

**FRANÇOIS CEVERT : 40 ANS APRÈS, NOTRE HOMMAGE**

**PLUS**

**IMPENSABLE !**

Pourquoi le calendrier redevient plus sympa

**INCROYABLE !**

Des hommes mieux payés que les pilotes

**F1  
RACING**

**INTERVIEW  
EXCLUSIVE**

**MARK  
WEBBER**

**LA F1  
C'EST  
FINI !**

**Le pilote parle de...**

- > "L'opportunité" d'aller chez Ferrari
- > Son choix de dire "non" à Red Bull
- > L'offre "idéale" de Porsche

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

L 19828 - 176 - F: 5,60 € - RD



**B  
O  
B**  
MEDIA

N° 176  
5,60 €  
Octobre  
2013

# lekiosk.com

*le kiosk point comme les autres*



 **lekiosk.com**

DISPONIBLE SUR  
App Store

DISPONIBLE SUR  
Google play







020



036



040



068



076



PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

- 06 PARADES HOMMAGE À FRANÇOIS CEVERT
- 12 PITPASS TOUT CE QUI FAIT PARLER EN FORMULE 1
- 19 CHRONIQUE : PETER RENCKEN
- 20 CHRONIQUE : PETER WINDSOR
- 22 CHRONIQUE : VALTTERI BOTTAS
- 24 TECHNIQUE : MATÉRIAUX CONSTRUCTION
- 26 ÇA, C'ÉTAIT UNE F1 : LA FERRARI 126 C4

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

- 28 **WEBBER : "POURQUOI JE PARS"**  
L'un des meilleurs pilotes actuels, et qui fait partie de la meilleure équipe, explique pourquoi il tourne le dos à la F1.
- 36 **MARK ET F1 RACING : QUEL DUO !**  
Le pilote australien a toujours été très disponible pour notre magazine. Retour sur une intense collaboration...
- 40 **LA F1 REMONTE SUR LE RING**  
Une manche du championnat 2014 se disputera sur le Red Bull Ring, dont on vous propose une visite guidée.
- 46 **SECONDE JEUNESSE POUR LA F1 ?**  
Des courses et des circuits historiques de la discipline pourraient faire leur retour au détriment de plus récents.
- 50 **PASTOR MALDONADO VOUS RÉPOND**  
Nous avons transmis les questions des lecteurs au pilote vénézuélien, qui dit ce que c'est de piloter pour une équipe à la peine et pourquoi son point hongrois fut si important.
- 54 **LES ANGES GARDIENS**  
F1 Racing a suivi lors d'un week-end de GP l'équipe de la voiture médicale, dernière sur la grille mais si précieuse...
- 59 **STEVEN TEE : UNE VIE EN IMAGES**  
Avant de fêter son 500e GP à Singapour, le photographe a sélectionné et commenté pour nous ses clichés favoris réalisés en 29 années de présence sur les circuits de F1.
- 68 **MAGICIENS ET VRAIES STARS**  
A wizard, a true star, titre d'un album du musicien américain Todd Rundgren, va comme un gant aux grands concepteurs de F1, qui sont peut-être plus importants que les pilotes...
- 74 **PETITE DISCUSSION AVEC JOHN ILEY**  
Le directeur performance de Caterham parle de la situation des petites équipes et des maux de tête que lui procurent les changements de règlement en vigueur l'an prochain.
- 76 **JOHN BARNARD, GRAND INTERVIEWÉ**  
Il en faut un pour réussir une (très) grande interview. Avec l'inventeur des F1 en fibre de carbone puis des boîtes de vitesses semi-automatique, on est servi... et vous aussi.

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

- 84 BILAN : Grand Prix de Belgique
- 87 BILAN : Grand Prix d'Italie
- 90 À VENIR : Grand Prix de Singapour
- 92 À VENIR : Grand Prix de Corée
- 94 À VENIR : Grand Prix du Japon
- 96 CHRONIQUE : Tom Clarkson
- 98 CHRONIQUE : Murray Walker



