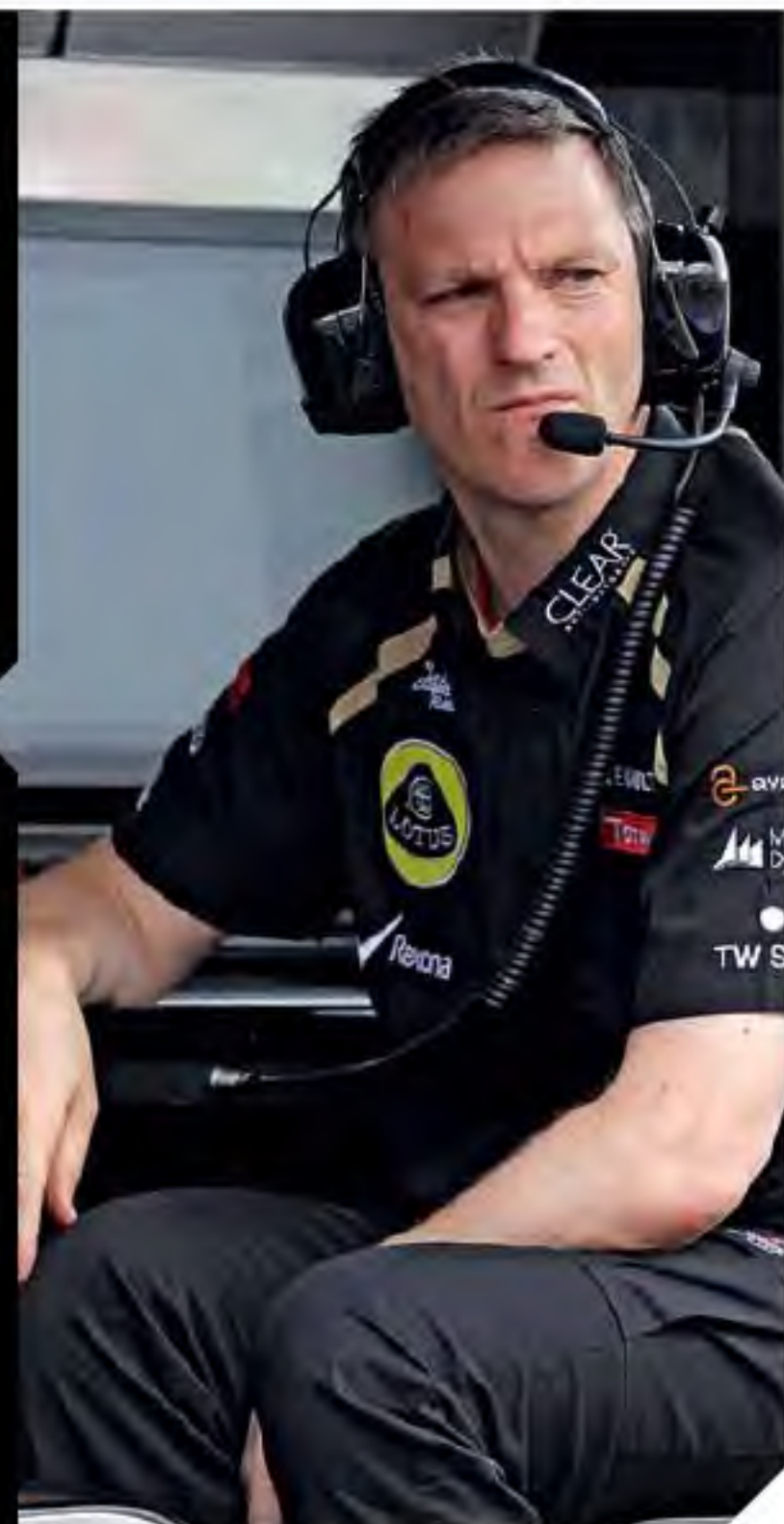
« Ce fut une aubaine, dit Allison. En 2011, nous avions opté pour une voie différente par rapport à tous les autres, et si nous avions choisi de faire pareil cette année, nous aurions tous passé notre temps à subir les conséquences de nos ratages.

« Il est aussi évident maintenant que le principal avantage de la Red Bull de l'an dernier tenait à la réussite de ce point particulier. À part ça, leur voiture était "très bien", elle l'est toujours, mais seulement "très bien". Ce dispositif était leur meilleur atout et il leur a été retiré. À notre avantage. »

KIMI ET ROMAIN

Lotus est unique en son genre. Parmi les cinq grandes écuries, c'est la seule qui ait changé ses deux pilotes entre 2011 et 2012. Allison reconnaît que cela complique un peu les choses : « C'est certainement un avantage de pouvoir assurer la continuité d'une année sur l'autre – mais pas toujours pour ce qu'on pense. On ne conçoit pas les caractéristiques d'une monoplace en fonction du style de conduite d'une personne en particulier car les éléments qui rendent une voiture performante sont indépendants du pilote. Mais la continuité permet de se focaliser sur la technique au lieu de passer du temps à s'adapter à un nouveau pilote – du temps et de l'énergie dont on a besoin pour améliorer les chronos. »

Les pédales de frein sont un bon exemple : « Les pilotes sont très exigeants en la matière, explique-t-il. Fernando aime avoir une pédale souple, mais quand Kubica est arrivé, il voulait la pédale la plus dure qui soit : elle bou- →



ANDREW FERRAROVLAT - AIRTE-AMMAGES



DE BRILLANTES INVENTIONS

Parmi les innovations techniques les plus marquantes de ces vingt dernières années en Formule 1, beaucoup sont sorties de d'une certaine usine usine d'Enstone...

Les quatre roues directrices (Benetton 1993)

Pat Symonds créa ce système pour Benetton. « La voiture passait vite en virage, explique-t-il. Pour contrer l'instabilité qui accentuait le sous-virage et le survirage, le système réglait la direction arrière pour obtenir le bon niveau. Il savait où la voiture se trouvait sur le circuit et nous pou-

vions le régler différemment via une cartographie électronique pour chaque virage. »

Utilisé à plusieurs reprises, le système disparut avec l'interdiction des aides au pilotage en 1994.



Le système de transfert de couple sur l'essieu avant (Benetton 1999)

« Les roues avant étaient connectées à un différentiel via des arbres de transmission, explique Pat Symonds. En freinant fort, on peut facilement bloquer la roue avant

intérieure. Le différentiel transférait le couple de la roue extérieure vers la roue intérieure afin de la maintenir en rotation. »

Ce système efficace fut finalement interdit.



L'amortisseur à inertie accordé (Renault 2006)

Il fut lui aussi interdit, la FIA estimant qu'il améliorait l'aéro en maintenant l'assise. « Les gains en aéro étaient une coïncidence, dit Symonds. Ferrari le testa mais sans résultats. Personne ne comprenait ce qu'on faisait, à savoir accorder

l'amortisseur avant sur la fréquence de tangage et l'arrière sur la fréquence du rebond. »

En égalisant l'appui sur les pneus, variable sur les bosses, ce système augmentait l'adhérence.



Les échappements tournés vers l'avant (Renault 2011)

Les diffuseurs soufflés par les échappements et renforçant l'appui étaient en vogue en 2011. Renault développa un système d'échappement surprenant, et un peu trop complexe, qui faisait sortir les tubulures vers l'avant, guidant les gaz d'échappement

sous le plancher et hors du diffuseur.

Si le système sembla prometteur au début, avec deux podiums pour Nick Heidfeld et Vitaly Petrov, des soucis de fiabilité et d'optimisation du flux d'échappement l'empêchèrent d'être une réussite totale.



La garde au sol réactive (Lotus 2012)

Lotus créa la surprise en révélant son intention de créer un système radical maintenant constante la garde au sol au freinage, grâce à un astucieux couplage du couple de freinage et de la suspension. Bien que la FIA ait été informée du processus de développement, ce système (qui renforçait

la stabilité) fut interdit au motif qu'il améliorerait l'aéro. Malgré sa déception, le directeur technique, James Allison, déclara voir dans cette interdiction « une simple manifestation des débats liés au développement en F1. »



SUSPENSION ARRIÈRE

Triangles de suspension supérieurs et inférieurs en fibre de carbone avec poussoirs, ressorts de torsion et amortisseurs montés transversalement au-dessus du carter de boîte de vitesses.



geait à peine. Il a fallu redoubler nos efforts pour trouver celle qui lui convenait. Au final, on a dû jeter tous nos étriers de frein et en trouver d'autres, parce qu'on ne savait plus quoi essayer. Tout cela nous a coûté beaucoup d'argent, de temps, d'efforts et d'émotions fortes. »

Le cauchemar de cette année, c'était la direction assistée de Kimi Räikkönen. Aux derniers tests de Barcelone, quand sa monoplace a passé la troisième matinée au garage, l'avant complètement démonté, il était clair qu'il y avait un problème.

« On a essayé pas mal de choses, et bien qu'il ne soit pas satisfait à 100 % de ce qu'on a ob-

tenu, il est content qu'on ait réglé le problème – contrairement à l'hiver dernier, raconte Simon Rennie. En début d'année, Kimi se plaignait... enfin, il ne trouvait pas la direction à son goût. Il fallait faire des changements : d'abord comprendre ce qu'il voulait, faire des simulations puis mettre au point une direction qui ait les bonnes caractéristiques. Il a vraiment détesté nos deux premières tentatives – mais bon, ça nous a permis de recentrer le travail. Ce qu'on pensait chercher au début n'avait rien à voir avec ce qu'on a obtenu au final : on n'avait pas réglé le bon problème. Mais maintenant, on a un système dont il est content à 95 %. » →



MONOCOQUE
Moulée en composite de fibre de carbone et de nid d'abeille d'aluminium. Fabriquée par l'équipe et conçue pour une résistance maximum et un poids minimum.



CHAUD ET FROID

Pour le moment, les choses vont plutôt bien pour la E20. À l'heure où nous écrivons, avant Suzuka, Lotus a affiché des résultats à chacun des 14 GP, dont neuf podiums. Ses monoplaces n'ont presque jamais franchi la ligne d'arrivée sans avoir marqué de points (sauf une fois pour Räikkönen, en Chine, où ses Pirelli n'ont pas tenu le coup, et une pour Grosjean, en Allemagne, avec pénalité pour changement de boîte et accrochage au premier tour). Les meilleurs moments ont été les doubles podiums à Bahreïn et en Hongrie, avec toujours Räikkönen sur la seconde marche et Grosjean sur la troisième. Kimi a signé une autre deuxième place à Valence, mais le GP d'Europe s'annonçait bien plus prometteur que cela pour Lotus – avant que Romain ne soit victime d'une panne d'alternateur. Ces résultats laissent penser que la E20 est plus en accord avec ses pneus par temps chaud.

« Je pense que cela tient plutôt aux qualifications, analyse Paul Hembery, directeur de la com-

pétition chez Pirelli. Si l'on regarde uniquement la performance, l'équipe a été rapide dans presque n'importe quelles circonstances, et cela vient sans doute d'une volonté de trouver un rythme en course plutôt que de briller en qualifs. Concernant l'utilisation des pneus en course, une chose est sûre : les deux pilotes ont été parmi les meilleurs cette saison. Un bon placement sur la grille de départ est plus difficile car la piste est plus froide. »

L'analyse experte de Paul Hembery est partiellement étayée par les chiffres. Les deux voitures se sont qualifiées parmi les six premières à Valence et en Hongrie – mais à Bahreïn, Grosjean est parti septième et Räikkönen onzième, avec un temps très chaud sur le circuit de Sakhir. « Notre avantage, c'est que nous savons comment optimiser les pneus en course, et d'autant plus quand il fait chaud, ajoute Allison. En qualifs, il est important d'avoir des pneus performants tout de suite, sans trop de préparation, ce qui est plus facile quand la piste est chaude. C'est plutôt rassurant, car pour les courses à venir, il ne devrait jamais faire bien froid. La dernière partie de la saison s'annonce donc plutôt bien et nous attendons de bons résultats en qualifs comme en course. »

Bien sûr, il y a le bon vieux principe des vases communicants qui fait qu'une voiture dont les pneus arrivent rapidement à température risque

Ce qui rend la E20 bonne en course la met à un ou deux dixièmes d'où elle devrait être en qualification

de les voir surchauffer sur la longueur. Allison se dit satisfait de la préférence de Lotus pour la performance en course.

« Une voiture qui prend soin de ses pneus, c'est une excellente chose et il ne faut surtout pas changer cela. En moyenne, la voiture a été la plus rapide en course mais pas en qualifs. Cela ne tient ni à la malchance, ni aux pilotes, mais aux caractéristiques de la voiture. Ce qui fait qu'elle est performante en course fait aussi qu'elle est à un ou deux dixièmes de là où elle devrait être en qualifs. Si on pouvait y remédier miraculeusement, on le ferait, mais ce n'est pas si simple. »

La voiture est bonne, mais à ce stade de la saison, ses créateurs en sont-ils satisfaits ? Pour James Allison, là n'est pas la question. « On parle beaucoup de la voiture, mais la vraie question, c'est l'équipe. Est-ce qu'on est assez bons ? Et pour le coup, c'est le nombre de points qui parle. On est sans doute à deux ou trois places au-delà de ce qu'on nous aurait prédit – donc de ce côté-là, on a dépassé les attentes. On a également fait mieux que ce qu'on pensait en début d'année, avant même de commencer les essais de pré-saison. Mais on ne se repose pas sur nos lauriers en se disant qu'on a fait du bon boulot. Toute l'équipe voit bien qu'on peut faire encore mieux. »

On a un excellent duo de pilotes et j'ai bon espoir que la voiture nous permettra, dans le reste de la saison, de nous placer deuxième [au championnat constructeurs] et, avec un peu de chance, de mettre la pression sur les équipes qui sont en tête. Mais vous m'avez demandé si j'étais satisfait. À ce stade, je pense que toute l'équipe vous répondrait en chœur : « Oui, c'est une super saison pour nous. » »

Les spectateurs quittant Monza ne pensaient pas beaucoup à Lotus. Mais il en sera peut-être autrement pour ceux qui arriveront à Interlagos. **F**

EN STATS

La vie de **Kimi Räikkönen** en quelques données capitales

8

L'âge auquel Kimi a débuté en kart en 1988. Dix ans après, il gagnait le championnat de Scandinavie.



Durée de l'interview donnée, en finnois, à l'arrivée du GP d'Espagne 2012. Il a souhaité une bonne fête à toutes les mères de Finlande !



Séjour aux toilettes qu'il fit pendant que Schumi était félicité pour l'ensemble de son œuvre au Brésil en 2006.

17^E

Sa position de départ à Suzuka en 2005, où il signa sans aucun doute sa plus belle victoire.



1079*



Meilleurs tours consécutifs, entre **Barcelone** et **Silverstone** en 2008, à une unité du record détenu par **Alberto Ascari**.

42823*

Nombre de kilomètres en course en Formule 1

9

Position à laquelle Kimi a terminé le **GP de Monaco** de cette année avec un casque réplique de celui que portait **James Hunt**.



400000000€

Montant estimé du salaire qui lui fut versé par Ferrari pour la saison 2009 de Formule 1

37

meilleurs tours en course font de Kimi le 3e de tous les temps derrière **Prost** (41) et **Schumacher** (77).



Le **dauphin gonflable** qu'il enfourche tel une moto sur une photo prise dans une boîte de nuit en **2004**.



La **crème glacée** qu'il avala durant l'interruption du GP de **Malaisie** en **2009**.

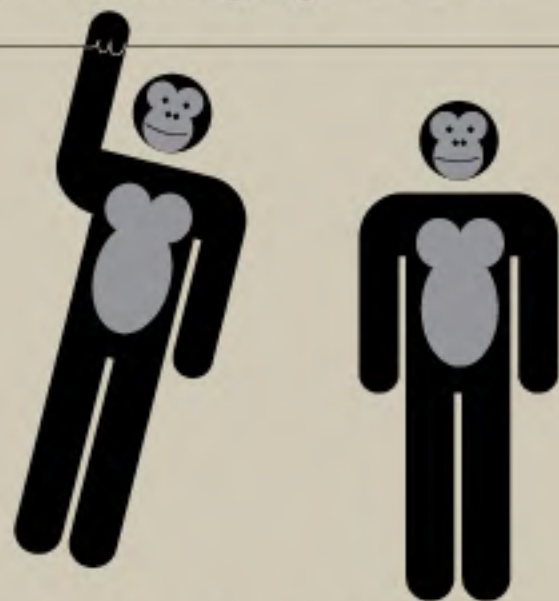
23

Les courses que Kimi avait disputées avant ses débuts en F1. Il en avait gagné 13...



Kimi a été le **troisième** pilote champion l'année de ses débuts...

... chez Ferrari et le **troisième** Finlandais à gagner le titre.



Les **deux costumes de gorille** portés par **Kimi** et son **copilote** lors d'une course de **hors-bords** en Finlande en **2007**.



Kimi a signé la **200e pole de Ferrari** lors du GP de France sur le circuit de **Magny-Cours** en **2008**...



... et la **200e victoire de la Scuderia** lors du GP de Chine sur le circuit de **Shanghai** en **2007**.

Un Français en exil

C'est avec un calme déconcertant, qu'Éric Boullier a mené sa barque pendant trois années difficiles pour que son équipe puisse prétendre au titre. Petite leçon de mélange des styles.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PORTRAITS THOMAS BUTLER

À 15 ans, Éric Boullier voulait être pilote de chasse. Dans sa tête d'adolescent, il n'y avait qu'un rêve : les Mirage 2000, les aventures de Tanguy et Laverdure, les Chevaliers du Ciel, et l'ambiance super cool de l'Armée de l'Air. Il n'en fallait pas plus pour mettre le feu aux poudres et le lancer sur les sentiers de longues études d'ingénieur en aéronautique. Une passion, un objectif, un diplôme... Rien ne l'aurait arrêté, sauf ses yeux, hélas. Le 20 sur 20 aux tests visuels exigé pour tout pilote d'avion en herbe n'était pas au rendez-vous, et c'est ainsi qu'il s'orienta vers le sport automobile.

« Comme tous les ados, j'adorais les avions et je rêvais de devenir pilote, nous confie Boullier en prenant le thé sur la terrasse du Feathers Hotel dans la ville de Woodstock, près d'Oxford en Angleterre, où il a élu domicile. Mais comme vous le voyez, je dois porter ça [Ndlr : il montre ses lunettes à montures noires] et mon rêve s'est envolé. » Tant pis pour l'aviation, tant mieux pour le sport auto : ce jeune scientifique épris de

vitesse fut tout de suite attiré par les sports mécaniques.

Vivant près du Mans, aux côtés d'un voisin qui participait régulièrement aux 24 Heures, il fut inévitablement touché par la passion contagieuse de la course automobile. Son irrésistible ascension dans le monde du sport auto français passa par les World Series Renault, l'A1GP et l'écurie DAMS, véritable institution en France. Sa réussite au sein de l'équipe (en tant que directeur général et directeur technique) puis, plus tard, son rôle chez Gravity Sport Management (une structure de management des jeunes pilotes, avec à son actif Romain Grosjean et Jérôme d'Ambrosio) lui a valu d'être remarqué par Gérard Lopez – dont le groupe Genii Capital allait, fin 2009, devenir coactionnaire du Renault F1 Team et se mettre en quête d'un directeur pour remplacer un certain Flavio.

Les auditions n'ont pas duré longtemps : dès le début du mois de janvier 2010, à seulement 36 ans, Éric était parachuté à la tête du groupe Benetton-Renault-Lotus, Briatore venant tout →





“Le passé est jalonné de fortes personnalités. Mon truc, c’est la discrétion.”



juste d’être remercié. Et quel accueil... « *Je me souviens très bien de mon premier jour, raconte-t-il. Je logeais juste ici, d’ailleurs.* » Il lève la main et montre l’hôtel. « *J’ai dû passer six mois ici avant de trouver une maison. Donc, j’ai commencé tôt, il n’était même pas sept heures du matin. C’était une longue journée... Puis je suis rentré à l’hôtel, et le lendemain il y avait 30 centimètres de neige. Je me suis dit : “Mais qu’est-ce que je fais là ?”* »

Il nous confie cela avec la décontraction et la simplicité qui caractérisent l’approche Boullier. Une arrivée à notre rendez-vous sans cérémonie – pas d’escorte, pas de chichis. Abordable, modeste et tout à fait disposé à s’asseoir à notre table et à papoter avant d’entrer dans le vif du sujet. Les ingénieurs, les pilotes de chasse, les patrons d’écurie nouvelle génération... voilà des gens qui ont les pieds sur terre, qui ne se la jouent pas. Après tout, Boullier a pris la suite d’un homme qui était sans doute le team manager le plus truculent de l’histoire de la F1.