50



76



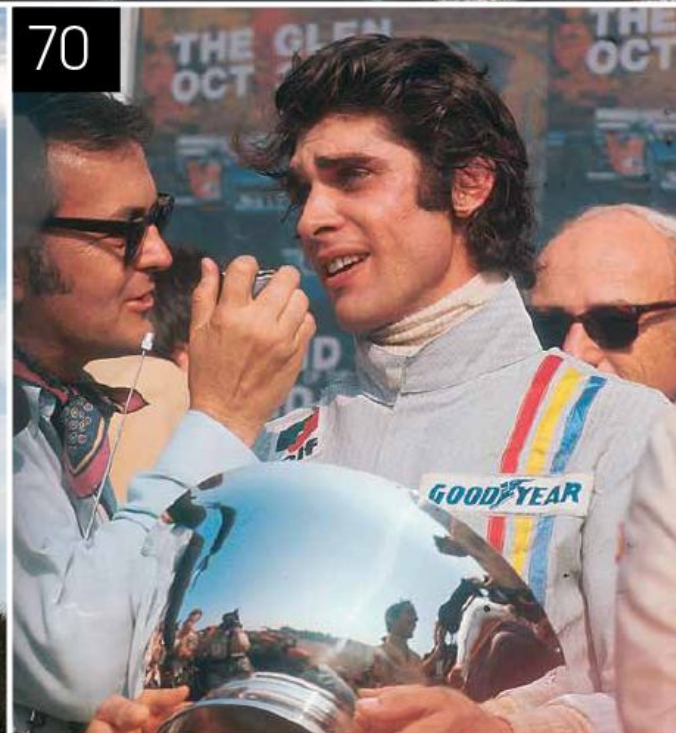
46



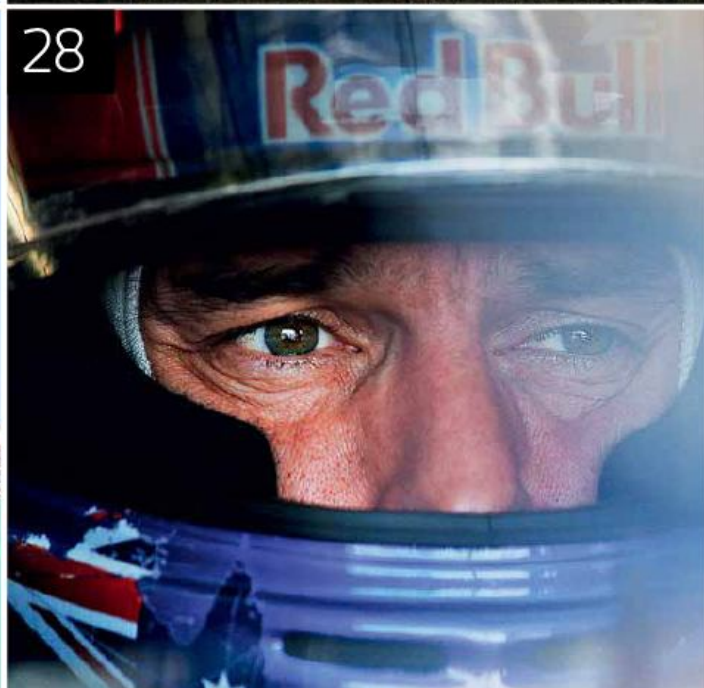
59



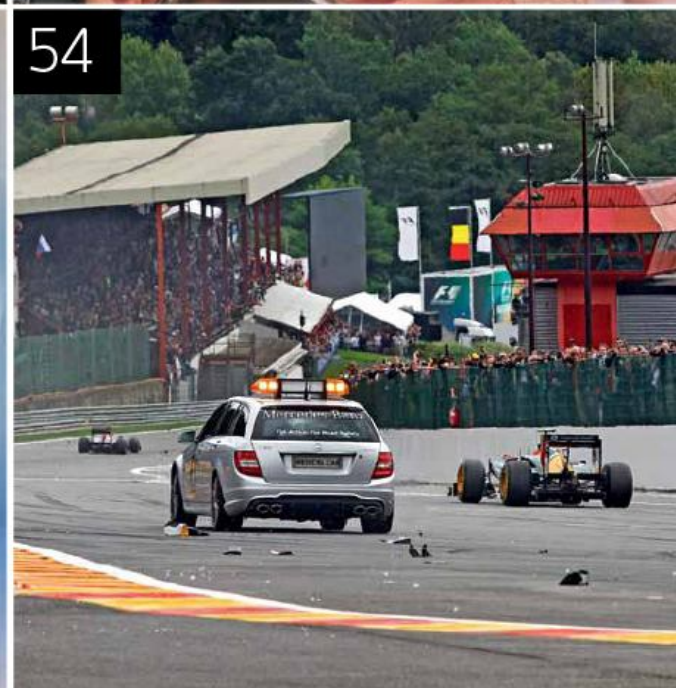
40



70



28



54



# Parade

**Hommage à François Cevert (1)** Mon premier est un jeune pilote à l'attaque pour son deuxième GP. Mon deuxième est une équipe qui a mené Matra au titre en 1969. Mon troisième est un fabuleux circuit tout près de Clermont-Ferrand. Mon tout est François Cevert en glisse sur sa Tyrrell à... Charade.

Où Charade, France Quand Juillet 1970

Photo Archives LAT

Shell









# Parade

**Hommage à François Cevert (2)** Les liens unissant Cevert à Jackie Stewart – son équipier quatre ans durant – allaient bien au-delà de la course. Le triple champion avait fait de lui son successeur désigné. Le lendemain du décès de François, il renonça à ce qui devait être son 100e – et dernier – Grand Prix.

**Où** Anderstop, Suède **Quand** Juillet 1973

**Photo** Archives LAT





WALMART

TEXACO

elf

CE



elf **Tyrrell**



# Parade

**Hommage à François Cevert (3)** François Cevert a pris ses 46 départs en F1 sur une Tyrrell. Il a signé une victoire en 1971, sur le circuit de Watkins Glen où il allait se tuer deux ans plus tard. Celui qu'on surnommait le Prince évolue ci-dessus en Principauté, avec le virage de la Rascasse pour décor.  
**Où** Monte Carlo, Monaco **Quand** Mai 1973  
**Photo** Archives LAT



Räikkönen va retrouver son ancienne équipe avec un contrat d'un an et une option pour 2015.

## NEWS

# Räikkönen avec Alonso : un super duo chez Ferrari

Kimi va remplacer Massa dans une équipe restructurée, formant la paire la plus forte en 2014.

La décision de Ferrari d'accueillir Kimi Räikkönen comme équipier de Fernando Alonso, en remplacement d'un Felipe Massa en manque de performance, créera une "super équipe" qui, si elle fonctionne, pourrait devenir l'une des forces les plus puissantes de la F1 en 2014.

Ferrari n'a pas connu la réussite ces dernières saisons. Bien qu'Alonso ait manqué de peu le titre en 2010 et 2012, il a été, dans

les deux circonstances, en lice contre toute logique avec une voiture inférieure à la Red Bull de Sebastian Vettel.

La relation entre la Scuderia et le pilote qui, durant cette période, lui a donné à lui seul une certaine respectabilité s'est tendue depuis l'an dernier. La confiance entre les deux partenaires s'est érodée quand Ferrari a commencé à se demander si Alonso tirait le meilleur de la voiture en qualification tandis

qu'Alonso se demandait pourquoi la foi de l'équipe en lui diminuait et si elle était capable de lui construire une voiture compétitive...

Craignant que Fernando ne se sente trop à l'aise avec le niveau de performance de Massa, Ferrari a conclu qu'une pression plus forte venue de l'autre côté du garage le pousserait à un plus haut niveau de performance. D'où l'engagement de Kimi Räikkönen.

Certains, cependant, pensent

que le duo ne fonctionnera pas bien. Räikkönen a d'abord été engagé au cas où il aurait fallu donner aussi son congé à Alonso. Ferrari avait besoin d'un pilote de pointe si jamais cela se produisait. Ça n'a pas été le cas, et Kimi n'a obtenu qu'un contrat d'un an avec une option pour 2015.

De fait, sa présence est effectivement un affront pour Alonso dont le contrat expire fin 2016 mais dont on peut penser qu'il a la possibi-

lité de quitter l'équipe. En dépit du sang-froid avec lequel l'Espagnol a accueilli la nouvelle, il est difficile d'imaginer qu'il n'y aura pas d'émotions dans cette nouvelle *dream team*. Et la majorité des observateurs du paddock pense qu'Alonso ne sera plus chez Ferrari en 2015.

Ferrari a sérieusement analysé les faiblesses de sa structure qui ont conduit à ces tensions. En réalisant que tout n'était pas rose dans le groupe de conception, et avertie qu'elle ne pouvait plus se permettre d'erreurs avec le règlement 2014, elle a repris Rory Byrne comme consultant. Byrne était concepteur en chef durant l'ère Schumacher et il est le seul homme dont les succès sont comparables à ceux du directeur technique de Red Bull, Adrian Newey.

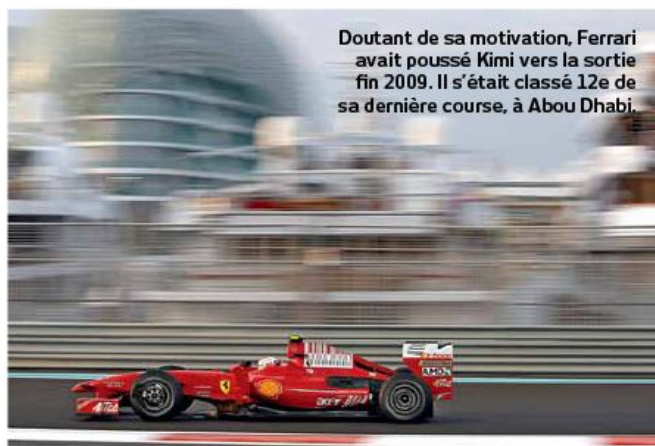
Courant 2013, Ferrari a "piqué" à Lotus son très coté directeur technique, James Allison, afin qu'il dirige le département de conception des châssis. Allison a fait partie de la "dream team" Byrne-Schumacher-Brawn-Todt chez Ferrari avant de mener Alonso à ses deux titres mondiaux en 2005 et 2006 chez Renault.

Le point d'interrogation tient au nouveau V6 turbo. On murmure que Ferrari se bat pour réduire la consommation d'essence de son futur moteur. Un manque d'efficacité sur ce point entraînerait un



sérieux manque de performance dans la future formule, laquelle inclut des restrictions de carburant. Si cela se confirmait, peu importeraient les qualités du châssis ou la célérité des pilotes : Ferrari ne gagnerait rien.