Alors, l’arrivée de Boullier est-elle le signe d’un nouveau pragmatisme et d’une période plus sobre de la F1 ? Pour lui, cela ne fait pas de doute, cet état d’esprit convient à l’écurie d’Enstone. « *J’ai beaucoup réfléchi à la culture d’entreprise d’Enstone, analyse-t-il. Et c’est important quand on veut qu’une structure fonctionne et que les gens puissent faire leur travail dans les meilleures conditions. Pour moi, tout ça se résume facilement : pas de fioritures, tout pour la course.* » Un adage très bien illustré par le nom du châssis de cette année : la E20 – la lettre E étant un hommage à deux décennies de travail de l’équipe sous quatre noms différents (ou cinq, c’est selon). La plaque a changé mais l’esprit est le même : « *Il y a une forte tradition à Enstone, explique Boullier. Certains employés sont là depuis l’époque Toleman. Et ceux qui partent pour une raison ou pour une autre, on les voit souvent faire le maximum pour revenir. C’est parce qu’il y a une bonne ambiance de travail. On aime la course, on aime la compétition, on aime gagner, c’est sûr, mais pas question de vendre notre âme. C’est pour ça que les gens aiment travailler avec nous.* »

Un regard qui ne manque pas de fraîcheur, car s’il est en poste depuis déjà trois ans, notre invité est encore un nouveau venu dans le monde de la F1, et il a baigné dans le monde du sport auto d’un autre pays. A-t-il eu du mal à s’adapter ? Il rit doucement, moitié pour nous, moitié intérieurement. « *Bien sûr, il y a eu un choc culturel. Historiquement, il y a*

quelques différences entre la France et l’Angleterre. » Il se ressert une grande tasse de thé anglais. « *Mais j’aime bien vivre ici. D’un côté, la course a une dimension internationale, ce qui nous rapproche et qui fait qu’on se comprend d’un pays à l’autre. Mais Enstone a aussi un côté très british. En tant qu’étranger, il faut comprendre la façon dont le sport auto a évolué ici, la façon dont il est abordé. C’était à moi de m’adapter à la culture britannique.* »

Confortablement assis au soleil en cet après-midi de fin d’été, Boullier semble s’acclimater plutôt bien. Il parle un anglais impeccable, avec une aisance qui montre qu’il a trouvé sa vocation. Mais les choses n’ont pas toujours été aussi simples. Ces trois années passées à Enstone ont été houleuses : la discorde suite au scandale du “Crashgate” après le GP de Singapour 2008, le départ du grand directeur technique Pat Symonds, le retrait de Renault en tant que fabri-

cant partenaire, la querelle autour de l’appellation Lotus, l’accident qui a failli coûter la vie au pilote vedette Robert Kubica. Cela fait beaucoup pour un début, non ? Boullier répond sereinement : « *Oui, la transition ne s’est pas faite dans la dentelle : trois années bien chargées en imprévus de toute sorte. Mais même si la F1 n’est jamais un terrain très calme, les choses se sont tassées. Nous avons posé les bases d’une structure sur le long terme, ce qui nous permet de souffler. On peut se concentrer sur la course et j’espère que les employés se sentiront bien et pourront avoir foi en ce qu’ils font et en leur avenir au sein de l’entreprise.* »

Les individus compétents qui sortent d’une période difficile donnent souvent l’impression qu’il est très simple d’affronter l’adversité la tête haute, comme si les résultats obtenus avaient toujours coulé de source et qu’il avait suffi, pour y arriver, de prendre les bonnes décisions. Cela a peut-être été le cas à Enstone sous le commandement de Boullier ces trois années, mais notre homme a l’humilité de reconnaître qu’il a eu des moments de doute : « *Bien sûr, devenir patron d’écurie, ce n’était pas rien. Au moins, je connaissais les lieux, car j’étais venu en 2005 pour affaires. Mais quand on se voit proposer le poste de patron, on dit : “Euh, vous êtes sûrs que je peux le faire ?” Et les gens qui me dirigeaient répondaient : “Oui, on te fait confiance. On sait que tu vas y arriver.” Ce qui voulait dire une chose essentielle : “Tu n’es pas tout seul.”* »

Gagner la confiance du personnel d’Enstone a été un des plus grands →



défis de son entrée en fonction : « Il y a tout un passé, reconnaît Éric. Et avec de fortes personnalités. Je pensais que ce serait très dur et qu'il faudrait que je fasse beaucoup d'efforts pour comprendre les gens et respecter leur culture. Mais petit à petit, les gens savent que vous avez des vues différentes et ils le comprennent. Mon truc, c'est la discrétion : comprendre d'abord, puis entamer la discussion, la négociation, la prise de décision. Mais il faut surtout faire preuve de respect et être à l'écoute. »

Lorsqu'on lui demande de résumer les différences entre la culture de la course en France et en Angleterre, Boullier se montre d'abord un peu réticent, puis tente une réponse : « C'est complexe et difficile à expliquer en quelques mots. En Angleterre, la culture est plus... établie... En France, chacun a tendance à n'en faire un peu qu'à sa tête. Alors qu'ici, c'est plutôt... "Bon, alors, asseyons-nous et échangeons des idées..." Donc les choses se passent parfois différemment. »

Quelle que soit la méthode ou le mélange culturel, une chose est sûre : ça marche. Enstone en 2012 : neuf podiums avant la Corée, d'excellents résultats dans les deux championnats. Il n'y a pas de hasard. Quel est ton secret, Éric ? Sans hésiter, il évoque la culture de l'innovation chez Enstone, une façon d'aborder la course en acceptant le risque d'échec sans le craindre. Comme le système d'échappement vers l'avant de 2011 ?

« Exactement, » répond-il, remontant à 2010, où le directeur technique James Allison avait proposé pour la première fois une solution osée mais prometteuse pour augmenter l'appui.

« Je me souviens très bien. James est entré dans mon bureau, tout excité. Il a commencé à me faire un petit dessin. On a eu deux ou trois réunions de ce genre, puis il est venu me voir pour m'annoncer que les résultats en soufflerie étaient positifs et qu'on pouvait se lancer. James était à fond et j'ai été vite convaincu. Le timing était bon.

On était encore nouveaux au sein d'une équipe "Enstone" – on était Lotus-Renault, en fait – et c'était donc le bon moment pour propo-

ser quelque chose d'un peu différent. Ça entrait parfaitement dans le cadre de notre stratégie de créativité. Ce n'était pas un hasard. »

Cette année, l'écurie a mis au point la suspension réactive (interdite avant le début de la saison) et l'excellent double DRS qui a épaté les équipes adverses. Et si la victoire, au moment où nous écrivons ces lignes, n'a pas encore été au rendez-vous, chaque course a été marquée par un Kimi ou un Romain au volant d'une E20 immanquablement rapide et adaptable. Boullier se montre philosophe lorsqu'on évoque l'absence de trophée du vainqueur, mais il la justifie par une approche orientée sur la course plutôt que sur les qualifs en début de saison. « Mais il n'y a pas d'excuses. Bien sûr, il nous manque encore quelque chose. Cette année, la compétition est très, très serrée, et pour gagner il faut briller en qualifs, tirer le maximum des pneus, avoir une stratégie de course imparable. La frustration ne s'est pas encore fait sentir, mais ça pourrait venir, on n'en est pas loin. À Budapest, mes pilotes ont tous les deux failli dépasser Lewis. Ce qui nous a donné de l'espoir pour Spa, mais là encore, on a été déçus, même si on devrait être heureux d'avoir fait un podium [Kimi est arrivée troisième]. »

Il précise également que l'équipe a toujours une seule chose en ligne de mire : le titre. Et si Lotus remportait le championnat sans avoir gagné de course... « Je ne serai pas fâché, ça c'est sûr ! Ça fait partie de la compétition. On fait tout pour gagner des courses, mais au final, c'est le titre qui compte. Bon, ce ne serait pas le scénario idéal, mais je ne m'en plaindrais pas. »

Alors, un titre remporté à la volée ? Voilà déjà 30 ans que Keke Rosberg décrocha le championnat dans sa Williams FWo8 après une seule victoire en course. Après deux saisons dominées par Red Bull, un titre Kimi-Lotus ne ferait pas de mal – et s'accorderait très bien avec une saison en dents de scie et une équipe

qui se targue de faire les choses à sa façon. Et puis, ce serait plutôt bien joué pour un patron qui, dans sa jeunesse, avait la tête dans les étoiles. **F1**

Le patron français se détend devant une tasse de thé anglais dans son QG de Woodstock.



Ce Genii qui se cache derrière Lotus F1



Après Benetton et Renault, l'écurie d'Enstone qui porte le nom de Lotus est aujourd'hui entre les mains de Gérard Lopez, du groupe Genii Capital. Boullier explique que l'investisseur ne se contente pas de jouer le rôle du capitaliste qui engrange les bénéfices.

« Genii est propriétaire à 100 % et Lotus est un sponsor. Nous sommes en droit d'être le seul et unique représentant du groupe Lotus en F1 et d'arbore le nom de la marque. »

Il définit la structure de Genii et ses cinq composantes : énergie, pétrole et gaz ; mécanique (moteurs F1 et hybrides) ; nouvelles énergies et énergies renouvelables ; finance ; gestion d'actifs. Sa stratégie consiste à investir dans des entreprises qu'il fait évoluer pour éventuellement les revendre.

Alors, pourquoi la F1 ? Boullier analyse : « Genii a créé une plateforme qui utilise la F1 comme levier. Où que nous allions, toutes les branches de Genii se servent de la F1 pour attirer de nouveaux partenaires, la F1 étant leur produit vedette. Donc, l'équipe doit obtenir de bons résultats afin d'être considérée comme un produit gagnant qui fait marcher les affaires. »

Rien à voir avec le patron de F1 d'autrefois. Mais, comme Boullier le fait remarquer : « Depuis 2010, nous sommes dans une époque où les équipes doivent cultiver leur identité. C'est très différent d'il y a dix ans, où les fabricants n'avaient qu'une seule stratégie : vendre des voitures. Ce n'est plus comme ça. Nous faisons de la course, nous représentons les sponsors et nous exploitons la personnalité de nos pilotes et de notre équipe. Nous devons construire une image bien à nous. »



**LE MEILLEUR
DE DEMAIN
EST DÉJÀ DANS**



Stuff

**CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX
OU SUR WWW.WEBABO.FR/STUFF**

GARDER LA FOI

Avec une franchise exceptionnelle, Lewis Hamilton évoque ses doutes, sa période d'initiation à la F1 auprès d'Alonso et l'importance de la foi dans sa carrière

TEXTE PETER WINDSOR

Lewis Hamilton prend place dans le motorhome de McLaren à Monza et nous adresse un sourire radieux. Étonnement général : est-ce bien le véritable Lewis ? Est-ce qu'il joue la comédie ? Est-ce bien lui, ce brave gars qui affronte la tempête en montrant qu'il est tout simplement incompris ? Où est-ce l'autre Lewis, l'anti-Button, le futur pilote Mercedes que nombre de fans britanniques (et probablement pas mal d'Espagnols) se plaisent à dénigrer ?

Voilà bien longtemps que nous avons rencontré Lewis pour la première fois. C'était à Valence, en 2006, alors qu'il faisait ses armes en testant une GP2. Il était époustoufflant ce jour-là : tellement brillant dans le Virage n°1 (la seule courbe intéressante du circuit) qu'il éclipsait tout le reste. On n'avait pas vu mieux depuis... Nigel Mansell. Il y avait dans son pilotage une souplesse qu'on ne trouvait pas chez Michael. Pas d'agressivité à la Fernando Alonso. Un peu plus d'énergie que Kimi Räikkönen. Et il gérait mieux l'avant de sa voiture que Mika Häkkinen.

Plus tard dans la journée, Lewis et moi nous étions retrouvés, dans une tribune vide, pour évoquer sa vie, sa formation et la saison de GP2 qui s'annonçait. Je regrettais de ne l'avoir jamais vu courir en kart ou en F3. Et je ressentais un grand respect pour le travail accompli chez McLaren par Ron Dennis et Martin Whitmarsh. Ils avaient déniché ce jeune prodige et l'avaient fait évoluer jusqu'en GP2. Quelle prouesse admirable. Aucune écurie de F1 n'avait jusqu'alors découvert et accompagné un si jeune pilote.

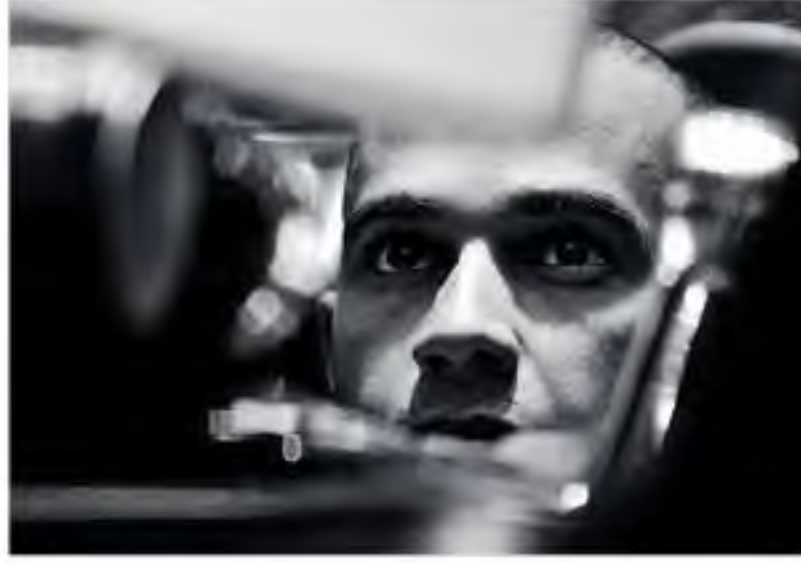
Revenons au présent. Que reste-t-il ? Voici un pilote qui, avec Monza, a remporté 20 courses et un titre mondial et qui, cette année, est plutôt bien placé pour en décrocher un deuxième. Pas mal, me direz-vous. Sensationnel, vous répondrai-je. Difficile en effet de modérer ses louanges quand on ajoute que Lewis avait failli remporter le titre lors de sa première saison (2007), qu'il avait dû, comme tous les autres, s'effacer devant Brawn en 2009 et qu'il disposait d'une monoplace moins performante que la Red Bull d'Adrian Newey en 2010 et 2011.

Et malgré tout cela, il continue à faire l'objet de critiques, plus qu'aucun autre pilote. Son nom est entaché par la tourmente du "Spygate" avec

Ferrari en 2007. Il est hyper performant face à son coéquipier Fernando Alonso, et voilà que les fans espagnols lui reprochent d'avoir triché contre leur star. Il pousse un peu trop sa voiture dans les premiers tours et les autres pilotes l'accusent d'être impétueux. Il s'emporte parfois après des dépassements mal négociés. En bref, il a fait des erreurs, et pas qu'un peu.

Les critiques à l'encontre de Lewis sont sévères – allant jusqu'à prétendre que les magazines de →





voient leurs ventes diminuer quand il est en couverture. On lui reproche surtout d'être colérique. « *Il ne pourrait pas rester cool, comme Jenson Button ?* » demande-t-on. La réponse est simple. Lewis déteste être dominé en qualifs par son coéquipier – de même que Fernando détestait arriver derrière Lewis chez McLaren. C'est le territoire du plus rapide. Se faire battre sur ce terrain est insupportable pour Lewis. Cette année, il a devancé Button à dix reprises contre quatre (avant Suzuka). Si les rôles étaient inversés et que Jenson ridiculisait Lewis en qualifs, les médias se feraient un plaisir d'afficher la consternation de Hamilton.

On parle beaucoup de l'incident de Spa, qui a révélé un Lewis indigné de ne pas être en pole. Avec ses ingénieurs, il avait opté pour un appui plus élevé, un choix finalement peu probant. Lewis était furieux. Une victoire potentielle lui filait entre les doigts alors que la McLaren avait le vent en poupe. Mais sa colère se manifesta de façon inattendue : il envoya une photo des

données télémétriques sur Twitter pour comparer son tour le plus rapide et celui de Jenson, provoquant l'embarras de son équipe et les ricanements incrédules de ses adversaires. C'était un geste de colère dont il aurait pu se passer. Pour les adeptes des nouveaux médias, l'affaire avait un côté cocasse. Lewis avait, sous le coup de l'impulsion, envoyé un compte-rendu interne aux fans du monde entier.

Cela dit, il aurait pu faire pire. Petit retour en arrière : Brésil, 1977, Nika Lauda estime que Carlos Reutemann lui a coupé la route en qualifs et exige que celui-ci soit "déchargé" de tout le travail en tests. Et Mario Andretti n'a pas non plus très bien réagi lorsque Ronnie Peterson s'est mis à le devancer chez Lotus. Plus récemment, au Canada 2007, après s'être fait devancer une fois de plus par Lewis, Alonso avait mis la pression sur McLaren pour qu'ils passent des freins Carbone Industrie aux Hitco.

Nous voilà à Monza, à discuter tranquillement, et Spa semble déjà un loin-



Lewis ne supporte pas d'être battu en qualifs par son coéquipier, ce qui lui a valu de s'emporter et surtout, de faire des erreurs.

tain souvenir. La victoire au GP d'Italie est encore à venir, mais Lewis est détendu. « Je suis comblé dans la vie. J'ai une famille formidable qui compte sur moi et sur qui je peux compter. Je conduis les plus belles voitures du monde, j'ai l'occasion de faire de bonnes choses comme par exemple aller aux Philippines pour rencontrer les gamins des rues [avec l'UNICEF, association humanitaire pour les enfants]. On me demande parfois si j'aimerais être dans la situation de Fernando chez Ferrari, dans une équipe qui focalise tous ses efforts sur moi, mais à vrai dire, je ne crois pas que ça me plairait. J'aime bien avoir un coéquipier comme Button, un type vraiment rapide qu'il faut battre à chaque course. En six ans, il m'est arrivé une ou deux fois de caresser l'idée de lâcher l'affaire complètement, mais ces pensées se sont envolées aussi vite qu'elles sont venues. C'est la vie. On se dit parfois : "Je n'en peux plus, je veux faire autre chose." Mais il n'y a rien que je désire autant que de courir en F1. »

Nous lui demandons de raconter son meilleur moment de la saison – le circuit, ou le tour où il s'est senti le plus en harmonie avec la voiture. « Hum... Je dirais le Canada, [où Alonso mena pratiquement tout le temps avant que ses pneus ne le lâchent] répond-il. J'ai eu cette même sensation depuis, mais jusqu'à présent, c'est au Canada que j'ai eu la meilleure avance. » Nous évoquons également son évolution en tant que pilote depuis 2006. Fernando lui a-t-il appris beaucoup de choses en 2007 ? « Énormément. Ses manies, son rôle au sein de l'équipe, son style de pilotage... »

Parlons-en, justement. Lewis a-t-il changé de style, et si oui, a-t-il ajouté une touche "Fernando" à son répertoire ? « Je n'ai pas essayé de le copier, mais j'ai intégré sa façon d'aborder les vitesses minimum et les points de freinage, par exemple. Quand attaquer, quand ne pas attaquer, comment pousser la voiture à son maximum. Tout ça, c'est Fernando. Je regardais les

données pour voir ce qui était différent dans ce qu'il faisait, puis j'essayais de faire pareil, ou de comprendre pourquoi il faisait comme ça. Et je peaufinais ma technique. Depuis, c'est plutôt mes propres erreurs qui m'ont permis d'évoluer. Personne ne m'a appris autant de choses que Fernando. Cela dit, je fais toujours beaucoup d'erreurs. Je peux encore m'améliorer sur plusieurs plans et je m'y efforce. »

À l'heure de cette conversation, les projets de Lewis pour 2013 n'avaient pas encore été révélés. « Je voudrais finir ma carrière au sein de l'équipe avec laquelle je l'ai commencée, annonce-t-il prudemment. Ce serait bien, mais il faut aussi envisager toutes les possibilités avant de décider. » Avec la perfor-

mance désastreuse de Michael Schumacher à Singapour et la dégringolade du champion dans l'estime des dirigeants de Mercedes, les portes se sont ouvertes pour Lewis. Il a accepté l'invitation, au mépris de toute logique sportive mais montrant néanmoins une volonté de prendre un risque. Le défi qui l'attend est immense, mais ce nouvel environnement lui permettra d'évoluer encore, et sans doute plus rapidement. Mercedes dispose d'un budget en béton, d'excellentes infrastructures et d'une ambition sans faille. Histoire de faire d'une pierre deux coups, Lewis prendra donc l'ancienne place de Jenson. S'il gagne (ce qui ne fait pas de doute), ce sera d'autant plus réjouissant.

Ainsi, nous entrons enfin dans le vif du sujet : comment percer le véritable mystère Lewis, ce dur au cœur tendre que l'on a vu débarquer en 2006 ? Nous évoquons ses fréquentes références à « Dieu », à la « bénédiction ». Cette rhétorique est courante dans des sports comme le golf, par exemple, mais généralement bannie de l'univers hyper cool et tape-à-l'œil de la F1. Même Rubens Barrichello n'a pas osé. Alors, en quoi Lewis croit-il ? Question un peu indiscreète, je

> La relation entre Jenson et Lewis n'est plus la même depuis la fâcheuse affaire du tweet de Spa 2012.



▲ Lewis avoue qu'il a appris énormément de choses en 2007 auprès d'Alonso, malgré la rivalité qui les dévorait.

vous l'accorde. Et pourquoi est-il si franc sur un sujet qui pourrait lui valoir des moqueries ? « Je n'aime pas trop en parler, répond-il, car dans le paddock, les commentaires sur mes propos vont bon train. J'ai grandi dans une famille prati-

quante. J'allais régulièrement à l'église. Avec la course, ce n'était plus vraiment possible, mais je vais à l'église quand je suis en famille, que ce soit aux États-Unis ou à Monaco, car je pense que sans l'aide de Dieu, je ne serais pas là aujourd'hui. Je n'aurais pas toutes ces opportunités. Donc pour moi, c'est très, très important de rester proche de lui. »

Une attitude vraiment à contre-courant de la bienséance du paddock, n'est-ce pas ? « Oui, j'ai droit à des remarques quand j'évoque ces choses-là, avoue-t-il, le sourire en coin. Mais ça m'est égal. Je respecte toutes les religions. Je respecte tous ceux qui ont la foi et qui croient en quelque chose de plus grand. Après, chacun doit être fidèle à soi-même. » →

"Il m'est arrivé de penser que je devrais lâcher l'affaire"



PHOTOS: LORENZO BELLANCA/LAT; MARK THOMPSON GETTY IMAGES; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES



Lewis parle de sa foi :
*"Sans l'aide de Dieu,
 je ne serais pas là
 aujourd'hui, je n'aurais
 pas toutes ces
 opportunités."*

Nous poursuivons la discussion (sur la course, principalement), puis Lewis se lève : il doit se rendre à une soirée de bienfaisance avec Jenson. Les photographes se bousculent devant la porte, espérant peut-être saisir une certaine tension entre les deux pilotes. Certes, ces deux-là ne sont pas aussi proches qu'avant – ce qui n'est pas étonnant. Lewis a été pris en flagrant délit à Spa. La prochaine fois, il pensera à sourire plus longtemps et à dissimuler un peu mieux ses sentiments.

Lewis a beaucoup de défauts – comme tout le monde. La différence, c'est qu'il en parle, et avec émotion. Il n'évite pas le sujet, il ne fait pas l'autruche, comme Jackie Stewart ou Alain Prost. Il est très humain, et ses défauts ne sont pas moins humains. Ce qui fait de lui une cible facile. En revanche, c'est un pilote fabuleux doté d'une grande confiance en soi et d'une foi à toute épreuve. Jim Clark disait parfois à Andrew Ferguson, manager de Lotus : *« Je vous manquerai quand je ne serai plus là. »* C'est pareil pour Lewis. C'est trop facile de parler de ses défauts juste pour le côté juteux de la chose. Chez McLaren, on va le regretter, c'est sûr. D'un certain côté, McLaren y perd peut-être plus que Mercedes n'y gagne.

Mais le temps fera son office. En 1984, Nigel Mansell était le pilote que tout le monde (dans le milieu très fermé de la F1) se plaisait à détester. Même en 1992, on se contentait de le supporter. Aujourd'hui, c'est un ancien qui fait l'admiration de tous. Lewis a entamé une transformation du même type : il a commencé avec McLaren, l'équipe cool, et il passe à Mercedes, la grosse machine teutonne. En attendant, comme Nigel, il reste fidèle à lui-même et à ses croyances, sans se soucier des conséquences.

Lewis regarde son interlocuteur droit dans les yeux. Sa sincérité est manifeste. Et c'est cette franchise qui définit aujourd'hui sa personnalité au sein du paddock. Autour des motorhomes, tout le monde parle des affaires du moment – la F1 à Monza, en l'occurrence. Ici, dans le quartier de McLaren, Lewis Hamilton nous parle de l'existence.

– *« Tu es constamment dans le collimateur, ajoutons-nous, plus que tout autre pilote dans l'histoire de la F1. Tu gères ça comment au quotidien ? »*

– *« Ça dépend. Là, j'ai l'impression que vous avez raison, que c'est vraiment le cas, mais j'essaie de me dire que ce doit être pareil pour les autres. C'est peut-être aussi à cause de mes deux premières années en F1, où tout allait super bien pour moi. J'ai peut-être mis la barre trop haut, ce qui fait qu'on attend beaucoup de moi. D'après certaines personnes, comme mon père ou Ron Dennis, on se fait critiquer seulement quand on réalise de grandes choses. Ils ont peut-être raison. C'est une façon de voir les choses... »*

– *« Est-ce que tout ça t'empêche de dormir la nuit ? »*

– *« Non, répond-il en riant. Je dors très bien. Mais je ne suis pas tendre avec moi-même. Je porte un regard différent des autres sur ma propre performance. La chose la plus importante pour moi, c'est ma performance. D'accord, il y a des millions de gens qui regardent, mais en ce qui concerne mes performances, je ne pense pas avoir quoi que ce soit à me reprocher. Je suis désolé si certains pensent que si, mais c'est la vie. Les gens doivent prendre parti. J'essaie de faire ce qu'il faut, avec les gens qui me touchent. Il faut donc que je touche plus de gens à l'avenir. C'est ce que j'ai l'intention de faire. »*

Tel Nigel, tel Lewis, mais avec une différence de taille : Nigel a dû attendre la moitié de sa carrière avant d'avoir une bonne voiture entre les mains. Il n'a pas eu beaucoup de temps pour gagner. Lewis, qui a déjà fait ses preuves, a tout le temps devant lui. Il peut donc se permettre de passer chez Mercedes juste *« parce que j'en ai envie »*. Lewis ignore si la prochaine Mercedes sera compétitive – et il s'en moque. Il sait que si la voiture est bonne, il fera des prouesses, et si elle ne l'est pas, il gagnera quand même quelques courses. Ses fans seront peut-être surpris, et pourtant, voilà bien le personnage : le défi compte autant que le résultat. Il est pilote de course, après tout. **F1**





F1 TYRE MOUNTED ON CANNON



ARCEAU DE SÉCURITÉ AVANT

CASQUE DU PILOTE

Cette **roue** va être **projetée** sur un **arceau** à **225 km/h**, dans le cadre des dernières **recherches** sur la **sécurité** des cockpits ouverts. **F1 Racing** détaille ce qui arrivera **alors...**

PHOTOS WILL THOM/INSTITUT FIA





L'objet dur, noir et à la mécanique provocante photographié sur ces pages est d'une beauté sauvage. C'est, dans un sens, une structure à objectif unique – un canon, mais d'un genre hyper spécialisé, dont la noirceur se dessine dans le ciel bleu d'un aérodrome du Suffolk en Angleterre. Comme tous les canons, il a été conçu pour projeter des objets sur quelque chose, mais, dans ce cas précis, pas pour les détruire. Au lieu de cela, il lance des objets calibrés de manière scientifique, selon des paramètres strictement contrôlés, sur d'autres objets, afin d'observer ce qui arrive quand la collision souhaitée se produit.

Fonctionnant à l'azote comprimé à 1200 psi et actionné dans des conditions minutieusement étudiées, il est devenu un composant vital du programme du FIA Institute qui mène des recherches sur la sécurité des habitacles. Et si, un jour, de magnifiques pare-brise ou arceaux de sécurité parfaitement conçus sont ajoutés aux monoplaces de Formule 1 pour mieux protéger les pilotes de la prochaine génération, il faudra remercier ce colosse.

Ce canon est l'œuvre d'Andy Mellor, patron du service technique du FIA Institute. En collaboration avec Peter Wright et Hubert Gramling, consultants en recherche du FIA Institute, il étudie depuis plus d'un an les avantages et les inconvénients potentiels de l'ajout d'une protection supplémentaire à la zone du cockpit ouvert des Formule 1.

Les recherches de ce trio ont été suggérées par le Groupe de travail technique de la F1, un groupe d'éminents ingénieurs issus de différentes équipes de F1 ou autres structures directement associées à la discipline (tels que le FIA Institute), qui a décrété que même si la sécurité des

pilotes s'améliore d'année en année, il serait bon de se pencher plus sérieusement sur la zone du cockpit ouvert.

Lors des qualifications du Grand Prix de Hongrie 2009, Felipe Massa fut grièvement blessé par un ressort provenant de la Brawn de Rubens Barrichello, et cet accident a soulevé la question d'une meilleure protection de la tête du pilote. Pour 2012, une bande de Zylon a été ajoutée sur la visière des casques des pilotes de F1, zone où le casque de Massa avait subi l'impact maximum. Mais les recherches en cours sur les cockpits fermés visent à établir si de nouvelles améliorations peuvent être réalisées.

L'accident de Fernando Alonso lors du GP de Belgique 2012, survenu quand la Lotus de Romain Grosjean, soulevée de terre, heurta sa Ferrari au virage de la Source en passant non loin de la tête du pilote espagnol, a remis au premier plan l'urgence de ce type de recherche et poussé le directeur technique de McLaren, Paddy Lowe (membre du Groupe de travail technique), à remarquer : « *Je pense qu'il va falloir trouver quelque chose [Ndlr : une forme de protection] car le risque est énorme. Quand un incident arrive, combien de fois avons-nous estimé l'avoir échappé belle ? Un jour ce ne sera pas le cas et nous nous dirons que nous aurions dû faire quelque chose...* »

Poussé par les mises en garde du Groupe de travail, le FIA Institute a effectué des expériences à Bentwaters, une ancienne base militaire aérienne près d'Ipswich. La première portait sur deux types de dispositifs conçus pour protéger un pilote de l'impact d'un objet volant. L'expérience a été réalisée avec une roue de F1, d'un poids de 20 kg, lancée à 225 km/h, d'abord contre un pare-brise en polycarbonate, puis contre une bulle d'avion de chasse en polycarbonate issu de →

TEST 1 : ARCEAU DE SÉCURITÉ AVANCÉ

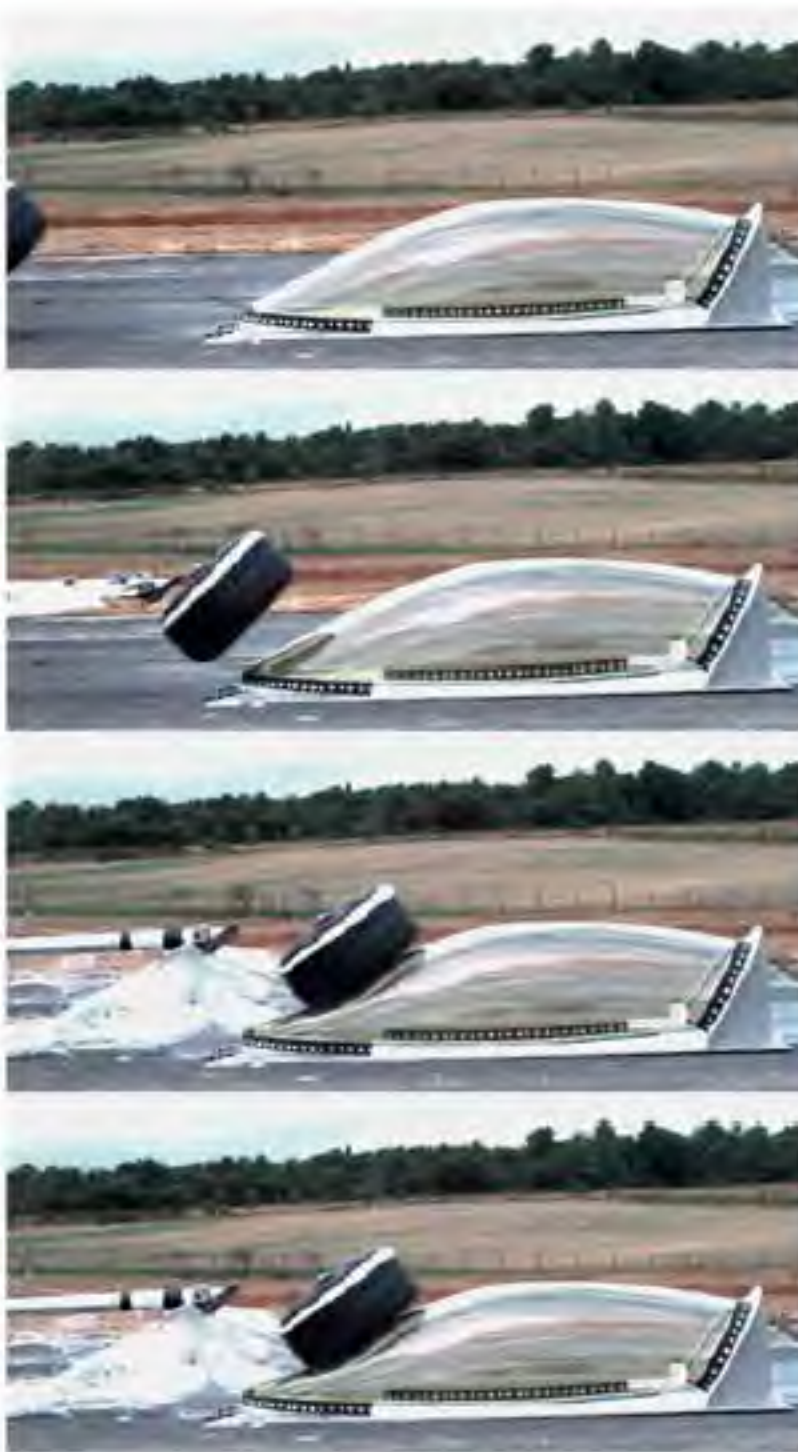
Les arceaux de sécurité avancés en titane ont fourni les résultats les plus prometteurs lors des tests du FIA Institute sur les habitacles ouverts. Comme le montrent ces photos, la structure dévie la roue de la tête du pilote. L'impact dégonfle le pneu, ce qui l'empêche de rebondir dans la foule.

l'aéronautique. Les résultats des deux impacts ont ensuite été analysés. Le réglage du canon et, lors du premier test, le positionnement du pare-brise, ont été mis au point par des calculs à grande échelle menés par Mellor And Co. Ils ont pris comme point de départ des données connues de l'impact d'un oiseau sur une bulle d'avion de chasse, selon lesquelles un oiseau de 1,8 kg heurtant un avion à 1000 km/h génère une énergie de 73 kilojoules.

Aujourd'hui, les bulles d'avion de chasse telles que celle qui a été utilisée dans cette étude sont conçues pour résister à ce type d'impact sans dégât apparent. Le cas de la F1 est assez différent. L'objet volant testé n'est pas un petit volatile à plumes : c'est une roue attachée à un pivot atteignant une masse globale d'environ 20 kg. La vitesse de l'impact, quoique assez élevée (225 km/h) serait très inférieure à celle d'un oiseau heurtant un avion de chasse. À cette vitesse-là, le choc dégage une énergie de 31kJ.

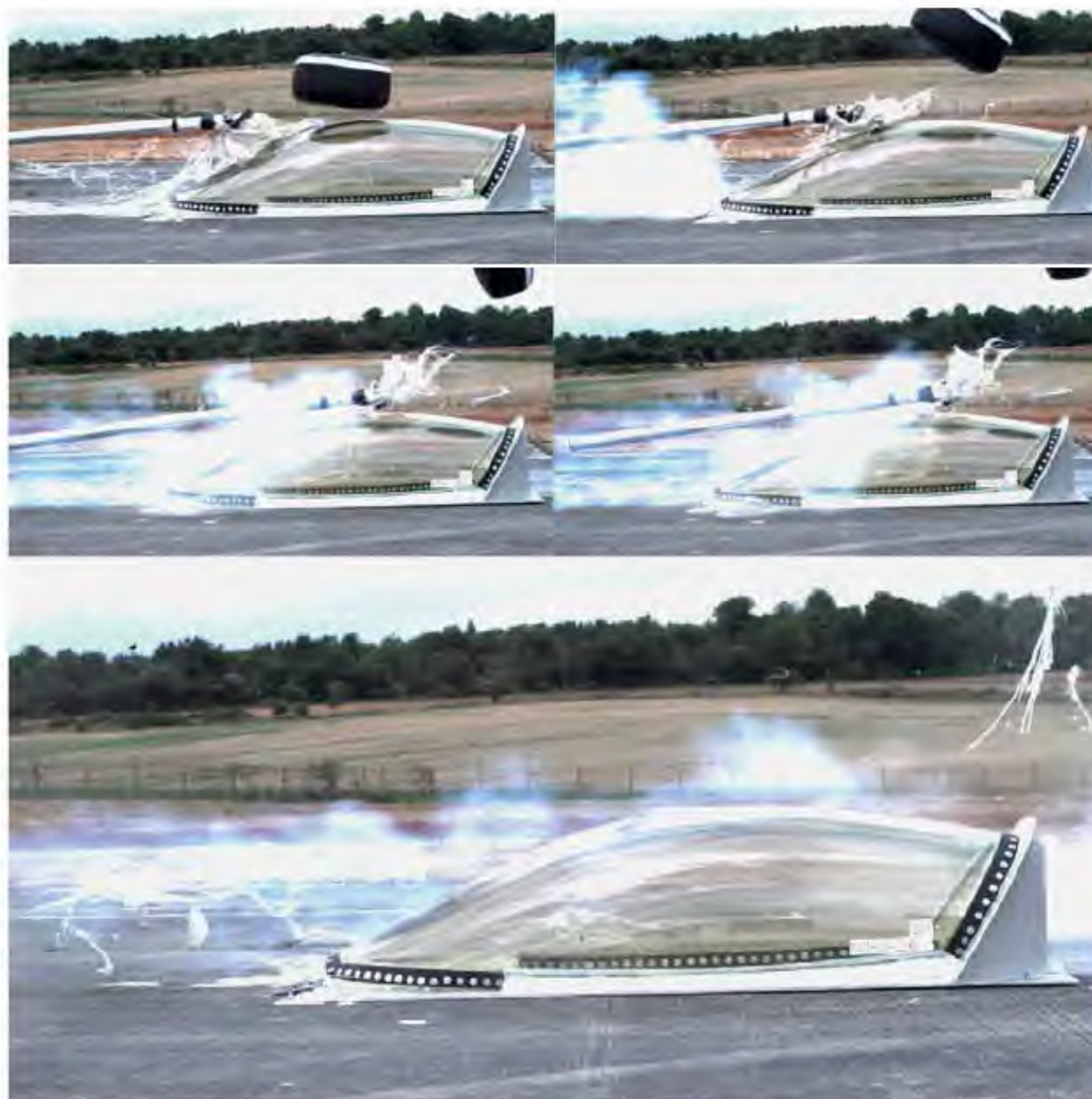
« Nous avons estimé qu'une bulle résisterait à un oiseau résisterait à une roue à cette vitesse, a déclaré Mellor, mais notre objectif était de comprendre la science et l'ingénierie nécessaires pour dévier une roue de la zone où se trouve la tête du pilote. »

Pour ces essais, le réglage de l'équipement exigeait une précision extrême afin d'obtenir une fiabilité maximum. Tout d'abord, le canon : il a été fourni par Bickers Action, une entreprise qui fournit des véhicules et du matériel inhabituels



TEST 2 : LA BULLE DU TYPE AVION DE CHASSE

Les vues au ralenti du test projetant une roue sur une bulle d'avion de chasse révèlent l'effet rebond de l'écran en polycarbonate. La bulle sort quasiment intacte après l'impact, assurant que le pilote serait indemne, mais la roue rebondit et pourrait atterrir sur les spectateurs.



pour le cinéma – essentiellement pour des scènes de cascades. Pour ce test, on y a ajouté un cylindre rempli d'azote comprimé à 1200 psi propulsant un piston inclus dans un tube de 2,5 m de long.

Lors de la mise à feu, l'azote comprimé pousse le piston, générant une accélération de 80g en moyenne, atteignant 225 km/h sur seulement 2,5 m.

Sur toute cette distance, le piston est en vol, avec la roue complète à son extrémité, et c'est là qu'entre en jeu la science de la F1 en matière de sécurité. Le piston, avant l'insertion dans le tube, est fixé à des câbles de contention de roues de type F1 conçus pour se briser à 80 kilonewtons. Ils cèdent à exactement deux mètres du point de sortie du canon.

« Les câbles sont conçus pour prendre rapidement de la vitesse avec le piston, dit Mellor, et ils sont libérés à un point très précis, afin de laisser la roue voler librement vers la cible. » Au moment précis où les attaches se tendent, la base du piston dépasse un trou d'évent de 20 mm dans le canon, laissant l'azote sous pression s'échapper, ce qui réduit la poussée. « C'est un réglage calibré très précisément, explique Mellor. Il a fallu beaucoup de travail pour y parvenir. »

Et ce n'est pas tout. La roue est calée à l'extrémité du piston selon un angle de 45°, l'angle nécessaire pour que la partie la plus basse de la jante, plutôt que la surface de la gomme du pneu, heurte la cible. Le bord d'attaque de la bulle et du pare-brise fait un angle de 30° sur l'horizontale, entraînant un écart de 15° entre la roue et la protection. De ce fait, l'ensemble jante/pneu touche le pare-brise et la bulle avec son bord de fuite. Il ne peut respecter cet angle d'approche que grâce à sa position particulière sur l'extrémité du piston. Selon Mellor, « c'est une interface très élaborée, conçue de façon à ce que le centre du canon passe au travers du centre de gravité de la roue. »

Toute cette technologie fait que l'ensemble roue/pneu vole librement sur 50 cm entre le moment où elle se détache du piston, ralentie par ses attaches, et l'impact avec le pare-brise ou la bulle. « À cette vitesse, remarque Mellor, la roue est comme une aile, elle a tendance à s'élever, donc la distance entre le lâcher et l'impact doit être courte. »

On réalise trois mises à feu : la première contre le pare-brise et les deux autres contre la bulle. Le pare-brise en polycarbonate triple couche de 30 mm d'épaisseur éclate tout en déviant la roue et son pneu, évitant ainsi tout impact potentiel avec le casque du pilote. La bulle, par contre, les dévie sans aucun dégât apparent. Au ralenti, la visualisation de l'impact sur la bulle montre qu'elle fléchit pour absorber l'énergie du choc, avant de faire rebondir la roue vers l'extérieur.

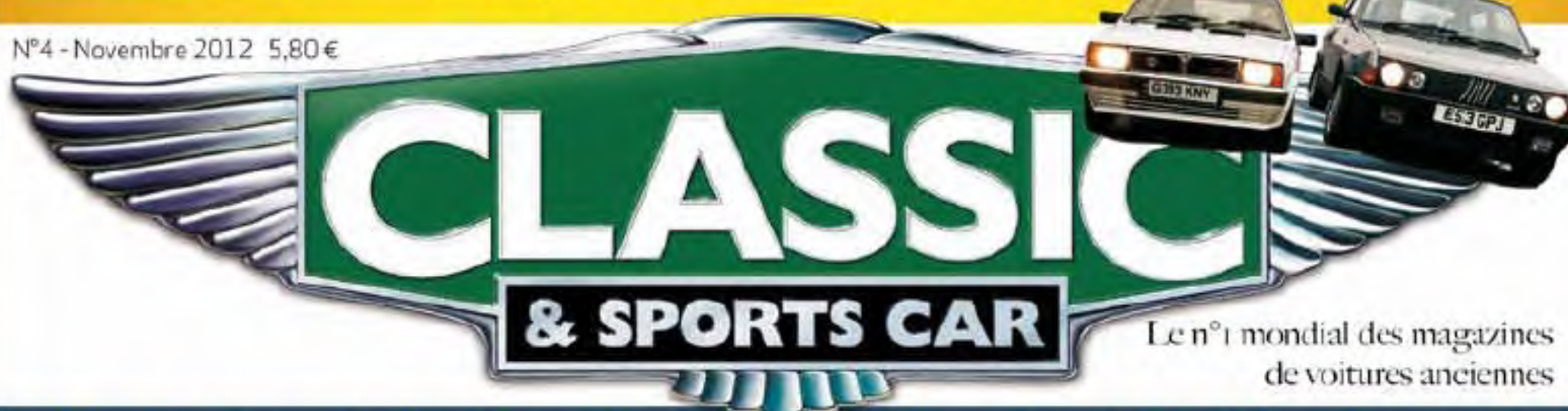
« On a pu constater que le pare-brise dévie la roue hors de la zone occupée par le casque du →

NUMÉRO UN DES MAGAZINES DE VOITURES ANCIENNES



LANCIA DELTA HF / FIAT RITMO ABARTH LES BOMBES

N°4 - Novembre 2012 5,80 €



Le n°1 mondial des magazines
de voitures anciennes

Toutes les générations des cabriolets les plus désirables du monde

MERCEDES SL

RAPIDES • ÉLÉGANTS • LUXUEUX • FIABLES

BELOUËRE & C. - LUDERICHARDSEN - NURE - BRUNNEN
- PORTOFANTASI - ALLENACHIESE - DIMIG & C.



Sportives double arbre le brio en plus
Riley Elf et Wolseley Hornet, les Mini chics
Corvette Rondine le chef-d'œuvre de Tjaarda

PLUS

Fantastique Ferrari 375 MM
La reine des GT en 1955 ?



Sunbeam Tiger V8
Une tigresse pour les rallyes



Le dernier titan de Bugatti
Au volant d'un Type 59/50B



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE

pilote, explique Mellor, mais ce faisant, il est abîmé. La bulle la dévie vers le haut quasiment sans dégât visible après le test. Dans les deux cas, on obtient des marques de pneu, mais sur la bulle, aucune fêlure apparente. Cela montre que c'est un matériau élastique parfaitement efficace pour écarter la roue. »

Les deux protections ont réussi à éviter un impact potentiel sur le casque du pilote, mais le test a soulevé d'autres interrogations : l'accessibilité du pilote et la ventilation seraient-elles réduites ? Et quid de la visibilité ? Quel serait le poids de cette bulle ou de ce pare-brise ? Faudrait-il les nettoyer, avec un essuie-glace ?