La nouvelle du retour de Räikkönen à Maranello a éclipsé l'annonce de l'engagement de Daniel Ricciardo chez Red Bull, et est survenue juste après que Massa ait annoncé son départ de Ferrari. Mi-septembre, Felipe n'a pas dit où il serait l'an prochain mais un retour chez Sauber est une possibilité. Une autre option serait qu'il récupère le volant de Räikkönen. Lotus pourrait aussi embaucher Nico Hülkenberg, mais l'Allemand n'a pas de budget. Romain Grosjean, quant à lui, devrait garder sa place en partie grâce aux six millions d'euros apportés par Total.



## GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA FORMULE 1

MOIS  
"COOL"  
POUR

### Les passionnés de la petite reine

Fernando Alonso devient propriétaire d'une équipe de cyclisme professionnelle en se portant acquéreur d'Euskatel Euskadi. La formation espagnole était sur le point de fermer faute de moyens mais grâce à ce rachat, nous la reverrons au Tour de France notamment.

### Être pilote d'essais et de réserve

James Calado, pilote de l'écurie ART de Nicolas Todt et Frédéric Vasseur en GP2, devient troisième pilote de Force India pour le restant de la saison – au moins. Le Britannique de 24 ans a pris la piste le vendredi à Monza.

### Les amoureux de la petite reine (bis)

Le chargé de relations publiques de Lotus, Andy Stobart, s'est rendu à vélo – oui, à vélo – du GP de Belgique à celui d'Italie. En neuf jours, il a traversé autant de pays et parcouru 1200 kilomètres entre les circuits de Spa et de Monza. Un grand coup de chapeau à lui.



### Robin Frijns

Sauber a informé le jeune et prometteur pilote néerlandais Robin Frijns qu'il ne sera pas retenu dans son rôle de réserviste l'année prochaine. Sergey Sirotkin est pour sa part en lice pour un volant de titulaire. Sans commentaire.

### Shell

La compagnie pétrolière était le sponsor titre du GP de Belgique. De façon inquiétante pour les propriétaires des lieux, des militants de Greenpeace ont semé les services de sécurité et déployé deux banderoles pour protester contre les plans d'exploration pétrolière de Shell dans l'Arctique.

### Avoir peur en avion

Un calendrier 2014 provisoire circulait dans le paddock de Monza, prévoyant 21 courses, dont les sept dernières en dehors de l'Europe. Des vols entre Singapour, le Japon, la Russie, Abou Dhabi, le Mexique, les États-Unis et le Brésil, cela fait pas moins de 4000 km dans les airs.



MOIS  
"BOF"  
POUR

## Quiz F1 Racing

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



- 1 Quel ancien circuit de GP comprend des virages appelés Dry Sack et Angel Nieto ?
- 2 Qu'ont en commun les GP d'Autriche 1975, de Monaco 1984 et d'Australie 1991 ?
- 3 Qui courait chez Ferrari avec Arturo Merzario (à g) en 1973 ?
- 4 Où couraient Paul Belmondo et Bertrand Gachot en 1994 ?
- 5 Quel pilote britannique a fait ses débuts à Las Vegas en 1981 ?
- 6 Où Michael Schumacher (à d, s'il est utile de le préciser) a-t-il signé sa 91e et dernière victoire ?
- 7 De quel personnage *Beyond The Limit* est l'autobiographie ?
- 8 Quelle référence fut établie lors du GP d'Australie 1990 ?
- 9 Lequel de ces deux pilotes a remporté le plus de GP : Jacques Villeneuve ou David Coulthard ?
- 10 Quel numéro Giedo van der Garde porte-t-il cette année ?



## CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



### Stefano Coletti C'est qui ?

Un Monégasque de 24 ans qui court en GP2 chez Rapax.

### Il a fait quoi ?

Avant la Hongrie, il avait remporté trois victoires pour s'emparer de la tête du championnat. Mais il n'a rien inscrit lors des sept dernières courses et a chuté à la 3e place du général derrière Fabio Leimer et Sam Bird après Monza.

### Autre chose à savoir sur lui ?

Cela n'entre pas forcément dans la catégorie des choses à savoir

mais, au cas où ça vous intéresse, Coletti clame avoir été conçu par ses parents, Armande et Gianluigi, durant leurs vacances sur le yacht de Keke Rosberg à l'automne 1988 ! Il a attrapé le virus de la course quand son père l'a emmené sur un circuit de kart et qu'il est tombé sur le champion moto Guido Mandracci, qui l'a alors pris sous son aile.

### Il a des chances ?

Il court en GP2 depuis 2009 et en dépit de sa récente baisse de forme, il reste candidat au titre. Il manque aussi cruellement de roulage au volant d'une F1.

## NEWS



Nicolas Todt voulait amener l'argent de PDVSA chez Sauber.

# Comment Todt fils a tenté de sauver Sauber

Alors que l'équipe cherchait à résoudre ses soucis financiers, le manager de pilotes a tenté brièvement d'en devenir le nouveau patron...