Ces questions ont déjà été abordées par les recherches sur la sécurité des habitacles ouverts avec l'arceau de sécurité en position avancée. Selon Lowe, le Groupe de travail technique de la F1 pense que c'est la voie la plus prometteuse et que l'on pourrait même voir des dispositifs de sécurité intégrés au règlement technique 2014. « Nous avons mené des recherches sur des barres placées devant le pilote en vue de dévier toute roue ou toute voiture venant le heurter, a-t-il déclaré à l'issue du GP de Belgique. On n'en est pas encore au cockpit fermé, mais on pourrait ainsi obtenir une protection contre des voitures glissant le long de l'habitacle ou venant du dessus. »

La structure testée par le FIA Institute ressemble, au premier abord, à un arceau de sécurité banal, d'un type souvent vu sur de nombreuses voitures de course, bien qu'il ait une drôle d'allure, ainsi fixé sur une plaque de métal sur le béton de la base de la Royal Air Force de Bentwaters. Son importance, cependant, ne repose pas sur sa conception mais sur son emplacement et sur la façon dont il serait monté sur la voiture. Cet arceau avancé a été créé dans l'intention de protéger la tête du pilote des débris, et la recherche sur son emplacement optimum, naturellement, est extrêmement importante. Fabriqué et fourni par l'équipe Lotus F1, il pourrait, en théorie, être monté sur une voiture au point le plus avancé de l'habitacle, là où la section du nez rejoint le bulbe avant. La hauteur maxi de l'arceau serait de 10 cm au-dessus du casque du pilote, formant ainsi une barrière déviant l'impact devant le pilote. Il a été testé dans les



TEST 3 : LE PARE-BRISÉ PARTIEL

Le tir sur un pare-brise partiel a une conséquence plus spectaculaire que le test sur une bulle d'avion. L'écran triple couche est sévèrement endommagé par l'impact mais il a réussi à dévier la jante et le pneu de la tête du pilote. Avec ce type de protection, l'habitacle des F1 serait toujours "ouvert".


mêmes conditions que la bulle et le pare-brise, avec des premiers résultats encourageants.

« L'arceau de sécurité a donné de très bons résultats, dit Mellor, et a été capable d'écarter la roue de la tête du pilote. Nous avons fait des essais en projetant la roue vers le centre de la voiture, mais aussi de biais. »

Autre résultat positif du test, l'effet de l'arceau sur l'ensemble roue/pneu. La recherche s'est penchée sur ce qui se produit après que la protection du cockpit a dévié l'objet projeté : où ira la roue après avoir rebondi sur cette protection ? Dans deux tests distincts, cependant, l'arceau a dégonflé le pneu sur sa jante sous l'effet de l'impact. « C'est sans doute une bonne chose, analyse Mellor. Cela signifie que la roue ne rebondit pas beaucoup. Elle s'arrête beaucoup plus vite si le pneu se dégonfle. »

Un autre point important est l'obtention d'un équilibre entre la protection de la tête et la visibilité, car une structure avancée conçue pour protéger la tête du pilote pourrait aussi gêner considérablement la visibilité. Durant ces essais d'arceau avancé, un casque a été placé dans la position que devrait occuper la tête du pilote par rapport à cette structure.

Mellor précise que les recherches vont se poursuivre, tout système de protection de l'habitacle devant être efficace dans divers types d'impacts et cas de figure. « La recherche ne peut se limiter à l'impact d'une roue, explique-t-il, mais il est logique d'utiliser des roues car leur masse est élevée et qu'elles sont une cause réelle d'accidents. »

L'arrivée d'une protection de l'habitacle serait, naturellement, un nouveau départ majeur pour la F1, une discipline qui a toujours permis de voir le pilote à son volant. Mais à une époque où la sécurité prime sur tout le reste, et où la mort en direct d'un pilote lors d'une compétition serait perçue comme totalement inacceptable, il est de plus en plus important d'écarter les risques connus. 



Massa : les vrais chiffres

Felipe est-il redevenu le pilote qu'il était avant son terrible accident de la Hongrie 2009 ? C'est la question qu'a dû se poser Ferrari avant de le confirmer pour 2013, même si ses stats ne jouaient pas forcément en sa faveur

Année	2006	2007	2008	2009*	2010	2011	2012**
Position au championnat	3e	4e	2e	5e	6e	6e	10e
Nombre de victoires	2	3	6	0	0	0	0
Autres podiums	5	7	4	1	5	0	0
Pole positions	3	6	6	0	0	0	0
Meilleurs tours	2	6	3	1	0	2	0
Courses menées	4	9	11	2	2	5	1
Tours menés	154	300	363	6	42	9	1



Place la plus occupée	2e	1er	4e	4e	5e	9e
Nombre de tours passés à la place ci-dessus	179	363	91	196	245	113
Accidents en course	2	2	0		2	1
Place moyenne sur la grille	7e	3e	9e	8e	6e	11e
Place moyenne à l'arrivée	4e	4e	7e	7e	6e	10e
Différence moyenne entre son meilleur tour en course et celui de son coéquipier	+0.495s derrière Räikkönen	+0.159s derrière Räikkönen	+0.021s derrière Räikkönen	+0.412s derrière Alonso	+0.418s derrière Alonso	+0.183s derrière Alonso
	-0.224s derrière Schumi	-0.162s devant Räikkönen	-0.015s devant Räikkönen	+0.316s derrière Alonso	+0.297s derrière Alonso	+0.359s derrière Alonso
Écart moyen avec son coéquipier à l'arrivée	+14.250s derrière	-1.220s ahead	-12.769s ahead	+24.392s derrière	+34.191s derrière	+37.493s derrière

* Avant le GP de Hongrie 2009 ** Avant le GP de Singapour 2011

PROFESSEUR SID WATKINS

Ce gamin de Liverpool était devenu un éminent neurochirurgien. Sa vie fut transformée par un appel de Bernie qui amena le professeur à devenir un des plus grands réformateurs dans le domaine de la sécurité des pilotes. Mais en plus de tout cela, c'était un mari, un père et pour beaucoup, un ami. Il aimait rire, aller à la pêche et savait apprécier les bonnes choses de la vie. Alors, c'est certain, le Professeur Watkins va nous manquer. Car une chose est sûre, c'est qu'il a eu une sacrée vie.

TEXTES

MAX MOSLEY
MANISH PANDEY

PORTRAITS

MALCOLM GRIFFITHS/LAT
RICK PUSHINSKY

UNE VIE HORS DU COMMUN

Max Mosley, Président de la FIA de 1993 à 2009, rend un vibrant hommage au Professeur Sid Watkins...

C'est à Bernie que l'on doit le recrutement de Sid Watkins. Sid était depuis déjà longtemps un grand médecin reconnu dans le monde du sport auto en Grande-Bretagne. Mais c'était aussi un professeur de neurochirurgie de renommée mondiale responsable d'un département dans un hôpital universitaire de Londres.

Bernie réalisa un jour que la F1 avait besoin d'une personnalité capable d'imposer des critères minimum de sécurité sur différents circuits. Il nous fallait également une présence rassurante pour les pilotes, une personne de confiance qui puisse les prendre en charge en cas de blessures.

Dans tout pays, on a du mal à accepter qu'un étranger arrive pour donner des leçons aux experts locaux. C'est encore plus vrai dans le monde de la médecine. Mais grâce à sa réputation internationale au sein de sa profession, ainsi que sa grande modestie et son sens de l'humour, il a su très vite inspirer le respect et imposer son autorité. Cependant, sa tâche était loin d'être aisée. Sid a rencontré des réticences →



dans les premiers temps, mais il a réussi à faire bouger les choses. Il se rendait dans chaque pays avant la course pour s'assurer qu'il y avait un hôpital facile d'accès et doté d'équipements adéquats.

Il a également exigé qu'un hélicoptère soit mis à disposition sur chaque circuit afin de transporter les pilotes blessés à l'hôpital. Aujourd'hui, cela semble tomber sous le sens, mais dans les années 1980, c'était révolutionnaire. Il s'assurait que la course ou les essais ne commencent pas tant que l'hélicoptère n'était pas prêt. Et il était dans la voiture médicale pendant les essais ainsi que lors du premier tour, prêt à intervenir immédiatement si la vie de quelqu'un était en danger.

Au début des années 1990, tout ce dispositif était bien rodé. Sid était devenu président de la Commission médicale de la FIA et veillait à la mise en œuvre à tous les niveaux des procédures développées pour la F1. Pour la première fois, la discipline bénéficiait d'un service médical parfaitement au point.

Puis, en 1994, il y eut Imola. Tout le monde se souvient de cette course pour ce qui est arrivé à Ayrton Senna. Presque tout le monde sait que Roland Ratzenberger a également perdu la vie lors des essais du samedi matin. Mais ce week-end-là, trois autres accidents potentiellement mortels ont eu lieu : celui de Rubens Barrichello aux essais du vendredi (Sid lui a sauvé la vie : le pilote ne pouvait plus respirer jusqu'à son intervention), une collision au départ, lors de laquelle les débris d'une voiture ont atterri dans la foule et blessé grièvement un spectateur, et un incident dans l'allée des stands, où un membre d'une équipe a failli perdre la vie.

Seulement deux semaines plus tard, Karl Wendlinger fut victime de graves traumatismes crâniens à la suite d'un accident aux premiers essais de Monaco. Il resta quinze jours dans le coma.

La panique s'installa. Certains gros sponsors envisagèrent de se retirer de la F1. Chacun y allait de son petit commentaire. Pour certains, c'était là le résultat de la suppression des aides électroniques au pilotage, qui venait d'être décidée.

J'ai reçu des lettres m'accusant d'avoir tué Ayrton Senna. J'en ai gardé une avec une carte de Noël d'Ayrton Senna dans laquelle il me disait qu'il fallait se débarrasser des aides électroniques.

Bien sûr, jusqu'à un ou deux ans avant cela, il avait fait toute sa carrière sans l'électronique.

Cependant, ces malheurs ont débouché sur une opportunité. Voilà bien longtemps que la sécurité en F1 avait manifestement besoin d'être améliorée, mais personne ne voulait s'y coller. On disait que ce sport était sans risques, certains regrettant même cette absence de risques. Et c'était justement chez ceux-là que la panique s'installait. J'ai donc constitué un groupe de réflexion chargé de prendre le problème à bras le corps. Sid Watkins était exactement la personne qu'il nous fallait pour prendre les choses en main.

En plus d'être un des plus grands neurochirurgiens du monde, Sid avait un incroyable esprit scientifique. Sa pensée était si logique qu'il pouvait se saisir de n'importe quelle question technique, la comprendre et la simplifier jusqu'à l'obtention d'une solution rationnelle. Un jour, alors qu'on attendait un avion ensemble, il me racontait les détails d'une opération du cerveau très à la pointe qu'il venait de réaliser. Lorsque je me suis exclamé : « *C'est vraiment incroyable !* », il a répondu : « *Oh, en fait, c'est juste de la menuiserie niveau bac pro.* »

Grâce à cette approche rationnelle et scientifique, le groupe de Sid a pu aborder des questions comme la mécanique ou l'étude des matériaux – des domaines très éloignés de sa spécialité. Mais c'est cet esprit brillant qui a guidé les divers consultants, experts ou départements de recherche qui constituaient le groupe. Ensemble, ils ont révolutionné la sécurité en F1 et, par conséquent, dans tous les sports automobiles.

Ne nous leurrons pas. La F1 n'est pas sans danger, elle ne le sera jamais. On ne peut pas confiner des gens dans de petites machines pour faire la course roue contre roue à des vitesses atteignant les 320 km/h sans prendre de risques. Mais s'il est impossible d'éliminer le risque, on peut en revanche réduire la probabilité d'avoir des blessés.

Dès 1994, Sid et son groupe ont entrepris un

travail systématique visant à diminuer les risques qu'un pilote ou un spectateur soit blessé. Certains projets ont pris beaucoup de temps – le nouveau casque, par exemple, a mis plusieurs années à voir le jour, mais au bout du compte, nous avons un modèle plus léger et plus performant. C'est un casque de ce type qui a fait toute la différence lorsque Felipe Massa a été touché au visage par un ressort provenant d'une autre voiture au GP de Hongrie en 2009. Pour vous donner un autre exemple de progrès, regardez l'accident de Jenson Button à Monaco en 2003 (la copie conforme de celui de Wendlinger en 1994), dont le pilote est sorti quasiment sans une égratignure.

Avant l'arrivée de Sid, on ne faisait pas grand-chose en matière de sécurité en F1, sauf quand il y avait un accident. On convoquait alors les pilotes. On lançait des idées à droite à gauche. On laissait palabrer quelques experts sur la question, puis on se contentait de quelques décisions insignifiantes. Certains de ces changements ont d'ailleurs fait plus de mal que de bien, comme les barrières métalliques par exemple.

Sid a mis un terme à tout cela. Sa plus grande réussite a été de faire de la sécurité, jadis réduite à des discussions sporadiques et mal renseignées, une discipline à part entière régie par une recherche scientifique en continu.

Les résultats sont là. Nous ne sommes pas à l'abri d'une blessure grave ou d'un décès, mais grâce à Sid, cela est bien moins probable qu'avant. Depuis 1994, nous avons vu de nombreux incidents dont les pilotes sont sortis indemnes ou très légèrement blessés alors que le même accident aurait été mortel quelques années auparavant.

Le travail de Sid continue. Les critères qu'il a imposés restent en vigueur. Nous avons eu beaucoup de chance de voir un homme possédant de telles compétences consacrer la plus grande partie de sa vie à notre sport. Et ceux qui ont eu le plus de chance, ce sont tous ces pilotes (et ces spectateurs) qui, sans lui, auraient pu trouver la mort. →

“Sid a su faire de la sécurité, jadis réduite à des discussions sporadiques et mal renseignées, une vraie discipline régie par une recherche et continu”

BIOGRAPHIE

1928 Naissance à Liverpool. Dès l'âge de huit ans, il souhaite devenir médecin

1958 Formation en neurochirurgie auprès de Joe Pennybacker, travaille le week-end à la sécurité des circuits de sport automobile

1962 Obtient un poste de professeur assistant en neurochirurgie à l'université de l'État de New York

1962-69 Fait venir des équipes médicales spécialisées sur la Can-Am aux États-Unis et sur d'autres courses automobiles

1970 Fonde le département universitaire de neurochirurgie de l'hôpital de Londres

1970-78 Entre au conseil médical de la Royal Air Force et contribue à l'amélioration des équipements médicaux du GP de Grande-Bretagne

1978-2004 Délégué médical en chef du championnat du monde de F1

1980 Impose la présence obligatoire d'un centre de secours permanent sur chaque circuit

1981 Devient président de la commission médicale de la FIA. Renforce les cellules d'intervention, rend la grille décalée obligatoire

1986 Interdiction des filets de sécurité, mise en place d'inspecteurs médicaux permanents, présence obligatoire d'un hélicoptère sur chaque GP

1989 Son intervention aide à soulager les brûlures de Gerhard Berger à Imola

1994 JJ Lehto se casse le cou aux essais de pré-saison. À Imola, Rubens Barrichello perd connaissance à la suite d'un choc aux essais et Roland Ratzenberger trouve la mort lors des qualifs. Watkins dit alors à Senna : « *Et si on arrêtait tout ? Allons donc à la pêche ensemble !* » Senna trouve la mort au 6e tour, Watkins est sur place : « *Il a poussé un soupir... et j'ai senti que son âme le quittait.* » Watkins devient président d'un nouveau comité d'expertise chargé de la sécurité

1995 Impose les colonnes de direction pliables et la doublure matelassée

1996 Le comité de sécurité crée un volet recherche. Il travaille alors avec l'Institut de Recherche des Constructeurs (Manufacturers Research Institute, MRI) et le Laboratoire de recherche sur les Transports (Transport Research Lab, TRL)

2002 Médaillé de l'Ordre de l'Empire britannique pour son travail sur la sécurité

2004 Création de l'Institut FIA pour la sécurité des sports automobiles grâce à la Fondation FIA, avec Watkins à la présidence

2011 Sid prend sa retraite et devient le premier président d'honneur de l'Institut FIA



UNE AMITIÉ BASÉE SUR... LA RIGOLADE

Manish a rencontré Sid pour la première fois en 2008, durant la réalisation du film *Senna*. Ils sont devenus très proches.

Manish Pandey, scénariste du formidable film Senna, évoque ses souvenirs de son amitié avec Sid Watkins, une histoire jalonnée d'éclats de rire...

Mon premier contact avec le Prof a été une longue conversation téléphonique à l'automne 2008, pendant la phase de montage du film *Senna*. Il m'a fait rire tout de suite en me disant : « *Ma secrétaire m'a dit que vous étiez médecin. Quelle spécialité ?* »

« *Orthopédie,* » ai-je répondu.

« *Ah, un neurochirurgien raté !* » a-t-il répliqué.

J'étais mort de rire, et les quatre années qui ont suivi, le Prof a remis ça chaque fois qu'on se retrouvait.

Quelques semaines plus tard, je l'ai rencontré en personne, ainsi que son épouse Susan, lors d'un déjeuner à Odin, un de ses restaurants préférés près de Baker Street, à Londres. Après avoir parcouru la carte des vins, il a demandé au serveur : « *Avez-vous un bon Sauvignon ?* »

« *Oui, monsieur.* »

« *Bon, ce sera pour lui,* a-t-il lancé en me montrant du doigt. *Mettez-moi un whisky. Et un double. Je suis avec un producteur de cinéma.* »

Après avoir fait pleurer de rire toute l'équipe pendant les deux heures qu'a duré le déjeuner, le Prof a accepté d'aider le neurochirurgien raté à produire son film et peu après, Asif [Kapadia, réalisateur de *Senna*] et moi l'avons interviewé. À mon avis, le témoignage du Prof fut l'élément le plus émouvant de tout ce qui a contribué à réaliser *Senna*.

Il y a une de ses anecdotes que nous n'avons réussi à inclure dans le film : en Italie, Ayrton avait proposé au Prof de le déposer au circuit dans une voiture de location (la mère et la sœur d'Ayrton étaient aussi dans la voiture). Mais ils se sont retrouvés coincés à un feu rouge derrière deux longues files de voitures.

« *OK, regardez bien,* » leur a dit Ayrton avec un petit sourire.

Et sous les yeux ébahis du Prof, Senna a placé son véhicule entre les deux files et a foncé, pied au plancher, entre toutes les Fiat et autres bagnoles, avec une précision millimétrique et un timing qui lui a permis d'arriver au bout pile au moment où le feu passait au vert. « *Moi, j'ai trouvé ça vraiment épatant,* nous raconte le Prof. *Puis je me suis re-*

“Ainsi, vous êtes médecin. Quelle spécialité ? m'a demandé Sid. Orthopédique, ai-je répondu. Ah, un neurochirurgien raté ! a-t-il répliqué...”



**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**



« tourné, et à l'arrière, sa sœur avait la tête dans ses mains et sa mère le nez dans sa Bible ! »

Le Prof et moi sommes vite devenus amis.

En 2010, Bernie m'a offert une accréditation pour le GP de Grande-Bretagne. C'était seulement la deuxième fois que je me retrouvais sur le paddock. À midi, je reçois un appel du Prof qui voulait savoir où j'étais. Je me trouvais dans un resto super classe en compagnie de gens vraiment super classe et j'allais commander, mais le Prof me dit : « Ne mange pas là-bas, la bouffe est dégueulasse. Viens chez Bernie. »

Je m'excuse, je traverse le paddock, je bombe un peu le torse en me faisant passer pour un producteur célèbre et je passe... jusqu'à ce qu'un gros bras me barre la route. « Fous allez où comme ça ? » me demande-t-on avec un fort accent allemand. Avant même de pouvoir répondre, j'entends la voix du Prof : « C'est bon, Helmut, il est avec moi. Va donc nous chercher deux verres de vin, et du bon, hein, pas la piquette que tu fourgues aux pop-stars. » À ce moment précis, une méga rock-star (dont je tairai le nom) qui était à la table d'à côté éclate de rire. « N'écoute pas Helmut, me dit le Prof. Il va te conseiller la viande, mais prends le poisson, il est excellent. Tu as rencontré Niki Lauda ? »

Après le déjeuner, on se baladait sur le paddock quand soudain le Prof a brandi sa canne et s'est exclamé : « Ah, le voilà ! » en montrant Sir Stirling Moss, qui était en fauteuil roulant, une couverture sur les jambes. Je me suis approché pour lui serrer la main, mais le Prof a attiré mon attention sur les pieds de Sir Stirling Moss. « Regarde ces chevilles, a-t-il dit. Qu'en penses-tu ? » Et me voilà à genoux devant le McLaren Brand Centre en train d'examiner les chevilles, récemment fracturées, du plus grand pilote de toute une génération. « Ex-

Quand F1 Racing a rencontré Sid

Le trajet entre les bureaux de F1 Racing UK à Teddington et celui de Sid Watkins, chez lui à Kelso, au sud de l'Écosse, prend largement six heures en voiture, mais en août 2010, nous avons fait ce voyage vers le nord pour interviewer le légendaire Prof dans son jardin, au bord de la rivière Tweed. J'étais accompagné du photographe Malcolm Griffiths et lorsque nous avons dit à Sid que nous serions sur place la veille de notre interview, il nous a invités à nous joindre à lui, son pote Jeff (propriétaire de l'hôtel d'en face), sa femme Susan et sa nièce, pour un dîner dans un restaurant chinois.

Dès les beignets aux crevettes, Sid se montra d'une compagnie très agréable, régaland les convives d'anecdotes, comme s'il nous connaissait depuis toujours. En vérité, je ne l'avais jamais rencontré, mais j'avais lu son autobiographie et je mourrai d'envie d'écouter ses histoires racontées de vive voix.

Le lendemain matin, nous nous sommes longuement entretenus dans le jardin et il était d'une sincérité qui faisait plaisir à entendre. Avec presque trente ans de recul, il a pu nous raconter en détail son intervention auprès de Gilles Villeneuve lors de son tragique accident. Puis il a évoqué une autre tragédie... et plaisanté en racontant que ses bottes à 300€ avaient été abîmées.

« Il y a eu des drames, mais aussi beaucoup de bons moments, » nous a dit Sid. Et cela résumait bien sa vie. C'était un privilège de passer une soirée et une matinée en sa compagnie, et au moment de se séparer, il n'a pas voulu nous laisser partir sans partager un dernier verre de vin et quelques anecdotes. Un vrai gentleman.

James Roberts



cellente position, Prof, » ai-je répondu – c'est tout ce que j'avais trouvé à dire. « On va faire de toi un neurochirurgien, tu vas voir ! » a-t-il rétorqué.