Sauber a reçu la nouvelle bienvenue d'un apport financier plus que nécessaire grâce à un accord avec trois investisseurs russes cet été (lire dans *F1 Racing* n°174) mais l'incertitude continue de planer sur son avenir.

L'équipe suisse compte sur le jeune (18 ans) pilote russe Sergey Sirotkin – qui devrait bientôt faire une démonstration au volant d'une Sauber sur la nouvelle piste de Sochi, en Russie – pour débiter en F1 chez elle en 2014.

Mais si Sauber insiste sur le fait que les doutes sur la crédibilité de l'accord avec les Russes n'ont aucun sens, d'autres personnes auraient désiré que l'équipe prenne une direction différente. En arrière-plan, Nicolas Todt, le fils de Jean, président de la FIA, lui-même agent de Felipe

Massa, Pastor Maldonado et Jules Bianchi entre autres, aurait fait une tentative.

Todt voulait que le sponsor de Maldonado, le géant pétrolier vénézuélien PDVSA, rompe son accord avec Williams, l'aide à acquérir Sauber, amène Maldonado et le place lui-même à la tête de l'écurie. C'était un gros coup, d'autant que PDVSA est lié à Williams par un contrat à toute épreuve pour deux années encore.

Les plans de Todt se sont effondrés quand lui-même et ses partenaires furent éliminés par une liste de créanciers. Mais cela donne une idée des ambitions d'un homme qui, durant des années de présence constante dans le paddock, est toujours resté discret. Jusqu'à ce jour...

Réponses : 1 Jerez 2 Ils ont été arrêtés prématurément et la moitié des points a été attribuée 3 Jackie Ickx 4 Chez Pacific 5 Derek Warwick 6 Chine 2006 7 Le Professeur Sid Watkins 8 C'était le 500 GP du championnat F1 9 Coulthard 10 Le 21

LAT/SEN/ARCHIV - ANDY/HON/WLAT - LAT/SEN/ARCHIV - ANDY/HON/WLAT - LAT/SEN/ARCHIV - ANDY/HON/WLAT - LAT/SEN/ARCHIV - ANDY/HON/WLAT - LAT/SEN/ARCHIV - ANDY/HON/WLAT

incertain pour Sauber / Lotus a testé sa E21 modifiée sans donner suite



Romain Grosjean au volant de la Lotus E21 en version longue lors des essais libres de Monza.

STEVEN TEELAT

NEWS

## Lotus remet les débuts de sa F1 à empattement long

Les espoirs de titre diminuant, l'équipe n'a pas fait courir sa E21 nouvelle version à Monza.

Dans une tentative de faire une percée lors des dernières courses de la saison, Lotus a fait rouler une version à empattement allongé de sa E21 lors des essais du GP d'Italie à Monza. Cette variante aurait dû être introduite quelques courses plus tôt, notamment à Silverstone lors du test des jeunes pilotes, mais Lotus n'avait pu payer un fournisseur.

Éric Boullier, le patron de l'équipe, a déclaré que celle-ci devait éprouver cette modification pour vérifier si son simulateur, sur lequel a été conduite la mise à jour, travaillait bien en phase avec le programme de développement.

Cependant, l'équipe a décidé de jouer la sécurité à Monza et après avoir testé l'empattement long lors des essais libres du vendredi matin, elle a choisi de revenir à l'empattement court pour le reste du week-end.

Aucun changement n'est apporté à la structure de la voiture. Les triangles de suspension avant sont simplement "coudés" vers l'avant afin d'offrir plus d'espace pour les dispositifs aérodynamiques placés entre les roues avant et les pontons. Le déplacement des roues avant vers l'avant change la réponse de la voiture en virage, la rendant plus "paresseuse"

pour le pilote. Et le déplacement vers l'arrière du pilote par rapport aux roues avant lui fait percevoir le survirage plus tôt, ce qui peut réduire l'usure des pneus et leur dégradation.

Lotus a prévu d'évaluer à nouveau l'empattement long lors d'une autre course. Indépendamment de son efficacité, les espoirs de titre sont maintenant réduits avec l'abandon de Räikkönen en Belgique et son accrochage dès le premier virage en Italie. Après Monza, Kimi n'était plus que 4e au classement provisoire du championnat, à 88 points de Sebastian Vettel.



Après Monza, Alonso était à 53 points de Vettel. Écart qu'il devait réduire pour que Ferrari poursuive le développement de sa F1 2013.

NEWS

## La concentration de Ferrari sur 2014 menace Alonso...

Se rapprocher de Vettel est vital pour s'assurer que la voiture 2013 continue d'être développée.

**Stefano Domenicali**, le patron de l'équipe Ferrari, a déclaré après Monza que ses hommes « travaillaient dur pour s'assurer que nous puissions nous battre jusqu'à la fin du championnat. » Mais la réalité était que le premier pilote de la Scuderia, Fernando Alonso, abattait ses dernières cartes.

Sebastian Vettel devait être à portée de l'Espagnol après le GP de Singapour (qui aura eu lieu à la parution de ces lignes). Sinon, Ferrari arrêterait le développement de la voiture de cette année et se concentrerait entièrement sur le modèle 2014.

« Septembre est le mois où nous com-

mençons le transfert, d'autant que le projet 2014 est très complexe, a ajouté Domenicali. À la fin de ce mois, nous basculerons tout le monde sur le nouveau programme – en tenant compte, naturellement, de la situation au championnat. »

Alonso désespère de remporter un troisième titre qui lui permettrait de rejoindre son héros, Ayrton Senna. Et sa frustration de ne pas s'en approcher ne cesse de monter. Pour garder son rêve à portée de main, il devait gagner à Singapour. Sinon, la possibilité d'un titre serait ajournée et Ferrari ne pourrait être blâmée de reporter toute son

attention sur les complexités du projet 2014.

Certains ingénieurs pensent que Ferrari est distancée par Mercedes et Renault en termes de puissance de son groupe motopropulseur pour l'an prochain. Ceci du fait que l'écurie italienne s'est davantage plainte, lors des réunions du Groupe de Travail sur les moteurs, des restrictions de consommation imposées aux nouveaux V6 turbo 1,6 litre. Cela pourrait être du bluff mais dans le cas contraire, Alonso connaîtra une nouvelle année difficile en 2014 après les déceptions de 2012 et 2013. Bien peu le verraient alors rester chez Ferrari jusqu'au terme de son contrat, fin 2016.



NEWS

## Un rival pour Jean Todt à la présidence de la FIA

David Ward, ancien collaborateur de Max Mosley, a fait part de son intention de défier le Français en décembre prochain.

L'avenir de Jean Todt à la tête de la Fédération internationale automobile (FIA) n'est pas assuré après que le Britannique David Ward ait annoncé sa candidature à l'élection présidentielle du 6 décembre prochain.

Ward, 56 ans, a démissionné de son poste de directeur général de la Fondation pour l'automobile et la société de la FIA afin de se présenter, bien que cela ne soit pas techniquement nécessaire. « Il me sera utile que j'approche les membres de la FIA afin de sécuriser les nominations, a dit Ward dans un communiqué sur le site internet de la fondation. Dans ces circonstances, je pense qu'il est correct de démissionner. »

La FIA a accueilli Ward au milieu des années 90. Il a été conseiller de l'ancien leader du Parti

travaille britannique, John Smith, l'aide du prédécesseur de Jean Todt, Max Mosley, et il connaît très bien Bernie Ecclestone.

On notera que Ward n'a pas un grand désir d'être président. La raison de sa candidature est de mettre en lumière certains aspects de la présidence de Todt qu'il désapprouve. Son souci principal est relatif aux dépenses du quartier général de la FIA. Un défi électoral, pense-t-il, est la seule façon de s'assurer que ces problèmes seront débattus.

En F1, d'autres sujets plus cruciaux doivent pourtant être résolus : ceux du futur fournisseur de pneus, de l'absence d'un Accord Concorde ou des nombreux problèmes financiers auxquels les équipes sont confrontées.



Ward s'élève contre les dépenses du QG de la FIA.

L'un des soucis est que l'attention de Todt puisse être détournée de ces questions pressantes lors de la campagne à venir.

Ward peut-il être élu ? Selon des sources proches de lui, qui confirment l'argumentation ci-dessus, ce n'est pas le sujet. Néanmoins, ses supporters affirment aussi qu'il a beaucoup réfléchi avant de se lancer, insistant sur le fait qu'il ne serait pas candidat s'il sentait qu'il n'avait aucune chance.

Ainsi, il semble que des élections tendues sont au menu de cet automne.

STATS

## Ce que Massa a fait pour Ferrari

Felipe doit faire ses bagages, mais il n'a pas à rougir de ses huit ans passés à Maranello.\*



\* STATISTIQUES A JOUR APRES LE GP D'ITALIE 2013.

NEWS

# Bibendum veut revenir

Si des obstacles technico-commerciaux pourraient entraver ce retour, Michelin reste sur la brèche...

Michelin n'a pas caché son désir de redevenir dès 2014 fournisseur de pneus de F1, discipline que le manufacturier avait quittée en 2006. Mais cela est-il vraisemblable ?

Le retour de "Bib" serait accueilli à bras ouverts par les équipes et les pilotes, lassés de soucis constants avec Pirelli. L'état de fracture des relations entre la F1 et son manufacturier officiel a été mis à nu avec les problèmes rencontrés le mois dernier lors du GP de Belgique, où deux crevaisons banales ont conduit à une crise lors de laquelle les pilotes ont manifesté leurs préoccupations à propos de la sécurité des pneus.

Bien que le souvenir du GP des États-Unis 2005 à Indianapolis reste vivace – seules les six voitures équipées de pneus Bridgestone avaient couru en raison des soucis de sécurité des Michelin –, les craintes s'évaporaient

sans aucun problème si Michelin revenait. Mais avant que ce retour devienne réalité, il y a des barrières à franchir. Rien à voir avec le désir du fabricant d'utiliser des jantes de 18 pouces (la firme française a clairement dit que cela pouvait attendre) ni même avec le souhait d'avoir un règlement différent lié aux arrêts au stand (que Michelin souhaiterait moins nombreux) ; l'aspect commercial est la clé de tout.