La semaine suivante, mon fils, qui avait quatre ans à l'époque, est tombé très malade. Il a attrapé une pneumonie qui a dégénéré en pleurésie – un épanchement de liquide sous le poumon qui nécessite une ponction. Le Prof m'a appelé chaque jour jusqu'à ce que mon fils sorte de l'hôpital. Pour me remonter le moral, il me disait : « Quand il sortira, je lui apprendrai à lancer une balle de cricket. » Quand le petit est rentré à la maison, le Prof a appelé pour me demander s'il avait passé le test de la tuberculose. « Non, ai-je répondu, mais on ne l'a jamais emmené à l'étranger. » « Ça ne fait rien, m'a-t-il expliqué. Tu habites à Londres, j'en ai vu plein de cas dans ma jeunesse, et ça revient en force. Fais-lui passer le test, on ne sait jamais. »

J'ai raccroché le téléphone et il a sonné tout de suite. C'était l'hôpital, ils voulaient que mon fils passe le test de la tuberculose. Heureusement, le résultat était négatif, mais quelle intuition de sa part.

En début d'année, je lui ai proposé de venir à une projection de *Senna* suivie d'un débat avec les membres de la BAFTA [académie britannique des arts cinématographiques].

« Tu me paies combien ? » a-t-il demandé.

« Un resto ? » ai-je proposé.

« Tu offres aussi le whisky ? » « Évidemment. »

« Alors c'est d'accord ! »

Et il a fait le trajet, du sud de l'Écosse. En général, dans ces séances de la BAFTA, la salle est à moitié vide, et après un quart d'heure de questions peu enthousiastes, tout le monde se rue vers le bar.

Mais les gens ont su que le Prof serait présent, et la salle était comble. Au bout d'une heure et demie de débat, il fallait quitter les lieux, mais toutes ces célébrités, acteurs, producteurs, scénaristes et réalisateurs, ne cessaient de le harponner en lui posant « une dernière question », alors qu'il voulait partir. « Je suis lessivé, mon vieux, m'a-t-il dit en souriant. Un p'tit Glenmorangie pour la route ? »

Le mois dernier, il a fallu faire nos adieux à cet homme brillant, intelligent, généreux et drôle. Ce fut une magnifique cérémonie, dans cette région du sud de l'Écosse qu'il adorait. Je n'ai pas honte de dire que j'ai pleuré. Tout le monde a pleuré. Le fait qu'on s'y attendait depuis longtemps n'a rien changé. Après l'enterrement, j'ai eu le privilège de rencontrer Pr. Norman Williams, le président du Collège royal de chirurgie. Je lui ai demandé comment il avait rencontré le Prof.

« Il m'a fait passer un entretien quand j'étais en fac de médecine. Quand il m'a demandé pourquoi je voulais être médecin, j'ai répondu : « Pour aider les gens ». Et il m'a lancé : « Pourquoi ne pas devenir pompier alors ? » »

Il m'aura fait rire jusqu'au bout. 📺

“En général, lors de ces séances de la BAFTA, la salle est à moitié vide. Mais les gens ont su que Sid était présent et cette fois, elle était comble”

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

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :
F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

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

Mon adresse

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

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

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

Identité

Date de naissance

**14 Janvier
1977**

Lieu de naissance

**Madras,
Inde**

Équipe

HRT

Rôle

Pilote

**Petite
discussion
avec**

**Narain
Karthikeyan**

Nous avons passé quelques instants avec le pilote HRT pour savoir où en était son écurie, et pour parler de l'effet que ça fait d'être le seul pilote indien en F1...

INTERVIEW ANTHONY ROWLINSON PORTRAIT GLENN DUNBAR/LAT

Comment se déroule votre saison et quelles sont vos relations avec Pedro de la Rosa ?

Pedro est très expérimenté, c'est un pilote rapide et un type adorable : on s'entend bien tous les deux. Revenir en F1 l'année dernière après une si longue absence fut difficile, à plus forte raison que l'équipe était dans une situation financière délicate. Cette année, on est toujours nulle part, mais les choses vont dans le bon sens. La nouvelle direction a donné la priorité à la voiture, et la nouvelle usine n'a rien à envier à celle de Force India. Le but est d'attirer les meilleurs éléments et de faire des progrès.

Avez-vous un contrat avec HRT pour l'an prochain ?

Non. L'équipe a bien sûr une option sur moi et je souhaite rester, mais attendons de voir. Je me sens chez moi ici ; je connais bien les gens. Si je continue d'assurer et que nous sommes toujours soutenus par l'Inde – pas seulement financièrement, mais aussi au niveau technique –, nous essaierons de faire quelque chose ensemble et j'espère que je resterai.

Qu'entendez-vous par soutien technique ?

L'industrie du carbone est maintenant développée en Inde. Le coût du travail est plus élevé en Europe qu'en Inde, où cela revient moins cher de produire un aileron ou tout autre élément carbone. On est donc dans ce schéma et on essaie d'obtenir le support technique de Tata. Ils détiennent l'un des superordinateurs les plus puissants au monde, et il est peut-être possible qu'on l'utilise pour la CFD ou ce genre de chose. L'Inde



est un leader dans les TIC, il y a donc des possibilités à ce niveau. On fera en sorte de boucler tout ça, ce qui nous facilitera la tâche à l'avenir.

Vous avez grandi à Coimbatore, qui est un peu la vallée de l'automobile en Inde, c'est exact ?

C'est exact, d'ailleurs une entreprise nommée Jayem Automotive vient de réaliser un joint-venture avec Dallara pour produire des F3 de 220cv ; les Etios Series seront aussi les plus rapides d'Asie, Japon compris. Celles-ci seront financées par MRF, le plus grand fabricant de pneus en Inde, et elles faciliteront l'émergence de jeunes talents indiens. Entre l'époque où j'ai fait mes débuts en karting et aujourd'hui, c'est un peu le jour et la nuit.

La F1 a-t-elle donc un avenir en Inde après Narain Karthikeyan et Karun Chandhok ?

Ça prendra du temps, mais regardez le Mexique. Les frères Rodriguez étaient les derniers Mexicains à s'être imposés en F1, avant que Sergio Pérez ne fasse son trou 30 ans plus tard. Le Mexique a eu

de bonnes infrastructures pendant longtemps : de bons circuits, une bonne formule monoplace, etc. Mais regardez le temps que ça a pris de ramener un Mexicain en F1.

L'Inde appréhende différemment la F1 depuis le GP de l'année dernière. La Chine, elle, n'a pas encore présenté un pilote digne de ce nom, en dépit du fait qu'elle investisse énormément et qu'elle détienne une meilleure visibilité que l'Inde. Je suis sûr que de notre côté, une nouvelle génération de jeunes pétris de talents est sur les rangs.

Quelle est l'intérêt de développer le sport auto en Inde ?

La F1 est un sport très en vue et c'est une période très excitante pour les jeunes pilotes indiens. Mais au final, le pays est encore assez pauvre et nous avons besoin du soutien du public. Le cricket s'accapare la plupart du sponsoring, ça ne va donc pas être facile.

Ça vous a fait quoi de participer au premier GP d'Inde en 2011 ?


Pour une première, c'était fantastique. C'était à guichets fermés,

donc bondé. Les spectateurs étaient enthousiastes et même si je n'ai fini qu'à la 17e place, j'étais devant mon coéquipier, Daniel Ricciardo, et on a tous les deux fini devant Jarno Trulli. On a apporté des améliorations sur l'auto à Singapour cette année, on espère donc être davantage compétitif en Inde que l'an passé.

Ça a dû faire drôle quand même...

Même en rêve, je n'aurais osé imaginer qu'un jour dans ma vie soit organisé un GP en Inde. Mais Jaypee, un fond d'investissement privé, a fait du bon boulot et a injecté beaucoup d'argent dans ce projet. Ils ont créé un événement formidable pour nous.

Évaluer ses progrès est-il plus difficile quand on fait partie d'une des plus petites équipes du plateau ?

C'est vraiment dur. J'ai fait une belle course à Monaco cette année – mais je n'ai fini que 15e, notre meilleur résultat jusqu'ici. Pedro est un bon point de repère, et le fait de le battre en qualif ou en course signifie généralement que j'ai fait du bon travail. Les Marussia sont un peu devant, mais notre rythme de course nous permet de rivaliser et on essaie de les battre ; c'est une source de motivation. Je suis heureux d'être en F1, et je pense que c'est important que d'autres jeunes pilotes indiens aspirent à la F1. Ils ont besoin de références, mais c'est très compliqué et il faut tout donner. Je suis ravi d'être ici, et même si je sais que nous ne disposons pas de la meilleure voiture, ça reste une F1 après tout. C'est mieux que d'être en Nascar Trucks... 

CURRICULUM VITAE

2012 Première saison complète avec HRT. Meilleur résultat : 15e, Monaco

2011 Participe à huit GP avec HRT

2010 Gagne une course en Superleague Formula et prend part à la Nascar Camping World Truck

2009 9e aux 24 heures du Mans

2008 Un podium en A1GP pour l'équipe d'Inde

2006 Endosse le rôle de pilote essayeur Williams

2005 Pilote pour Jordan en F1, classé 18e du championnat, 5 points

2000 4e en British F3 avec Carlin

1996 Champion de Formula Asia



ARRRIVO





EDDERCI

On a du mal à le croire, et pourtant le dernier Italien à avoir remporté un titre mondial fut Alberto Ascari en... 1953. Suite au départ forcé de Jarno Trulli à la fin de 2011, **Will Buxton** pose la question : pourquoi, comme il n'y eut un temps plus de Français, n'y a-t-il plus de pilote italien en F1 ?

PHOTOS ARCHIVES LAT

Penché sur une table de plastique rouge, le menton appuyé sur sa main droite, Stefano Domenicali se tapote légèrement la lèvre supérieure de son index et semble plongé dans ses pensées. Mais derrière ses lunettes, aucune lueur d'excitation ou de révélation. Voilà qu'il émet un soupir, en haussant légèrement les épaules...

« Je ne vois pas de réponse à cette question, » est-il forcé d'admettre. C'est un sujet complexe, mais que l'on a failli oublier dans le tourbillon d'une des saisons les plus passionnantes et imprévisibles que l'on ait connues. Pourtant, c'est une question qu'il faut se poser. Pourquoi n'y a-t-il pas de pilotes italiens en F1 ?

L'absence d'Italiens sur la grille de départ est comparable à une Coupe du Monde sans le Brésil. Mais si l'Italie a toujours joué un rôle prépondérant dans la discipline, elle n'a jamais assuré en termes de résultats. En effet, bien que la participation de Ferrari dans le championnat ait été quasi constante durant les six →



dernières décennies, et bien que l'Italie se classe juste après la Grande-Bretagne pour le nombre de pilotes ayant participé à des Grands Prix, le dernier champion du monde italien fut Alberto Ascari en... 1953.

« C'est une situation déplorable car nous avons une véritable tradition, confirme Domenicali. Nous avons eu des pilotes talentueux, mais jamais de champion qui se démarque vraiment, qui se distingue des autres. »

Les statistiques abondent nettement dans ce

sens. Les 98 pilotes transalpins à avoir couru en F1 ont récolté seulement 43 victoires en tout, la dernière étant celle de Giancarlo Fisichella en Malaisie, il y a six ans. Le dernier point marqué en F1 par un pilote italien le fut par Vitantonio Liuzzi au GP de Corée en 2010.

Mais s'il y a eu, par le passé, une lignée italienne, notamment grâce à l'infinie générosité de Marlboro, celle-ci a aujourd'hui disparu.

« Trulli et Fisichella ont été très présents, explique Enrico Zanarini, manager de

pilotes italiens. Ensuite, nous avons eu Vitantonio Liuzzi qui a choisi la voie Red Bull, loin d'être la plus facile. Liuzzi n'a pas eu de chance, et c'était le dernier d'une génération qui avait accompli des choses, établi des records et remporté des victoires, méritant ainsi leur place en F1. Aujourd'hui, Liuzzi, Trulli et Fisichella sont partis et il n'y a personne pour prendre la relève en obtenant un volant sans apport de sponsor. C'est la dure réalité. »

Et voilà bien le cœur du problème : l'argent. En effet, Zanarini n'a jamais dit qu'il n'y avait pas de pilotes italiens talentueux, mais seulement qu'aucun d'entre eux n'est arrivé à se faire une place en F1 à la seule force du talent. S'il y a un homme qui connaît le problème, c'est bien Luca Filippi, qui s'est classé deuxième en GP2 l'an dernier et qui avait, en deuxième partie de saison, fait mieux que Romain Grosjean, vainqueur du championnat. Pourtant, alors que Grosjean a trouvé sa place dans le paddock de la F1, le nom de Filippi est complètement tombé dans l'oubli.

« Romain a mérité tout ce qu'il a eu, mais il a bénéficié du soutien de Gravity, de Lotus, de Total... Il a des gens qui croient en lui, analyse Filippi. Arrivés à un certain stade, on a besoin de gens qui croient en nous. Sans PDVSA, Maldonado ne serait pas en F1. Sans Telmex, Pérez ne serait pas en F1. À mon avis, le problème en Italie, c'est que personne ne nous aide. Il faut que je me démène moi-même pour trouver des sponsors qui vont m'apporter entre 15000 et 30000 euros. Ce qui ne m'aide pas du tout, mais impossible d'avoir plus. »

Le dernier Italien à avoir marqué un point est bien de cet avis.

« La situation économique est très difficile en ce moment, et pas seulement pour la F1, explique Liuzzi, qui sévit à présent dans le championnat du monde d'Endurance et les Superstar Series dans son pays. En Italie, cela se traduit par des difficultés à trouver des sponsors ou des appuis qui pourraient nous propulser au sommet dans une catégorie donnée. Certes, en termes de marque, Ferrari attire beaucoup l'attention, mais ils ont toujours été là, ils font partie des meubles. Il est regrettable qu'on néglige ainsi les pilotes, mais ce n'est pas nouveau. »

D'autres facteurs entrent en jeu, car en ce qui




Dernier pilote italien à avoir inscrit des points
Vitantonio Liuzzi,
 Corée 2010
 Force India



Dernier Italien vainqueur de GP
Giancarlo Fisichella,
 Malaisie
 2006
 Renault



 Royaume-Uni



concerne les futures générations, la F1 moderne s'est mise dans une impasse : depuis que le jeune et fringant Sebastian Vettel a commencé à marquer des points, la tendance est à chercher des talents de plus en plus jeunes. Red Bull a ouvert la voie en embauchant et virant à tours de bras, déclarant les pilotes inadaptés et s'en débarrassant avant même qu'ils aient atteint la puberté. Mais tandis que Vettel ébranlait le monde de la F1 en gagnant son premier GP à tout juste 21 ans, l'Italien Giorgio Pantano, 29 ans, décrochait, le même jour, le titre GP2. Le ton était donné.

« Tout le monde se démène pour que les pilotes soient prêts à 20 ans, et ce n'est pas bon, explique Filippi. Il y a des exceptions, mais je pense qu'on peut progresser jusqu'à 30 ans, comme Jenson Button, par exemple.

« Ce qui est vraiment écœurant, c'est une situation comme celle de Vergne et Ricciardo, qui se sont vu ouvrir les portes de la F1 sans avoir fait leurs preuves en GP2. Ils n'avaient que 21 et 22 ans et on paraissait vieux à côté, mais c'est nous qui avons le bon âge. Regardez Alguersuari : il a encore tant à apprendre. Je suis sûr que s'il avait l'opportunité de courir à

nouveau, il progresserait. Mais pour l'instant, il est trop jeune pour qu'on sache à quoi s'en tenir.

« Romain illustre très bien ce que j'ai toujours dit : il a commencé la F1 trop tôt. C'est pareil pour moi. Le Luca Filippi 2012 est un bien meilleur pilote que le Luca Filippi 2007 qui a été sollicité par Honda pour tester une F1 après être arrivé troisième en GP2. J'ai un rythme bien plus régulier aujourd'hui. J'ai un mental plus solide également. En 2007, je pensais être bon, je croyais avoir du talent. Et je l'ai prouvé car on m'a fait faire des essais en F1. Mais si on comparait, aujourd'hui je battrais le Luca Filippi 2007 à plates coutures ! »


Le problème, c'est que même si un jeune pilote est jugé assez bon pour avoir sa chance, les restrictions en matière d'essais peuvent faire rater à ces jeunes l'occasion de se faire remarquer par un employeur potentiel.

« Voilà pourquoi on aimerait avoir plus de tests sur circuit, nous confie Domenicali. Si on ne réagit pas vite, un jour ou l'autre, on s'en mordra les doigts. On le dit depuis le début. Mais on fait un peu cavalier seul, notre opinion n'est pas partagée et il faut respecter celle des autres. On

tire la sonnette d'alarme, voilà tout. »

La F1 a peut-être perdu son premier champion italien en presque 60 ans avec Pantano, Filippi ou, s'il n'arrive pas à trouver le pognon monstre nécessaire à se payer une place en F1, Davide Valsecchi, titré cette année en GP2. Malheureusement, on ne le saura jamais. Alors que l'économie européenne s'écroule et que les pilotes n'arrivent pas à trouver les fonds nécessaires pour entrer dans les plus petites équipes, la F1 continue à limiter les chances de ses futures générations en imposant des restrictions sur les essais et en voulant à tout prix décider du sort des jeunes sans leur laisser une chance d'arriver à maturité – au détriment de ceux qui ont fait des erreurs, corrigé le tir et fait leurs preuves à un niveau légèrement trop juste pour la discipline reine du sport auto.

Cette année, pour la première fois depuis quatre décennies, l'Italie n'a pas de pilote en F1. Quel pays se retrouvera dans la même situation en 2013 ? Et à qui le tour en 2014 ?

La catastrophe nous pend au nez, et les Italiens ont lancé l'appel de détresse. Et si on les écoutait, pour changer ? 

CORRIDAS



ADAPTATION CLAIRE MOREL



CARACAS

Le retour en héros de Pastor Maldonado dans son pays ne pouvait être qu'affaire de passion... et d'argent roi



TEXTE ANTHONY ROWLINSON

LES portières arrière claquent, isolant du bruit et de la fureur d'une tempête électrique vénézuélienne de milieu d'après-midi les quatre occupants épuisés. Nous expirons à l'unisson en nous affalant sur la banquette arrière de l'utilitaire sport Ford Explorer qui nous transportera du terrain d'exposition militaire de Los Próceres à la capitale, Caracas, où Pastor Maldonado a reçu plus tôt un accueil de "retour de héros", pour être devenu le premier vainqueur de GP de son pays, à Barcelone en mai dernier.

« C'était intense ! » dit quelqu'un, et il n'a pas tort. Nous avons été balayés pendant quatre heures dans le tourbillon de passion latine – aussi réel qu'un cliché – qui a accompagné la démonstration de rue de Pastor dans une *show car* Williams FW33. Personne dans le groupe n'avait jamais vécu pareil événement.

Les scènes finales pouvaient difficilement avoir été mieux écrites. Après la démonstration manquée de Maldonado (eh oui, il a calé sur le trottoir lors de la deuxième boucle... des détails plus loin) la situation aurait pu devenir dangereuse au milieu de cette foule expectative, impatiente et agitée d'au moins 20000 personnes. C'est le coureur →

vénézuélien moins adulé, Rodolfo González, pilote Caterham en GP2, qui a sauvé la mise en effectuant lui-même des boucles de démo. Moins spectaculaire, c'est certain, que le vacarme des 240 km/h d'une F1 à pleine vitesse, mais assez bruyant et suffisant pour divertir. Pendant un moment.

Puis il s'est mis à pleuvoir. De fortes pluies, intenses, basses, provenant de nuages noirs obscurcissant le jour, chargés de coups de tonnerre précipités par les dieux vénézuéliens de la course qui, irrités, déchargeaient leur fureur pour gâcher une après-midi d'amusement de F1.

Blottis sous le garage-tente qui abritait une FW33 endommagée, autour de 20 mécaniciens de Williams, le boss (Sir FW), la directrice du marketing et de la communication Claire Williams, le directeur général Toto Wolff et une centaine de personnes cherchant refuge regardaient – pendant que le gros de la foule se demandait que faire ensuite, puisqu'il était évident que seul un hors-bord pouvait naviguer sur une surface de ruissellement qui, 20 minutes plus tôt, était du béton chaud.

Rapidement, ils ont convenu de l'aspect soudainement frêle des barrières qui séparaient notre minuscule bulle de F1 de la foule amassée. On pouvait compter sur la solidité de ces barrières, soutenues par de robustes membres de la gent militaire vénézuélienne, mais il était évident que cette foule excitée de passionnés latins ne bougerait pas tant qu'elle n'aurait pas... quelque chose.

L'équipe de la show car Williams avait vécu une expérience semblable il y a 18 mois pendant sa première démonstration dans les rues de Caracas, lorsque Pastor n'avait pas encore couru en F1. D'après le programme, Maldonado devait arrêter sa voiture devant le pupitre du Président Hugo Chávez et en bondir pour être béni par ce leader sud-américain à forte tendance mythifiante.

En réalité, vu les températures torrides de la mi-journée, le véhicule à l'arrêt avait commencé immédiatement à surchauffer, ce qui avait ensuite déclenché le logiciel de coupure du moteur.

Mervyn Masterman, chef mécanicien de l'équipe, y était et se souvient en grimaçant de la difficulté de devoir empêcher une voiture de démo en détresse d'avancer sur les hordes vénézuéliennes de chasseurs de trophée. « Ils étaient à quelques centaines de mètres et seul un de nos mécaniciens était présent, dit-il. La foule avait franchi les barrières et

s'avançait vers la voiture. On savait ce qui allait se passer, alors on l'a immobilisée et on a formé un cercle autour ; mais dans une situation pareille, on ne peut pas réagir et on était en gros assaillis par la foule. On a perdu une antenne et une partie de l'aile avant, avant que l'armée ne se rende compte qu'il y avait une poignée d'Anglais quelque part au milieu de la foule et envoie ses hommes. Ils ont repoussé les gens assez violemment, mais qui sait ce qu'il resterait de la voiture si on n'avait pas été là. »

Depuis, bien sûr, Pastor Maldonado est devenu un héros national, élevé au statut de célébrité grâce à sa victoire magique sur le circuit de Catalunya ; il a même le pouvoir d'accorder des jours de congés en reconnaissance à ses hauts faits. Imaginez une combinaison de Button et Beckham et vous ne mesurez qu'une moitié du statut de Pastor dans sa patrie.

Ses fans étaient assez déterminés à obtenir un morceau de lui, et à en juger par les cris de plus en plus intenses de « PAS-TOR, PAS-TOR, PAS-TOR » qui franchissaient les barrières, même lorsque l'averse s'intensifiait, c'était évident que Williams devrait proposer quelque chose *illico*. L'un des grands mérites de l'équipe, avertie par l'expérience de l'année passée, était d'avoir apporté pratiquement 3000 tee-shirts et casquettes à lancer à la foule en signe d'apaisement.

Le responsable marketing de Williams, Matt Jones, ex-militaire, a dirigé l'assaut, traversant le déluge à grandes enjambées et tenant un grand carton plein des produits de marque de l'équipe. Inconscient de la véritable douche qu'il prenait, il cherchait au fond du carton et jetait des brassées d'affaires. Il a été rapidement rejoint par d'autres membres de l'équipe, y compris Sophie Eden et Isobel Postins chargées de la communication, qui ont tous été trempés jusqu'aux os. Agréablement, Pastor était parmi eux, provoquant dans la foule une frénésie supplémentaire par sa simple présence et tentant de rattraper sa précédente gaffe qui avait poussé ce public à en demander davantage.

C'est une scène remarquable, qui rappelle la masse de personnes regroupée après la course chaque année à Monza, au GP d'Italie, ou cette folle après-midi à Silverstone en 1992 lorsque Nigel Mansell a gravé la F1 dans la conscience populaire à un degré sans précédent, au moins au Royaume-Uni. Dieu sait ce qui arriverait si un GP était organisé au Venezuela.

Avec sa victoire historique sur le circuit de Catalunya à Barcelone le 13 mai dernier, Maldonado s'est imposé comme icône de sa patrie vénézuélienne.

ANDY HONE/LAT



“La foule avait franchi les barrières et s'avançait vers la voiture... alors on a formé un cercle autour” Mervyn Masterman



MUMMA

ST

stad

te

wic

« L'enthousiasme est palpable, n'est-ce pas ? demande Sir Frank, assis calmement. *Ca peut sembler fou et farfelu, mais la passion pousse la direction à en faire davantage.* »

Sans le formuler tout à fait, Sir Frank nous donne un indice sur l'importance réelle de cet événement pour la Williams F1. Depuis quelques années, les équipes sont adeptes des "mises en scène" pour la foule ; elles emmènent ce sport dans des endroits toujours plus exotiques comme la République Dominicaine ou les montagnes de l'Himalaya (merci Red Bull). Alors que ces événements permettent simplement d'utiliser la F1 comme outil de marketing – pour vendre le produit du sponsor au sens le plus strict –, cette séance à Caracas illustre la consolidation des liens entre Williams et PDVSA (prononcez « pédévésa »), groupe pétrolier vénézuélien, par l'intermédiaire de Maldonado.

Celui-ci, âgé de 27 ans, est soutenu par PDVSA depuis son adolescence et il est estimé à 37 millions de pétroeuros. Avec d'autres athlètes du pays, il bénéficia d'un financement de l'État destiné à rehausser le profil international du pays par le succès sportif. Ce projet a été assez critiqué dans le pays mais, Chávez ayant gagné l'élection présidentielle d'octobre, le financement de PDVSA devrait se poursuivre. Le Venezuela est un État résolument socialiste, en train de vivre une expérience sociale à long terme visant (en quelques mots) à stimuler la croissance du pays par un réinvestissement centralisé de ses richesses pétrolières.

« *Pourquoi financer une équipe de F1 lorsqu'on peut construire un hôpital ?* » demandent les

"Cet événement illustre la consolidation des liens entre Williams et PDVSA par le biais de Maldonado"

détracteurs de Chávez. Mais la victoire de Maldonado leur a coupé l'herbe sous le pied. « *Pourquoi l'état cesserait-il de soutenir un jeune homme prometteur dont les hauts faits honorent ce pays à l'étranger ?* » réfute Chávez.

Le sport et la politique ont rarement été juxtaposés de manière plus évidente ou manifeste que durant cette rencontre ; Maldonado y est rejoint par plusieurs autres vedettes vénézuéliennes du sport, notamment l'escrimeur médaillé d'or olympique Ruben Limardo et les pilotes Ernesto Viso (Indycar) et Johnny Cecotto Jr (GP2), ainsi que le surnommé Rodolfo González. À bord d'un véhicule militaire à toit ouvert, ils parquent devant la foule alors que des écrans géants disposés tout le long de la route diffusent des films sur les projets

V comme... Vénézuéla

Voici quelques données chiffrées du seul pays socialiste de la Formule 1

Population

29,8 millions d'hab. (recens. 2011)



Superficie

Avec une surface continentale de 548 080 m², le Venezuela est le 33^e pays au niveau mondial dans ce domaine, juste derrière le Nigeria et devant le Pakistan.



Climate

Bien que le pays soit situé sous les tropiques, son climat est variable. Dans les plaines de faible altitude, les températures peuvent atteindre 35°C, mais dans les glaciers enneigés et les massifs montagneux, la moyenne est de 8°C.



Altitude

Le point le plus élevé du Venezuela est le Pico Bolívar à 5007 m.



Faune et flore

Le Venezuela se classe dans les 20 premiers pays en termes d'espèces endémiques ; 23% de ses reptiles et 50% de ses amphibiens sont uniques au pays et 38% de ses 21000 espèces de plantes ne se retrouvent nulle part ailleurs dans le monde. Le Venezuela compte aussi 1417 espèces d'oiseaux, dont 48 sont endémiques. (320)



Ressources

En 2010, le Venezuela se classait 13^e plus grand producteur de pétrole au monde avec ses 2,35 millions de barils par jour, soit 2,8% de la production mondiale, et des réserves prouvées de 99,4 milliards de barils. Le producteur de pétrole étatique est PDVSA et le secteur représente un tiers du PIB du pays – 80% en exportation.





Un fier Pastor Maldonado père et une autre membre de l'entourage du pilote posent avec le trophée du vainqueur du GP d'Espagne.

CHARLES COATES/LAT

d'une ligne droite d'un kilomètre, fait une boucle et tape contre un trottoir de 15 cm de haut. La voiture ne cale pas et, pendant un moment, il semble que Pastor peut réussir à repartir. Mais non, la suspension arrière gauche est définitivement endommagée et un camion est envoyé pour ramener le châssis.

Par une journée pleine de surexcitations, d'attentes et de ferveur, la déflagration qui suit le choc de Maldo est désastreuse. Pendant un moment, les gens de Williams restent incrédules : « Où est Pastor ? Mais où est Pastor ? » et puis « Bon sang, mais qu'est-ce qu'il a fait ? »

Des pensées peu charitables surgissent mais chacun garde son opinion. Un visage résume à lui seul le moment – celui de Frank Williams dont le changement d'humeur, de rayonnante à orangeuse, sert de malin prélude à ce qui va bientôt tomber des cieux.

Pastor, bien rentré à l'arrière d'une moto militaire, se redresse et encaisse. Lui et Sir

“Sir Frank a été béni en tant que héros et a reçu un baiser sur la tête du Président Hugo Chávez”



gouvernementaux de logement et de construction d'autoroute.

« L'opposition doit détester tout cela, » remarque placidement Sir Frank, mettant de côté ce que l'on devine comme des différences politiques avec les tendances gauchistes de Chávez, pour le plus grand bien de son équipe. L'enjeu, pour Williams, est bien sûr de s'assurer que le partenaire de choix pour PDVSA (aussi longtemps qu'ils seront là pour choisir une équipe de F1 à soutenir) reste cette fière écurie britannique bleue et blanche. Ce qui explique peut-être la présence de tant de membres haut placés du personnel à un événement qui – dit crûment – n'est rien de plus qu'une opération de séduction des foules. Le vol pour Caracas est affreusement long, après tout (7480 km, quand même).

Tout s'est passé à merveille une grande partie du week-end, en commençant le vendredi matin avant la démonstration par une conférence de presse bien en vue à laquelle assistaient plus de 100 représentants des médias locaux. C'est là que Maldonado, flanqué de Wolff, Sir Frank et Claire

Williams, a répondu à environ 90 minutes de questions – la plupart perspicaces et toutes montrant un fidèle soutien à “leur” coureur. L'un des interrogateurs, présentateur sportif de la télé locale, a même déclenché des applaudissements de ses collègues réunis lorsqu'il a fait précéder sa question d'un discours élogieux de Pastor, expliquant l'estime qu'apporte Maldonado au Venezuela et dénonçant ceux qui osent critiquer son enthousiasme trop débordant et ne reconnaissent pas l'esprit d'un vrai combattant. De telles pratiques journalistiques, on peut l'assurer en toute confiance, ne sont pas la norme dans des conférences de presse de F1.

Plus tard dans la journée, dans une réception privée, Sir Frank et sa fille Claire ont eu une audience privée avec Chávez, accompagné d'une partie des hauts gradés. Comme on pouvait s'y attendre, des sources confirment que c'était une expérience surréaliste, pendant laquelle Sir Frank a été béni en tant que héros du Venezuela et a reçu plusieurs baisers du Président Hugo Chávez sur le sommet de la tête. Malheureusement, dimanche, Pastor lâche l'arrière de sa Williams dans un virage à droite à 90°, à la fin

Frank sont laissés seuls pendant un intense moment de patron à subalterne mais, à dire vrai, il est difficile de ne pas compatir avec un gars qui pilote avec le poids des attentes d'une nation – en plus de celles d'une fière équipe de course.

La parade a été lessivée par la pluie – très vite de manière littérale, dans une énorme mesure – mais grâce aux efforts de González [remarque pour Pastor : il n'est pas indispensable d'avoir un accident à chaque fois que tu conduis], la journée a contenu suffisamment de passion automobile pour satisfaire la plupart des spectateurs.

La plupart. La foule restante, formée de centaines de personnes non assouvies, essaie de poursuivre son héros à travers les barricades. Au milieu de tout ceci, Maldonado est probablement le plus cool. Impassible après son accident, imperturbable face à l'adulation, il se contente d'un sourire éclatant, salue de la main et lance des produits de marque jusqu'à ce qu'il n'y ait plus rien.

« Incroyable ? » suggère-t-on.

« Non, dit Pastor. Au Venezuela, c'est normal. »



Renault

RENAULT

TOTAL

TOTAL

racing.com

BMW.de

Alonso dans le viseur

Fernando est loin d'avoir le titre en poche. Sebastian Vettel avait réduit l'écart à quatre points après ses deux victoires à Singapour et au Japon...

GP DE SINGAPOUR

- 084** SYMONDS DÉBRIEFE SINGAPOUR
Lewis trahi par sa boîte de vitesses, Seb n'avait plus qu'à ramasser la victoire...
- 086** CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV
Qui parade ainsi dans une Mercedes ? Serait-ce la nouvelle recrue maison ?
- 087** LES STATS DE SINGAPOUR
L'arrêt au stand le plus court a été un plus pour Vettel en route vers la gagne



GP DU JAPON

- 088** SYMONDS DÉBRIEFE SUZUKA
Alonso va devoir se cracher dans les mains car Vettel revient au grand galop
- 090** CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV
Schumi célèbre sa future retraite en faisant le tour du paddock sur 2 roues
- 091** LES STATS DU JAPON
Coup du chapeau pour Seb : pole, record du tour en course et – surtout – victoire



PRÉSENTATIONS

- 092** À VENIR : GP D'INDE
Décryptage stratégique et télémétrie du beau Circuit International de Buddh
- 094** À VENIR : GP D'ABOU DHABI
Deux zones de DRS feront-elles du bien sur ce tracé vraiment insipide ?



OPINION

- 098** DIETER RENCKEN
Qu'elle le veuille ou non, la Formule 1 va devoir s'adapter enfin au monde réel



ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix de Singapour

23.09.2012 / Marina Bay

La 2e de Vettel en 2012... Hamilton, en tête, victime de sa boîte... Schumi emplafonne Jean-Éric Vergne...



Le doigt vous salue bien

Pour la première fois depuis Bahreïn, en avril, Vettel a pu le pointer vers le ciel. Et Seb a pris la 2e place au championnat

Le seul fait que la F1 se rende à Singapour est un témoignage de sa puissance au niveau mondial. C'est vrai, on trouve d'autres tracés urbains, c'est vrai, plusieurs circuits financés par des gouvernements sont sortis de terre ces dernières années, mais rien de comparable à la magnitude de la tâche entreprise par la ville de Singapour.

La raison en est simple. Bernie Ecclestone a réalisé que les fonds sont plus faciles à lever en dehors de l'Europe et que les économies galopantes sont les seules qui peuvent encore payer les droits qu'il impose. Mais il est également conscient que la plus grande partie de son public réside en Europe et que la cible de ceux qui injectent des sommes colossales dans le sponso-

ring est également centrée sur le vieux continent.

Bernie a prouvé en maintes occasions que la géographie n'est pas son dada mais sa solution pour contourner les fuseaux horaires est toujours assez élégante. Une course nocturne – idéale pour s'assurer que les Européens ne sont pas incommodés – n'est pas frappée au coin du bon sens économique, mais en termes de spectacle, le concept est imbattable. C'est un travail de Titan : 110 km de câbles doivent être tirés pour alimenter les 1600 projecteurs qui se goinfrent de 3,2 mégawatts et produisent 600 kg de CO₂ par heure...

Les équipes passent la semaine dans les mêmes fuseaux horaires qu'en Europe et il peut être rebutant de dîner à quatre heures du matin. Le circuit est néanmoins le plus grand défi à relever. Le contraste avec la course précédente, à Monza, ne pourrait être plus saisissant. On passe du temple de la vitesse à un circuit sinueux. Les écuries doivent entièrement reconfigurer la voiture. L'appui doit être maximum et il ne faut pas négliger les refroidissements, même s'ils érodent l'efficacité des monoplaces. Les freins requièrent également une attention particulière avec les 16 gros freinages d'un tour complet : ils ont peu de temps pour refroidir entre deux sollicitations.

Pirelli a apporté les pneus super-tendres et les tendres – une combinaison classique pour un circuit en ville. Les basses vitesses rendent difficile la montée de la carcasse en température mais la faible adhérence fait glisser les pneus et augmenter leur température en surface. C'est le casse-tête que doivent résoudre pilotes et ingénieurs avec les pneus actuels. Les nettoyages à haute pression qui sont utilisés quotidiennement pour laver la route des déjections de la circulation routière rendent la piste incroyablement "verte" – ce qui rajoute à la complexité du problème.

Hormis dans les deux derniers virages, qui sont enroulés comme un seul, les pneus ne doivent pas endurer de grandes quantités d'énergie latérale, mais les incessantes accélérations et décélérations font que ce circuit est catalogué comme l'un des plus exigeants du point de vue de l'énergie longitudinale : 40% de plus que la moyenne annuelle. Elle induit une forte dégradation thermique des pneus arrière.

Avant la course, le débat était donc de savoir si une course à deux arrêts au stand était faisable. La probabilité de sortie de la voiture de sécurité complique un peu plus le travail des

maîtres tacticiens. Une course à trois pit-stops est un choix plus sûr du point de vue de la performance des pneus, mais elle peut être désastreuse si la voiture de sécurité sort au mauvais moment.

La micro-rugosité favorise les pneus les plus tendres, qui peuvent trouver l'adhérence dès le premier tour. Combinés, tous ces facteurs donnent du pain sur la planche aux écuries le vendredi et l'averse de fin d'après-midi fut donc une très mauvaise nouvelle.

Heureusement, les pneus slicks ont pu être montés une demi-heure après le début de la séance. Comme d'habitude le vendredi, il convenait de comprendre le comportement des pneus et les Pirelli ne réservaient aucune surprise : les plus tendres étaient plus adhérents et la différence de performance était d'environ 1,5 seconde. Mais la dégradation des deux types de gommes étaient formidablement inconstantes. Hamilton, Button et Vettel ont pu tirer la quintessence des pneus super-tendres mais d'autres, peut-être à cause d'une plus forte charge en carburant, ont souffert d'une dégradation extrême. Même après que les données aient été passées à la moulinette des ingénieurs, aucune stratégie idéale ne se dégageait.

Samedi matin, Vettel a complété sa série de meilleurs temps (3/3) en essais libres. Il devançait Hamilton et Alonso. C'est parmi ces trois pilotes qu'il faut chercher le champion du monde 2012. Le quatrième larron, Räikkönen, était 5e à une seconde. Le perdant de la Q1 fut Kobayashi.

En quatrième vitesse

Défi physique

Le 10 mai 1967, la F1 perdait l'un des siens, Lorenzo Bandini, à Monaco. L'Italien avait perdu le contrôle de sa Ferrari et pérorait dans les flammes qui dévoraient sa monoplace. Le GP était long de 100 tours et dura 2h34min. La fatigue avait été retenue comme l'élément déclencheur de l'accident, elle fut le catalyseur de la réduction des courses F1 à 2h maximum. Deux heures de course (50% de plus qu'à Monza), en nocturne, par des températures ambiantes avoisinant les 30°C, aucun temps mort entre les 23 virages (le double de Monza), c'est le supplice qui attend les gladiateurs de la F1 moderne à Singapour. « Quand la fatigue vous gagne, la température du corps atteint 41°C et il vous semble que tout est plus lent, les réflexes et les temps de réaction » a rappelé Alonso. Certaines voix se sont élevées pour demander la réduction du défi physique. Ce serait une erreur, la F1 est, aussi, un défi physique !

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

V Hamilton prend un départ propre depuis la pole, mais Maldonado se fait déborder par Vettel et Button.



MARINA BAY



> Tout en contrôle, Lewis gère l'avance qu'il a sur Vettel et économise ses pneus jusqu'à ce que...



^ ... au 23e tour, sa boîte ne se bloque au point mort et qu'il doit abandonner.



< La VS fait sa première apparition lorsque Karthikeyan frappe un mur, au 32e tour.

> Di Resta dirige sa Force India vers le meilleur résultat de sa carrière, la 4e place...



> ... et Vettel s'empare de sa 2e victoire 2012. Il grimpe au 2e rang au championnat, à 29 points d'Alonso.



STEVE HETHERINGTON/LAT - CHARLES COATES/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES ILLUSTRATION - ALAN ELDORGE.

Après s'être invité sur la première ligne en Belgique, il n'avait pas confiance en sa Sauber qui, comme en Hongrie, souffrait d'un survirage massif. La Q2 fut encore plus surprenante avec la chute de Massa et Räikkönen. Les Ferrari et les Mercedes, ainsi que Webber, ont dû utiliser un second train de pneus super-tendres pour sortir de la nasse, ce qui a compromis leurs chances de bien figurer dans la dernière partie des qualifications à laquelle Schumacher et Rosberg ont choisi de ne pas participer. Au commencement de celle-ci (Q3), la plupart des observateurs s'attendaient à un duel à couteaux tirés entre Vettel et Hamilton. Maldonado ne l'entendait pas de cette oreille. Ce pilote imprévisible a fait une nouvelle démonstration de son talent surnaturel sur un circuit urbain en s'emparant, au nez et à la barbe de Vettel, d'une place sur la première ligne aux côtés d'Hamilton. On aurait pu s'attendre à voir un Lewis radieux, mais il n'en était rien : l'homme devait prendre une décision grave...

Dès le départ, Hamilton a dégagé une impression de facilité. Il a géré son avance sur Vettel en stressant ses pneus le moins possible. Troisième, Button tenait en respect Maldonado et Alonso. Webber a été le premier à s'arrêter, au 8e tour, bien plus tôt que prévu – même dans

le cas d'une stratégie à trois arrêts au stand. La forte charge en carburant se payait sur la bête en mordant dans les pneus super-tendres. Vettel s'est arrêté deux tours plus tard, Hamilton quatre. La situation avait peu changé après les premiers pit-stops et au 22e passage, le top six et les écarts étaient les mêmes qu'au premier tour.

Au 23e tour, Hamilton a abandonné, boîte de vitesses en panne. Vettel s'est emparé du commandement et ne l'a plus lâché. Il comptait 4,5 secondes d'avance au 32e tour lorsque la voiture de sécurité a été déployée pour dégager la monoplace de Karthikeyan, plantée dans un mur. C'était l'occasion pour passer par les stands mais plusieurs pilotes venaient de s'exécuter et l'interruption n'a pas chamboulé la hiérarchie. Pour plomber un peu plus le peu d'excitation, la course n'a pas réellement redémarré, Schumacher atomisant sa voiture contre l'arrière de celle de Vergne. Il a écopé d'un recul de dix places sur la grille de Suzuka. Le malheureux Maldonado s'est également retiré, à cause d'un problème hydraulique. Alonso a hérité de la 4e place, suivi par un impressionnant Di Resta qui



Michael Schumacher percute la Toro Rosso de Vergne par l'arrière et reculera de dix places sur la grille du GP du Japon.

non seulement avait été brillant en qualification, mais avait été étincelant en course en devançant Rosberg et le duo de Lotus. Plus loin, Marussia récoltait les fruits d'une stratégie courageuse qui lui permit de devancer Caterham en course ainsi qu'au championnat où elle occupait la 10e place.

Une fois encore, la voiture de sécurité a joué un rôle à Singapour et même s'il n'a pas été déterminant dans la désignation du vainqueur, il a eu un impact sur quelques pilotes. Statistique étonnante : la voiture de sécurité a mené près de 10% des tours de course sur l'ensemble des cinq Grands Prix qui se sont disputés à Singapour à ce jour. **F1**

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix de Singapour à Marina Bay



Lewis fait un tour dans les rues du circuit de Marina Bay au volant d'une Mercedes. Un signe sans doute prémonitoire pour le Grand Prix de Singapour de l'année prochaine...



Parfois, trop c'est trop. Ce mécanicien Force India est comme assommé par la chaleur.



Nico Rosberg souligne quel est son plan d'attaque. Il comprend une grande ligne jaune.

















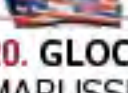
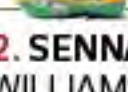
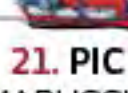




La chanteuse Katy Perry en visite à Singapour, tiraillée entre l'envie de se faire tirer le portrait... ou pas.