Pirelli a signé un accord avec Bernie Ecclestone pour la signalétique des circuits à hauteur de 30 millions d'euros par an, et a des contrats avec plusieurs équipes qui paient chacune leurs pneus 1,5 million d'euros. Aucun de ces points

ne pourrait empêcher la FIA de prendre un autre fournisseur mais le problème, pour Michelin, serait sans doute de courir sur des circuits portant la signalétique d'un concurrent – à moins que celui-ci ne casse son accord avec Ecclestone. Ce dernier préférerait *a priori* rester associé à Pirelli avec qui il entretient une relation de longue date.



CALENDRIER

## Mexico entre, pas le New Jersey

Le calendrier de la saison 2014 de Formule 1 se précise, avec quelques nouveaux arrivants en vue.

Le visage du championnat 2014 reste au stade de brouillon en raison d'incertitudes pesant sur certaines courses, mais il prend forme.

En théorie, de nouveaux GP étaient attendus dans le New Jersey aux États-Unis et à Sochi en Russie. Mais des doutes subsistent. En revanche, le Mexique devrait accueillir une manche pour la première fois depuis 1992. L'Autódromo Hermanos Rodríguez est en cours de mise à niveau et une place lui a accordée la semaine précédant le GP d'Austin, en novembre, sur le calendrier provisoire.

Du côté de Sochi, le problème vient d'une dispute entre les organisateurs et la fédéra-



tion russe de sport automobile en raison d'une incapacité du pays à déposer à temps sa demande auprès de la FIA. Mais depuis que le Président russe Vladimir Poutine s'est montré lors de l'annonce d'un GP de Russie inaugu-

ral, il semble vraisemblable que les deux parties trouveront un accord pour que la course ait lieu.

L'Inde a été délaissée pour 2014 et devrait en théorie revenir en 2015 pour la première de ses deux dernières années de contrat. Il y a eu aussi des doutes sérieux à propos de la course de Yeongam en Corée, mais les choses semblent s'être arrangées et le GP serait déplacé juste après celui de Chine.

Enfin, il semble que Bahreïn ait désiré ne pas faire l'ouverture de la saison, souhaitant avoir plus de temps pour mettre en place les aménagements adéquats afin que la course soit disputée en nocturne.



Dieter Rencken

# POWERPLAY

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

## COMMENT GREENPEACE A MIS EN LUMIÈRE LES FAILLES DE SÉCURITÉ SUR LES GP.

“Les parapentistes auraient pu avoir de plus sombres desseins que de sensibiliser l'opinion au sort des mammifères polaires.”

Il s'en est fallu de peu pour que l'action de Greenpeace, dénonçant les activités de Shell dans l'Arctique, ne passe inaperçue lors du GP de Belgique. En effet, la scène était filmée par une réminiscence de la Formula One Management (FOM), qui jouit d'un contrôle complet sur toute image provenant du circuit. Cet incident a cependant souligné les manquements sécuritaires en F1, dans les lieux publics et aux alentours du podium.

Le fait que deux parapentistes planent depuis l'Allemagne jusqu'au circuit pour déployer des messages écologiques est à peine croyable. Sans compter les six activistes installés à des places Gold, et qui ont pu escalader la tribune principale, pour finalement dérouler une banderole anti-Shell. D'autres militants ont activé à distance deux encarts au milieu des bannières publicitaires, dans Eau Rouge. Et un homme s'est infiltré dans le Paddock Club (5000 € la place), s'approchant à quelques mètres du podium. Greenpeace a expliqué avoir installé dans un premier temps des affiches “standard” avant d'opter pour une solution plus sophistiquée, lorsqu'un officiel de la FOM a démonté l'une d'elle.

Même si l'action de Greenpeace se voulait pacifique, des voix se sont élevées pour dénoncer les conséquences dramatiques que pouvaient engendrer ces failles de sécurité. En effet, outre les pilotes, étaient présents sur le podium deux ministres du gouvernement, un haut-représentant de Shell et le président du Royal Automobile Club de Belgique – un ancien cadre de Total ! Les parapentistes auraient pu avoir de plus sombres desseins, au lieu de vouloir simplement sensibiliser l'opinion au sort des mammifères polaires. D'ailleurs, le toit de la tribune

offrait une position de tir parfaite pour les activistes présents à cet endroit. Certes, la maréchaussée a déclaré avoir été au courant que ces protestations étaient pacifiques – mais seulement après négociations.

Selon certaines sources, Shell avait déjà paré à de possibles manifestations l'an passé. L'édition 2012 s'étant déroulée sans encombre, les mesures de sécurité ne furent, d'un commun accord, pas reconduites. Il y a trois ans, les promoteurs avaient institué un *tracking* des spectateurs, avant de faire ma-

chine arrière suite à des plaintes. Mais qui est en charge de la sécurité sur les GP ? Le promoteur, la FOM, ou bien la FIA ?