Stats GP de Singapour

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

LA GRILLE

 2. MALDONADO WILLIAMS 1min46.804s Q3	 1. HAMILTON McLAREN 1min46.362s Q3
 4. BUTTON McLAREN 1min46.939s Q3	 3. VETTEL RED BULL 1min46.905s Q3
 6. DI RESTA FORCE INDIA 1min47.241s Q3	 5. ALONSO FERRARI 1min47.216s Q3
 8. GROSJEAN LOTUS 1min47.788s Q3	 7. WEBBER RED BULL 1min47.475s Q3
 10. ROSBERG MERCEDES PAS DE TEMPS EN Q3	 9. SCHUMACHER MERCEDES PAS DE TEMPS EN Q3
 12. RÄIKKÖNEN LOTUS 1min48.261s Q2	 11. HÜLKENBERG FORCE INDIA 1min47.975s Q2
 14. PÉREZ SAUBER 1min48.505s Q2	 13. MASSA FERRARI 1min48.344s Q2
 16. VERGNE TORO ROSSO 1min48.849s Q2	 15. RICCIARDO TORO ROSSO 1min48.774s Q2
 18. PETROV CATERHAM 1min50.846s Q1	 17. KOBAYASHI SAUBER 1min49.933s Q1
 20. GLOCK MARUSSIA 1min51.370s Q1	 19. KOVALAINEN CATERHAM 1min51.137s Q1
 22. SENNA* WILLIAMS PAS DE TEMPS EN Q2	 21. PIC MARUSSIA 1min51.762s Q1
 24. DE LA ROSA* HRT 1min53.355s Q1	 23. KARTHIKEYAN HRT 1min52.372s Q1

* Cinq places de pénalité pour changement de boîte

LA COURSE



CLASSEMENT (59 TOURS)

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	2h00m26.144s
2e	Jenson Button	McLaren	+8.959s
3e	Fernando Alonso	Ferrari	+15.227s
4e	Paul di Resta	Force India	+19.063s
5e	Nico Rosberg	Mercedes	+34.784s
6e	Kimi Räikkönen	Lotus	+35.759s
7e	Romain Grosjean	Lotus	+36.698s
8e	Felipe Massa	Ferrari	+42.829s
9e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	+45.820s
10e	Sergio Pérez	Sauber	+50.619s
11e	Mark Webber	Red Bull	+1.07.175s*
12e	Timo Glock	Marussia	+1.31.918s
13e	Kamui Kobayashi	Sauber	+1.37.141s
14e	Nico Hülkenberg	Force India	+1.39.413s
15e	Heikki Kovalainen	Caterham	+1.47.967s
16e	Charles Pic	Marussia	+2.12.925s**
17e	Pedro de la Rosa	HRT	+1 tour
18e	Bruno Senna	Williams	+2 tours - KERS out
19e	Vitaly Petrov	Caterham	+2 tours

20 secondes de pénalité pour *Court-circuitage d'icane **Dépassement sous drapeau rouge

Abandons

Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	38 tours - accident
Michael Schumacher	Mercedes	38 tours - accident
Pastor Maldonado	Williams	36 tours - hydraulique
Narain Karthikeyan	HRT	30 tours - accident
Lewis Hamilton	McLaren	22 tours - boîte

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Mark Webber, 293,20 km/h
Plus lent : Narain Karthikeyan, 270,71 km/h

TYPE DE PNEUX PROPOSÉS



Supertendre Tendre Intermédiaire Pluie

CONDITIONS



TEMP. PISTE



MEILLEUR TOUR

Nico Hülkenberg, 1min51.033s (au 52e)



MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 29.117s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Fernando Alonso	Ferrari	194 pts
2e	Sebastian Vettel	Red Bull	165 pts
3e	Kimi Räikkönen	Lotus	149 pts
4e	Lewis Hamilton	McLaren	142 pts
5e	Mark Webber	Red Bull	132 pts
6e	Jenson Button	McLaren	119 pts
7e	Nico Rosberg	Mercedes	93 pts
8e	Romain Grosjean	Lotus	82 pts
9e	Sergio Pérez	Sauber	66 pts
10e	Felipe Massa	Ferrari	51 pts
11e	Paul di Resta	Force India	44 pts
12e	Michael Schumacher	Mercedes	43 pts
13e	Kamui Kobayashi	Sauber	35 pts
14e	Nico Hülkenberg	Force India	31 pts
15e	Pastor Maldonado	Williams	29 pts
16e	Bruno Senna	Williams	25 pts
17e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	8 pts
18e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	6 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	297 pts	10	Marussia	0 pt
2	McLaren	261 pts	11	Caterham	0 pt
3	Ferrari	245 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	231 pts			
5	Mercedes	136 pts			
6	Sauber	101 pts			
7	Force India	75 pts			
8	Williams	54 pts			
9	Toro Rosso	14 pts			



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

ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix du Japon

07.10.2012 / Suzuka

Deux de suite pour Seb... Premier podium pour Felipe depuis deux ans... Koba 3e à domicile...



Plus que quatre points d'écart...

Doigt levé, en écho à sa chevauchée triomphale de 2011, Vettel remporte deux GP d'affilée et revient sur les talons d'Alonso

Suzuka a souvent été le théâtre de finale décisive pour l'attribution du titre mondial. Pilotes et écuries en ont un souvenir doux, ou amer, en fonction de leur réussite. Le fameux "Log Cabin", le seul hôtel excitant pour ceux qui désirent rester sur le circuit, a vu bien des pilotes exercer leur talent au karaoké, bien inférieur à celui qu'ils ont un

volant en main.

Cette année, un championnat dense et le fait que Suzuka soit la 15e des 20 courses de la saison n'ont pas fait du GP du Japon une finale à sensation, mais il n'en a pas moins été décisif. Malgré les carences aérodynamiques de la Ferrari, après le Grand Prix de Singapour, Fernando Alonso était encore un confortable leader du

championnat. Après Suzuka, Red Bull et Sebastian Vettel sont de retour aux avant-postes et McLaren est une menace permanente.

Le circuit est le favori de bien des pilotes depuis que Spa-Francorchamps est devenu moins sélectif. Il requiert de la concentration et peut provoquer des erreurs dans de nombreux virages. Depuis la grande courbe rapide n°1 jusqu'à l'enchaînement de six virages qui complètent le premier secteur, le pilote et l'auto sont perpétuellement stressés. Même les courbes de Degner, qui ne paient pas de mine, nécessitent une concentration de tous les instants car les pneus qui ont souffert de la séquence de virages précédents, en montée, luttent pour trouver toute l'adhérence.

Il faut du temps pour apprendre ce circuit et ceux qui ont passé leur jeunesse au Japon ont toujours un avantage. De nos jours, ce n'est pas un CV commun. Mais Pedro de la Rosa, qui a passé trois ans au Japon avant d'arriver en F1, a réussi à devancer une Caterham et une Marussia. Même un pilote aussi abouti que Vettel, l'homme qui a signé la pole position à Suzuka ces trois dernières années, a admis qu'il avait trouvé cette année une trajectoire différente au cours de la dernière séance d'essais libres, et qu'elle avait contribué à son étonnante performance de l'après-midi.

La météo restant au beau fixe, les écuries ont pu travailler sans les caprices climatiques qui ont souvent jalonné les essais cette saison. Tous les pneus sans exception étaient à la limite de la rupture. La vitesse moyenne de passage dans les virages est la 3e plus élevée de l'année et la séquence de virages fait constamment monter la température des pneus. Depuis l'entrée dans le premier virage jusqu'au septième, la température de la surface des pneus arrière gagne plus de 40°C. Elle grimpe de nouveau à la sortie de la courbe de Spoon avant une perte de chaleur rapide dans la ligne droite. La température interne continue quant à elle son ascension sur la durée d'un tour complet. Pour la première fois cette année, nous avons donc vu des cloques apparaître au centre des pneus arrière.

Gérer le tout peut être très compliqué. Si la pression est trop élevée, la température du pneu s'élève en surface. Si la pression est trop basse, le pneu bouge, sa température interne monte et le pilote a cette sensation désagréable qu'il y a un décalage entre ce qu'il commande à la voiture de faire et sa réaction.

La première séance du vendredi s'est passée sans accroc. McLaren a devancé Mark Webber et Nico Rosberg a terminé sa séance avec un problème de pression d'huile qui a nécessité le changement du bloc. La seconde séance a vu Webber prendre sa revanche. Nico Hülkenberg était un fringant 4e. Sa performance attisera encore plus la rumeur de son déménagement chez Ferrari. Son équipier, Paul di Resta, a eu moins de réussite et a perdu le contrôle de sa voiture dans Spoon. La Force India a terminé dans le mur. L'Écossais n'est pas le seul à avoir commis cette étrange erreur. Michael Schumacher a effectué l'exacte même figure. Räikkönen n'a pas participé à la plus grande partie de la séance à cause d'un problème de batterie du KERS.

Samedi matin, le vent avait forcé. Red Bull a récolté les fruits de son travail : Vettel et Webber étaient aux avant-postes. Surprenant 3e, Massa a répondu aux rumeurs de son départ en se dépouillant au volant d'une monoplace qui n'est pas la meilleure du plateau. Hülkenberg a endommagé sa voiture, et son week-end, en sortant à Degner.

Massa a imprimé le rythme en Q1, avec des pneus durs, tandis qu'Alonso avait opté pour les tendres afin d'assurer sa qualification pour la Q2. Copieusement gêné par Vergne, Senna fut le grand perdant de la Q1. L'incident a valu au Français de rétrograder de trois places sur la grille. En Q2, Vettel devança Button et Räikkönen. De manière surprenante, après un début de week-end prometteur, Massa a chuté

En quatrième vitesse

Bis repetita non placent

Romain Grosjean a fait une entorse à l'aphorisme latin qui prétend que les choses répétées plaisent. Sur le monde négatif, bis repetita non placent, le charme de la locution est rompu, tout comme l'est celui du coup de volant de Romain, aux yeux de ses adversaires. À chaud, Mark Webber a qualifié Romain de « cinglé du premier tour ». Car c'est bien la répétition des incidents dont Romain est à l'origine lors d'un premier tour de course qui choque le milieu. Sur le fond, ils se sont tous pris les pieds dans le tapis une fois : Fernando Alonso sous le tunnel de Monaco lorsqu'il subissait la domination de Jarno Trulli chez Renault, Lewis Hamilton en éperonnant Kimi Räikkönen au bout des stands de Montréal alors que les feux étaient au rouge, ce même Kimi Räikkönen en percutant Adrian Sutil à Monaco. Mais ils ont tous appris de leurs erreurs, et sont devenus champions du monde.

F'réderic Delarue

Les temps forts de la course



V
Vettel s'échappe au départ. Derrière lui, Räikkönen est dans l'herbe et va s'accrocher avec Alonso.

SUZUKA



Pneu arrière gauche > crevé, Alonso part en toupie au 12er virage, faisant le jeu de ses rivaux au championnat.



^
Rosberg et Senna se touchent également dans le 1er virage. Nico rajoute son nom à la liste des abandons.



<
La voiture de sécurité fait une brève apparition pour dégager la Ferrari et la Mercedes.



<
Pérez tente de subtiliser la 6e place à Hamilton mais en fait trop et part en tête-à-queue à l'épingle.

>
Vettel remporte sa troisième victoire en 2012 et devient le premier à en enchaîner deux succès de rang.



PHOTOS : MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • STEVE ETHEINGTON/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • STEVEN TEE/LAT • ANDY HONE/LAT
ILLUSTRATION : ALAN ELDORIDGE

dans la hiérarchie. Son meilleur tour était une demi-seconde moins rapide que celui d'Alonso.

La Q3 était prévisible. Red Bull a monopolisé la première ligne, une première en 2012. Vettel a mis à profit sa nouvelle trajectoire pour creuser un écart de deux dixièmes sur Webber. Button a défendu les couleurs de McLaren avec une belle 3e place tandis qu'Hamilton était mécontent d'un changement de réglages de dernière minute. Sa voiture survivrait massivement et il a terminé l'après-midi au 9e rang. Button a reculé de cinq places pour avoir changé sa boîte de vitesses, ce qui a propulsé Kobayashi à la 3e place.

Le départ de la course de Suzuka est toujours périlleux car les voitures s'engouffrent à vive allure dans un goulet d'étranglement. Cette année, deux accidents distincts ont changé la face de la course et du championnat. En sortant de la première courbe en 2e position, Kobayashi a ravi la foule. Derrière lui, Hamilton s'est déporté vers l'extérieur, forçant Alonso et Räikkönen à se toucher. Le contact a endommagé un pneu d'Alonso qui est parti en tête-à-queue et a abandonné. Au même moment, Grosjean faisait tout son possible pour contenir Pérez qui le débordait à l'extérieur, mais il a percuté Webber. Les deux hommes sont passés par les stands

à la fin du premier tour. « Il a peut-être besoin de nouvelles vacances ! » a lancé Mark. Les commissaires ont infligé à Grosjean un stop and go de 10 secondes. Button a profité du carnage pour retrouver sa 3e place bien méritée et Massa est remonté de la 10e à la 4e. Rosberg a tenté d'éviter l'accident qui s'était produit devant lui mais il a été harponné par Senna.

Après une brève apparition de la voiture de sécurité, Vettel s'est de nouveau échappé en imprimant un rythme impressionnant, suivi de loin par Kobayashi et Button. Massa a tiré profit d'un pit-stop effectué après ses adversaires – un décalage rendu possible par son départ en pneus neufs. Il s'est hissé à la 2e place. Ironiquement, Pérez a dépassé Hamilton à l'épingle ; mais le Mexicain a perdu son bien dans les stands. Il a tenté la même manœuvre de dépassement quelques tours plus tard, mais a planté sa Sauber dans les graviers.

En sortant de son second arrêt aux stands, Lewis Hamilton a porté l'estocade sur Räikkönen, dans le premier virage. Kimi n'avait pas d'autre choix que de prendre la trajectoire extérieure et de céder la 5e place à l'Anglais.



Une victoire de Seb, ce n'est pas nouveau, mais Massa a sans doute sauvé sa carrière et Koba a obtenu son premier podium.

Sans raison apparente, après 20 tours, la McLaren avait retrouvé de sa superbe.

Au terme des 53 tours, Vettel a remporté son deuxième succès d'affilée pour la première fois de l'année. Avec l'abandon d'Alonso, il réduisait à quatre points son retard sur l'Espagnol. Le podium de Massa – son premier depuis deux ans – était une belle consolation pour Ferrari. Le public a basculé dans la joie en voyant son héros, Kamui Kobayashi, compléter le podium. Le retour en forme de Red Bull, et particulièrement de Sebastian Vettel, est impressionnante. Mais la lutte pour le titre mondial était loin d'être terminée lorsque le soleil s'est couché sur Suzuka.

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix du Japon à Suzuka



Le double champion du monde Fernando Alonso, 31 ans et sa, euh... poupée, Tomita.



Non contente de soutenir le cheval cabré, cette unité d'élite des tifosi s'habille carrément comme un cheval cabré.



Pouce levé de la part d'un spectateur enthousiaste...



























Intéressante alternative Michael, mais ne t'en fais pas : tu garderas la Mercedes W03 jusqu'à la fin de la saison.

Stats Grand Prix du Japon

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

LA GRILLE

 1. VETTEL RED BULL 1min30.839s Q3	 2. WEBBER RED BULL 1min31.090s Q3
 3. KOBAYASHI SAUBER 1min31.700s Q3	 4. GROSJEAN LOTUS 1min31.898s Q3
 5. PÉREZ SAUBER 1min32.022s Q3	 6. ALONSO FERRARI 1min32.114s Q3
 7. RÄIKKÖNEN LOTUS 1min32.208s Q3	 8. BUTTON* McLAREN 1min31.290s Q3
 9. HAMILTON McLAREN 1min32.327s Q3	 10. MASSA FERRARI 1min32.293s Q2
 11. DI RESTA FORCE INDIA 1min32.327s Q2	 12. MALDONADO WILLIAMS 1min32.512s Q2
 13. ROSBERG MERCEDES 1min32.625s Q2	 14. RICCIARDO TORO ROSSO 1min32.954s Q2
 15. HÜLKENBERG* FORCE INDIA PAS DE TEMPS EN Q3	 16. SENNA WILLIAMS 1min33.405s Q1
 17. KOVALAINEN CATERHAM 1min34.657s Q1	 18. GLOCK MARUSSIA 1min35.213s Q1
 19. VERGNE** TORO ROSSO 1min33.368s Q2	 20. DE LA ROSA HRT 1min35.385s Q1
 21. PIC MARUSSIA 1min35.429s Q1	 22. PETROV CATERHAM 1min35.432s Q1
 23. SCHUMACHER*** MERCEDES 1min32.469s Q2	 24. KARTHIKEYAN HRT 1min36.734s Q1

* Cinq places de pénalité pour changement de boîte ** Trois places de pénalité pour avoir gêné un autre pilote *** Dix places de pénalité pour avoir causé un accident à Singapour

LA COURSE



CLASSEMENT (59 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h28m56.242s
2e	Felipe Massa Ferrari	+20.639s
3e	Kamui Kobayashi Sauber	+24.538s
4e	Jenson Button McLaren	+25.098s
5e	Lewis Hamilton McLaren	+46.490s
6e	Kimi Räikkönen Lotus	+50.424s
7e	Nico Hülkenberg Force India	+51.159s
8e	Pastor Maldonado Williams	+52.364s
9e	Mark Webber Red Bull	+54.675s
10e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1.06.919s
11e	Michael Schumacher Mercedes	+1.07.769s
12e	Paul di Resta Force India	+1.23.460s
13e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	+1.28.645s
14e	Bruno Senna Williams	+1.28.709s
15e	Heikki Kovalainen Caterham	+1 tour
16e	Timo Glock Marussia	+1 tour
17e	Vitaly Petrov Caterham	+1 tour
18e	Pedro de la Rosa HRT	+1 tour
19e	Romain Grosjean Lotus	+2 tours

Abandons

Charles Pic Marussia	37 tours - moteur
Narain Karthikeyan HRT	32 tours - par sécurité
Sergio Pérez Sauber	18 tours - tête-à-queue
Fernando Alonso Ferrari	0 tour - accident
Nico Rosberg Mercedes	0 tour - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Jean-Éric Vergne, 303,60 km/h
Plus lent : Charles Pic, 285,90 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Tendre Dur Intermédiaire Pluie

CONDITIONS

Soleil 23°C

TEMP. PISTE

32°C



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min35.774s (au 52e)



MEILLEUR PIT-STOP

Lewis Hamilton, 19.794s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Fernando Alonso Ferrari	194 pts
2e	Sebastian Vettel Red Bull	190 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	157 pts
4e	Lewis Hamilton McLaren	152 pts
5e	Mark Webber Red Bull	134 pts
6e	Jenson Button McLaren	131 pts
7e	Nico Rosberg Mercedes	93 pts
8e	Romain Grosjean Lotus	82 pts
9e	Felipe Massa Ferrari	69 pts
10e	Sergio Pérez Sauber	66 pts
11e	Kamui Kobayashi Sauber	50 pts
12e	Paul di Resta Force India	44 pts
13e	Michael Schumacher Mercedes	43 pts
14e	Nico Hülkenberg Force India	37 pts
15e	Pastor Maldonado Williams	33 pts
16e	Bruno Senna Williams	25 pts
17e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	8 pts
18e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	7 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	324 pts	10	Marussia	0 pt
2	McLaren	283 pts	11	Caterham	0 pt
3	Ferrari	263 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	239 pts			
5	Mercedes	136 pts			
6	Sauber	116 pts			
7	Force India	81 pts			
8	Williams	58 pts			
9	Toro Rosso	15 pts			



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

À VENIR : GP d'Inde



28.10.2012 / Circuit International de Buddh

La F1 se rendant pour la seconde fois en Inde, les équipes savent à quoi s'attendre : haute température et grip évolutif

« Le GP d'Inde représente un défi unique pour les teams : un de ces défis qui débutent avant même de toucher terre à Delhi. Essentiellement, tout ce dont les équipes ont besoin pour cette course doit déjà faire le voyage pour la précédente en Corée (que ce soit des éléments de la voiture ou des équipements de garage). Tout cela navigue jusqu'à Delhi, puis à Abou Dhabi avant de finalement revenir à la maison. Dit simplement, si vous voulez tout ça à Delhi, la Corée est un passage obligé. Cela signifie qu'il est plus difficile d'apporter des améliorations sur la voiture et de bien s'organiser pour l'Inde.

Il s'agit de la seconde année où pilotes et

écuries se rendent sur le Buddh International Circuit. Le réglage de la voiture devrait être plus simple cette fois-ci car les équipes ont retenu les leçons de l'an passé concernant le comportement des pneus et ne vont pas dépendre uniquement des datas acquises lors de simulations.

À la différence de la plupart des circuits européens, le tracé indien n'a guère été employé depuis l'année dernière. Les pilotes s'attendent donc à voir le niveau de grip augmenter au fil du week-end. À cela s'ajoute une température de piste allant décroissant lors de la course, ce qui aura son petit effet sur la performance des enveloppes et la stratégie. »



Mark Barnett
Ingénieur
stratégie
de Williams

STRATÉGIE DE COURSE

« L'an passé, les pneus durs n'étaient pas à la hauteur ici ; les gommes représentent donc un facteur déterminant niveau stratégie. Limiter le temps passé en piste avec eux peut sembler évident, mais ce n'est pas si simple car dans ce cas, on serait obligé d'effectuer un plus long relais avec un autre train de pneus dont

la perf se dégraderait au fil du temps.

Beaucoup optent pour deux arrêts, avec un dernier relai assez court. D'autres tranchent en faveur de stratégies plus extrêmes, en stoppant par exemple lors des premiers tours, retirant les durs pour passer tout le reste de la course en tendres.

On utilisera les Hard et les Soft cette année. On peut penser que les Soft seront vraiment performants, mais qu'avec une température de piste élevée, les Hard auront une meilleure longévité. Je pense qu'on aura des stratégies à deux arrêts.

Malgré deux zones de DRS l'an passé, on n'a pas vu énormément de dépassements. Cependant, la position sur la grille n'est pas aussi déterminante que sur un circuit urbain, et on espère toujours avoir un bon rythme en course ainsi qu'une stratégie nous permettant de tenter un coup. »



Mark Gillan
Ingé chef des
opérations
de Williams

RÉGLAGES

« Aucun paramètre particulier ne se dégage lorsqu'on analyse ce circuit. Celui-ci est composé de courbes à haute vitesse et de virages lents. La chose la plus importante est la versatilité de la piste et notre réactivité sur les réglages et l'efficacité aéro car la piste évolue vite. L'élément dont

il faut se méfier est la température du tarmac – qui peut être élevée mais décroît durant la course.

L'an passé, le vendredi, le fait marquant fut la forte évolution de l'usure des pneus et des chronos.

Il y aura du pain sur la planche pour avoir une bonne estimation de la longévité des gommes et de leur niveau de perf. Si on assistait à de fortes fluctuations comme l'an passé, ça deviendrait problématique.

Il peut aussi arriver que les évolutions de la piste soient plus rapides que l'usure des pneus elle-même. Il devient alors difficile d'appréhender lequel des deux facteurs est le plus important. En 2011, le BIC était un tout nouveau tracé : ces évolutions étaient peut-être donc liées à un certain effet "déverminage". Cela étant, je pense que ce sera encore aléatoire cette année.

Comme chacun sait, les pneus ont une fenêtre d'exploitation qu'il faut respecter, et avec une température aussi variable, le gros du travail sera de rester "dans les clous". »



Circuit de Buddh : ce qu'il faut savoir

- Les teams devraient trouver plus rapidement les bons réglages que l'an passé
- La ligne droite de retour verra l'influence du DRS très altérée entre les qualifications et la course
- La longue ligne droite signifie que les pilotes restent longtemps en septième
- Le virage lent n°3 est très important car il conditionne la ligne droite de retour

- Il y a un grand écart de perf' entre les qualifs et la course pour le secteur allant du T8 au T14
- Les virages n°5 à 14 s'enchaînent non-stop. Il s'agit d'une longue séquence de courbes rapides et semi-rapides.

De façon générale, les pilotes ne lâchent pas le sélecteur de vitesses durant cet enchaînement.



Tout ce qu'il faut savoir à propos de BIC

- STATS CIRCUIT**
- Premier GP 2011**
 - Longueur** 5,125 km
 - Distance course** 307,249 km
 - Tours** 60
 - Sens Horaire**
 - Record du tour** 1min27.249s, Sebastian Vettel, 2011
 - Accélération** 65%
 - Changements de rapport par tour** 54
 - Probabilité Safety Car** 10%
 - Vainqueurs depuis pole 1**
 - Types de pneus** NC

- L'ANNÉE DERNIÈRE**
- Vainqueur** Sebastian Vettel
 - Suivants** Jenson Button, Fernando Alonso
 - Pole** Sebastian Vettel 1min24.178s
 - Meilleur tour** Sebastian Vettel 1min27.249s
 - Abandons** 5
 - Pit-stops** 47
 - Dépassements** 18
 - Dépassements DRS** 14
 - Météo** Soleil, 31°C

VICTOIRES
Sebastian Vettel 1

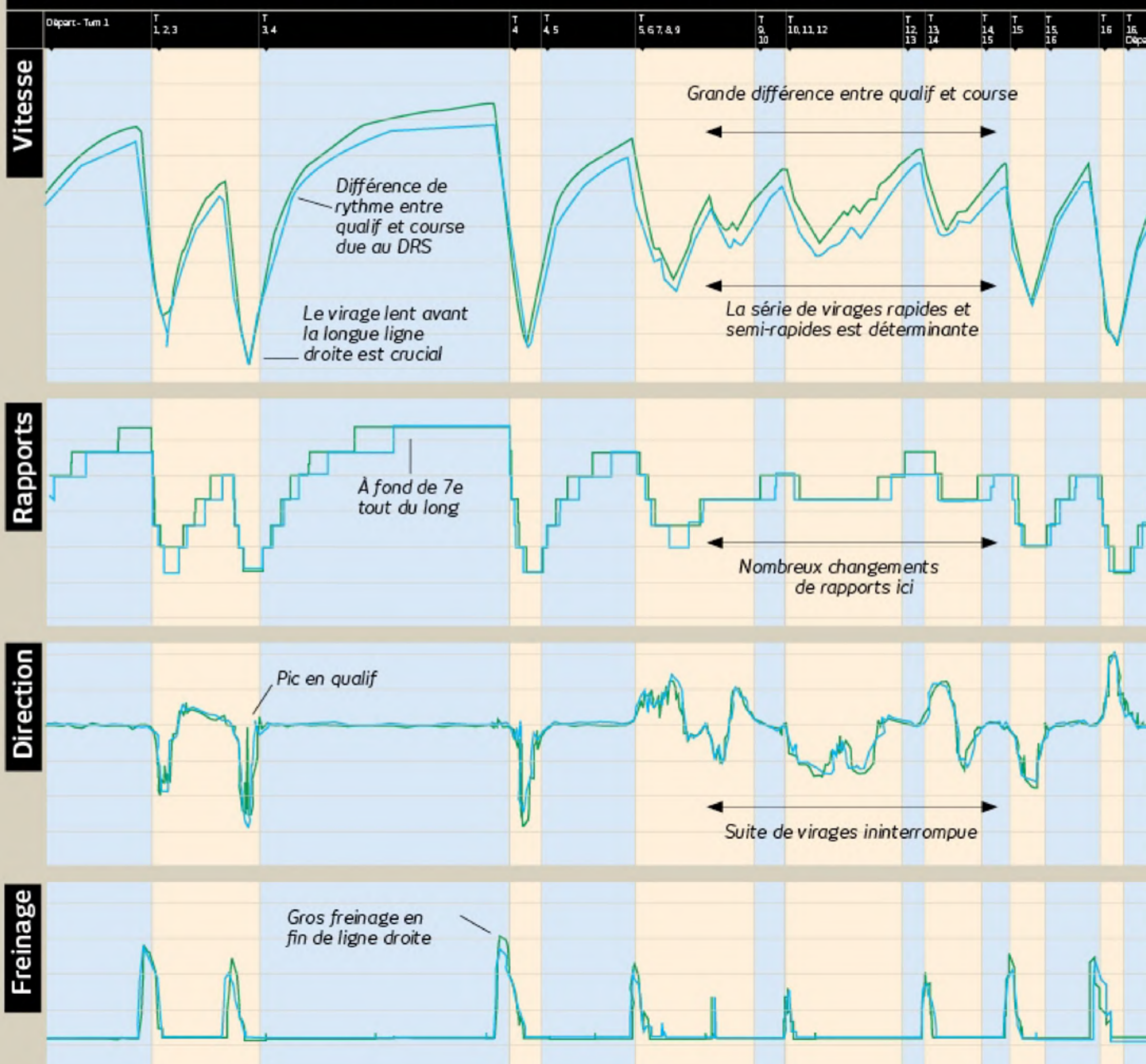
HORAIRES (France)
Vendredi 26 octobre
 Essais 1 : 06h30 - 08h00
 Essais 2 : 10h30 - 12h00

Samedi 27 octobre
 Essais 3 : 07h30 - 08h30
 Qualifying 10h30

Dimanche 28 octobre
 Course : 10h30

Télémetrie New Delhi

Qualifications Course



À VENIR : GP d'Abou Dhabi



04.11.2012 / Circuit de Yas Marina

Les deux zones de DRS compensent enchaînements de virages lents sans fin et dégagements à perte de vue

Le circuit de Yas Marina a beau être éblouissant avec son hôtel dernier-cri enjambant la piste, celui-ci n'arrive pas à se départir du fait qu'il consiste essentiellement en une succession de virages lents. Mais la course se déroulant au crépuscule, le mercure chute inexorablement durant le GP et lui confère un caractère unique.

De facto, les températures sont plus élevées en plein jour, pendant les essais libres 1 et 3, que durant la 2e séance, les qualifs et la course. Comme on peut l'imaginer, cela a un gros impact sur le comportement des gommes et leur dégradation, et amène les équipes à prendre les infos acquises lors des EL1 et 3 avec des pincettes afin

de ne pas biaiser les réglages.

Par le passé, Yas Marina a été pointé du doigt pour produire de véritables processions, mais les deux zones de DRS qui ont fait leur apparition l'an passé (dans le secteur 2, chacun détenant sa propre zone de détection) ont aidé à remédier dans une certaine mesure à ce déficit de dépassements.

Si le circuit est l'un des plus sûrs du calendrier, avec une palanquée de zones de dégagement en asphalte, la sortie des stands (qui passe sous le T1), est quant à elle curieusement étriquée. Une paire de pilotes s'y sont déjà retrouvés en mauvaise posture, et on n'est pas à l'abri d'un accident ici. Sera-ce pour cette année ?

STRATÉGIE DE COURSE



Mark Barnett
Ingénieur
stratégie
de Williams

« Abou Dhabi est un beau complexe, mais en trois années, les courses n'y ont jamais été épiques. La configuration du circuit, même agrémentée du DRS, joue beaucoup dans ce manque de dépassements. Les chicanes à la fin des deux longues lignes droites empêchent vraiment d'y tenter un coup car le pilote défendant sa position prendra toujours soin de se placer sur la meilleure trajectoire pour le virage suivant.

Si un pilote vire large, il n'est pas très pénalisé du fait des vastes dégagements. Mais en dépit de la difficulté pour dépasser, c'était plus facile en 2011 car il existait un véritable delta de performance entre les pneus tendres et durs. Les équipes avaient opté pour des stratégies à contretemps pour jouir temporairement d'un ascendant en termes d'adhérence, certaines privilégiant le grip des pneus "option" pendant que d'autres assureraient le coup avec les "prime". Aussi, la stratégie type reposait sur deux arrêts. Faire un seul pit-stop était possible, mais obligeait à passer davantage de temps sur des pneus peu performants.

Une apparition de la voiture de sécurité est peu probable en raison des dégagements, mais sa sortie en piste en 2010 fut déterminante : elle a tout simplement décidé de l'issue du championnat. »

RÉGLAGES



Mark Gillan
Ingénieur
chef des
opérations
de Williams

« Comme souvent cette année, la clé à Abou Dhabi sera de régler la voiture pour extraire le maximum des Pirelli.

En analysant les caractéristiques du tracé, on remarque que les vitesses moyennes et de passage sont relativement basses, alors que l'accent est mis sur l'efficacité aéro. Ce circuit est très exigeant pour les freins, et il faut composer avec ce paramètre en utilisant des matériaux adaptés ainsi qu'en ajustant la taille des entrées d'air.

Bien sûr, on règle la voiture pour claquer le meilleur temps, tout en vérifiant que le *set-up* ne compromette pas notre capacité à dépasser. De bons réglages qui permettent d'être rapide peuvent aussi être très gourmands en gommes – il faut donc avoir une vue sur le long terme.

Ici, une voiture peut très bien être vélocité dans le secteur 1 et à la traîne dans le 2, plus tortueux. En somme, il faut faire le meilleur temps possible, en dégradant au minimum ses pneus, tout en gardant une bonne capacité à dépasser et à protéger sa position. Réunir ces facteurs n'est peut-être pas la panacée pour les qualifs et la course, mais sans doute le meilleur compromis pour être performant dans ces deux exercices. »

Circuit de Yas Marina : ce qu'il faut savoir

- Le plein et l'absence du DRS mènent à un delta de vitesse entre qualif et course pour les virages n°3 et 4
- Angle de braquage moindre en qualif car l'auto a plus de grip et vire moins large
- Forte présence de virages lents (VL)
- La chicane située à la fin de la longue ligne droite reliant les virages n°7 et 8 est un frein aux dépassements
- Le mélange de virages lents et



de longues lignes droites mène à de nombreux changements de vitesse

- Un grand angle de braquage est nécessaire pour les virages n°8 à 10
- Il faut vraiment taper dans les freins

dans le virage n°17 en qualif car on arrive beaucoup plus vite

- En course, le plein modifie peu la vitesse dans les virages serrés, au contraire des portions rapides



Tout ce qu'il faut savoir à propos de Yas Marina

STATS CIRCUIT
Premier GP 2009
Longueur 5,554 km
Distance course 305,355 km
Tours 55
Sens Anti-horaire
Record du tour 1min40.279s, Sebastian Vettel, 2010
Accélération 73%
Changements de rapport par tour 68
Probabilité Safety Car 50%
Vainqueurs depuis pole 1
Types de pneus NC

L'ANNÉE DERNIÈRE
Vainqueur Lewis Hamilton
Suivants Fernando Alonso, Jenson Button
Pole Sebastian Vettel, 1min38.481s
Meilleur tour Mark Webber, 1min42.612s
Abandons 4
Pit-stops 42
Dépassements 56
Dépassements DRS 50
Météo Dégagée, 26°C

VICTOIRES
Sebastian Vettel 2
Lewis Hamilton 1

HORAIRES (France)
Vendredi 2 novembre
 Essais 1 : 10h00 - 11 30
 Essais 2 : 14h00 - 15h30
Samedi 3 novembre
 Essais 3 : 11h00 - 12h00
 Qualifications : 14h00
Dimanche 4 novembre
 Course : 14h00

Télémetrie Yas Marina

Qualifications Course

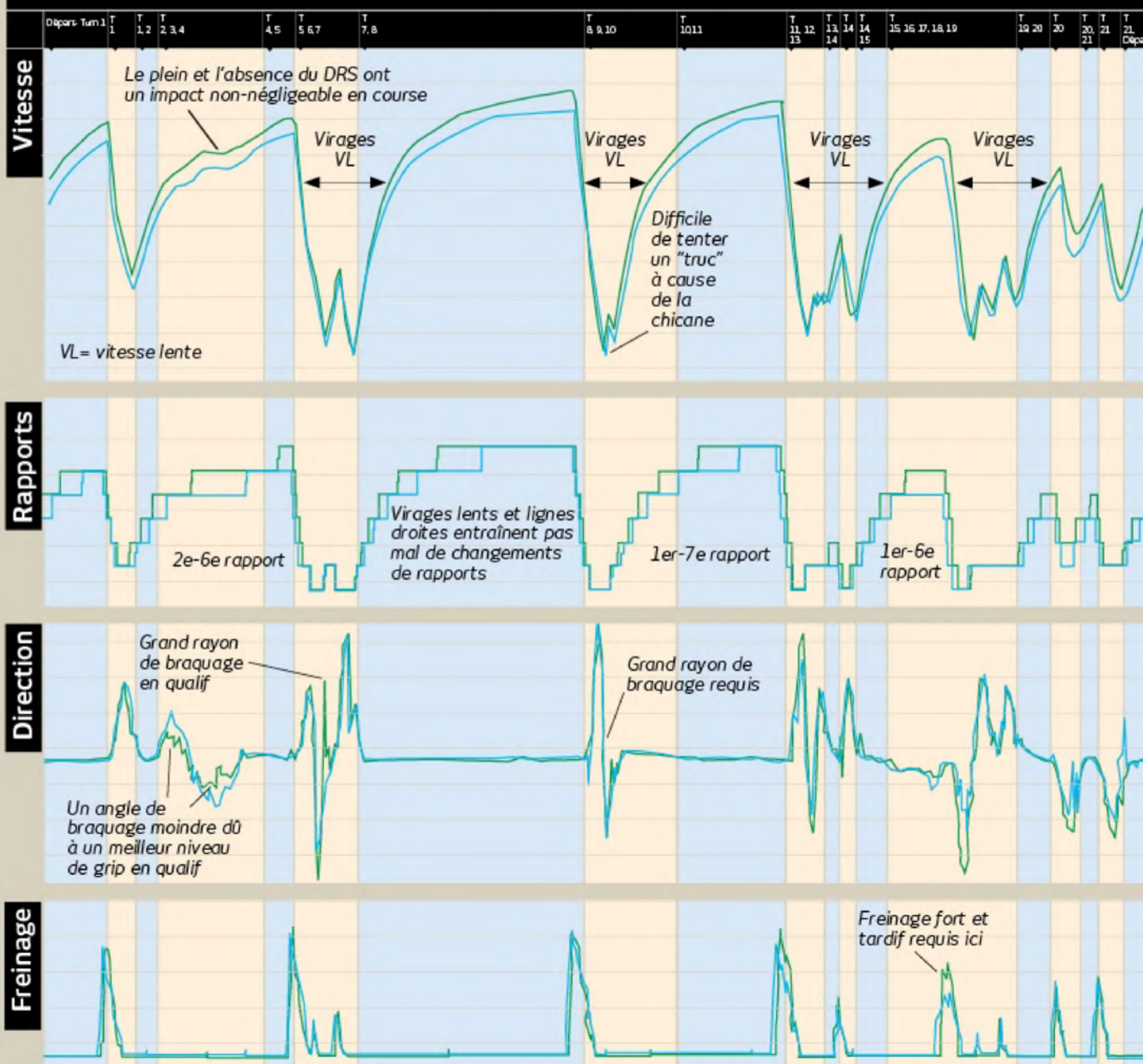


ILLUSTRATION : ALAN ELDREDGE. PHOTOS : ARCHIVES LAT - TIM CLARKE/LAT. TELEMETRY DATA COURTESY OF WILLIAMS F1 TEAM.



Dieter Rencken

POWERPLAY

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

**QUE LA F1
LE VEUILLE
OU NON,
LE MONDE
DEVIENT
PLUS VERT
ET ELLE DOIT
ÊTRE PLUS
INTELLIGENTE
DU CÔTÉ DE LA
TECHNOLOGIE
DES MOTEURS**

“Les sponsors auront peut-être le dernier mot car ils sont de plus en plus réfractaires à l'idée de voir leur nom associé au V8 de 2400 centimètres cubes”



Dans une colonne baptisée Powerplay, il est approprié de se concentrer sur la controverse qui entoure les moteurs – et plus spécifiquement les blocs écologiques qui propulseront les F1 en 2014. Le V6 de 1600cc turbo hybride a été adoubi il y a 18 mois, mais des intérêts qui se croient supérieurs tentent de conserver le V8 atmosphérique de 2.4 litres. La polémique rend inaudible la célébration fort légitime qui aurait dû découler de la démarche promouvant des technologies socialement indispensables.

Les trois motoristes qui ont confirmé leur engagement en F1 au-delà de 2014 – Ferrari, Renault et Mercedes – ont un avis bien tranché sur la question.

La F1 fait partie de l'ADN de la Scuderia : le sport est un projecteur qui met en lumière les performances de ses multi-cylindres exotiques. Renault Sport dispense son expertise technique dans le but marketing de promouvoir de modestes automobiles grâce au piédestal sur laquelle la F1 s'est élevée. Il base la pérennité de son projet F1 sur le transfert de technologie de moteurs high tech vers les voitures de tourisme. Ce point d'interrogation est encore plus prégnant chez Mercedes, qui vient de s'engager au-delà de 2012 après avoir rejeté l'offre initiale du détenteur des droits commerciaux (DDC) durant les négociations des Accords Concorde qui expirent à la fin de la présente saison.

Même si Mercedes GP et Mercedes High Performance Engine sont des entités distinctes, elles sont étroitement liées par la nature même de leur business. L'écurie de course pourrait quitter la F1 sans empêcher Mercedes d'être le motoriste de McLaren et Force India. La maison mère Daimler pourrait faire comme BMW/Honda/Toyota et jeter le bébé avec l'eau du bain. L'avenir de la firme à l'étoile est donc ambigu.

Après l'exode des constructeurs, en 2008/09, la FIA a fait des moteurs écologiques une priorité. Sa volonté était d'attirer des remplaçants potentiels au cas où des constructeurs plieraient bagage. Mais pour des raisons de retour sur investissement, ce scénario est improbable. Donc, avec un Cosworth (qui motorise HRT et Marussia) dans l'incapacité de s'engager au-delà de 2013, il n'en reste que trois : Ferrari, Mercedes et Renault. Et pourtant, leur avenir en F1 reste incertain.

Lorsque les réglementations spécifiques aux moteurs 2013/14 ont été couchées sur le papier, en 2009, la F1 était colonisée par les constructeurs automobiles et tous étaient d'accord pour subventionner les moteurs dans l'intérêt du sport. Tous avaient une écurie mai-

son dont le budget dépassait les 350 millions d'euros annuels. Ils pouvaient donc doubler leur présence sur la grille pour simplement 25 millions supplémentaires en finançant la fourniture à une autre écurie ou en lui proposant un V8 dont la conception remonte au dernier millénaire. Red Bull, Toro Rosso, Williams et Force India étaient toutes contentes de payer dix millions par an leurs moteurs (le tarif que pratiquait Cosworth lors de son retour en F1, en 2010, pour des moteurs dont la technologie remontait à 2006).

À partir de 2014, la facture grimpera à 25-30 millions. Une somme qui dépasse largement les budgets des écuries indépendantes survivant essentiellement grâce aux sponsors et aux pilotes payants. Ferrari s'oppose au V6 pour des raisons marketing ainsi que pour le coût qu'il engendrerait. Et puis il y a les promoteurs des GP, qui se saignent aux quatre veines pour payer les droits demandés par les DDC et qui craignent que des moteurs silencieux soient un répulsif pour les foules. Sur ce point, ils peuvent compter sur le soutien de Bernie Ecclestone.

Où en sommes-nous ? La réglementation actuelle limite à deux écuries clientes (en plus de celles qui sont des “partenaires techniques”) la fourniture d'un moteur par un constructeur. Ferrari et Mercedes n'ont aucune intention de gonfler leur portefeuille de clients. Il faudra un amendement de la réglementation pour permettre à Renault de fournir six écuries – sans quoi, trois d'entre elles devront attendre qu'un quatrième motoriste se jette à l'eau.

Avec tout ce tintouin, la F1 donne la sensation de n'en faire qu'à sa tête. Dans le championnat du monde d'Endurance, Audi et Toyota remportent des courses avec la technologie hybride. Dans le championnat du monde des Rallyes, les voitures utilisent des moteurs turbo de 1600cc. Même l'Indycar, malgré l'amour des USA pour les V8, exploite des V6 turbos.

Les sponsors auront peut-être le dernier mot car ils sont de plus en plus réfractaires à l'idée de voir leur nom associé au V8 de 2400cc. Mais certaines factions de la discipline semblent vouloir s'enraciner définitivement dans les années 90. Il y a donc quatre forces en présence – commerciale, sportive, technologique et “le show” – qui tirent la couverture à elles sans se soucier des dégâts à long terme. Il est temps que la F1 devienne intelligente sur le sujet de la technologie de ses moteurs, sinon elle ternira son image de pionnière qui montre la voie pour les voitures routières.



POWERED by

SUBARU

**SUBARU
RACING KID**

À PARTIR DE 9 ANS

Ufolep
Catégorie officielle Ufolep

LE KART CONÇU POUR LES ENFANTS (EN PENSANT AUSSI A LEURS PARENTS)

VU DANS LE CATALOGUE
ART INGELS PAGE 14



SEULEMENT
3090€
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 PLOMBES D'ORIGINE)**



DISPONIBLE
CHEZ LES REVENEURS OF COURSE
ET SUR TOUTPOURLEKART.FR

OF COURSE

WWW.TOUTPOURLEKART.FR



RAW

race and win
watches



Montre Chronographe automatique.

Mouvement Concepto 2121 finition spéciale.
Boîte Titane. Fond de cadran carbone.
Glace Saphir traitée antireflets. Fond transparent Saphir.
Bracelet caoutchouc HQ ou cuir.
Étanche. Largeur 47mm, hauteur 12,3mm.
Editions strictement limitées, numérotées de 01 à 50/50.
Swiss Made.

www.raceandwin.com