Les courses sont soutenues financièrement par des promoteurs choisis par la FOM, mais elles sont aussi supervisées par la FIA, représentée par l'automobile club local, auquel lesdits promoteurs doivent rendre des comptes. Des contrats commerciaux sont conclus entre les promoteurs et la FOM, ainsi que des accords tripartites, définissant les obligations liant la FIA, l'automobile club et le promoteur.

La FOM a la main sur des lieux tels que le Paddock Club, le podium et l'ensemble du paddock, mais n'a aucune responsabilité vis-à-vis du circuit. À ce jour, ses mesures de sécurité ont davantage consisté à expulser des personnes trop curieuses, plutôt que de réfléchir en profondeur à la sûreté de ses espaces. Nul doute que cela va changer au regard des récents événements.

Le pré carré de la FIA se résume quant à lui à la piste, et à la sécurité des pilotes et des équipes. Dans le cas présent, elle n'est donc pas concernée par l'action de Greenpeace. Certains pointeront du doigt son rôle dans l'annulation du GP de Bahreïn en 2011. C'est oublier que la FIA, seule entité habilitée à annuler une épreuve, avait exigé au préalable l'assurance du royaume qu'aucune sédition civile ne puisse menacer l'intégrité du personnel F1 et des spectateurs. À cet égard, les deux situations n'ont donc rien à voir.

Les promoteurs, en liaison avec les autorités locales et les forces de l'ordre, sont eux responsables du bon déroulement de l'événement. Les systèmes juridiques variant d'un pays à l'autre, il est impossible pour la FIA d'établir de règles précises ici. À Singapour, les spectateurs font l'objet d'un contrôle aux rayons X mais en Europe, un tel dispositif serait considéré comme une violation de la vie privée ; aux États-Unis, tous les détenteurs de *pass* média doivent souscrire une assurance professionnelle, en dépit de la papérase déjà volumineuse requise par la FIA. À Bahreïn, les voitures sont fouillées de fond en comble...

Ce qui est clair, c'est que ce renforcement de la sécurité arrive bien tard. Il doit d'ailleurs être une priorité pour le prochain président de la FIA. Les autres circuits doivent aussi tenir compte des événements de Spa, et agir en conséquence.

Au final, il est probable que les spectateurs bien intentionnés pâtissent de nouvelles restrictions, et que ces dernières mènent à une hausse des coûts. 





# Peter Windsor DOCTEUR F1

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

## L'ÉTERNEL PRINTEMPS DE FRANÇOIS CEVERT

J'imagine qu'il est inévitable que la plupart des discussions du moment tourne autour de l'accident mortel de François Cevert, à Watkins Glen. Le 40e anniversaire de ce triste événement est le 6 octobre, peu avant la Toussaint. Comme le printemps, François incarnait pourtant la vie. Plutôt que de sa mort, je préfère me souvenir de lui tel que je l'ai connu.

J'ai rencontré François pour la première fois en Afrique du Sud en 1972. Il était déjà un vainqueur de GP, mais plus que ça, une star. Je me souviens du garage Tyrrell, à Kyalami, le jeudi qui précédait la course. Roger Hill, Jo Ramirez et toute l'équipe en uniforme bleu était penchée au-dessus des deux monoplaces. L'odeur de liquide de frein et de nettoyant industriel empestait l'air surchauffé. Je me tenais debout à côté de la monocoque galbée de la Tyrrell de Cevert. Petit volant cerclé de cuir. Levier de vitesses moulé. Pédales rutilantes. Tapis protecteur enserrant l'orifice de remplissage de carburant. Soudain, une voix. Chaude, profonde.

« Salut les gars, ça va ? »

J'ai levé les yeux et n'est vu que ce regard bleu azur. Hypnotisant. Il m'a dévisagé et a souri – un sourire blanc éclatant qui contrastait avec son bronzage impeccable. Il s'est penché pour dire un mot à Jo.

C'est probablement parce que j'étais jeune – à peine 19 ans – et parce que je ne le connaissais qu'au travers de reportages. Peu importe, pour moi, François Cevert était plus qu'un pilote de F1. Il faisait partie de la planète française du sport automobile, intouchable, riche de noms tels qu'Elf, Matra, Jabouille, Beltoise, Pescarolo, Depailler, Laffite, Jarier et Jaus-saud. La résurgence de tout le sport automobile fran-

çais. Un phénomène qui dépassait de loin tout ce que j'avais connu. Les petits matins brumeux parisiens. Le ciel bleu du Paul Ricard. Le circuit ombragé de Rouen. L'air pur des hauteurs de Clermont. Martini. Alpine-Renault. Antar. Motul. Ford France. L'autoroute du sud. Johnny Rives. José Rosinski. Manu

Zurini. Édouard Seidler. Pour moi, François était le pinacle de cette nouvelle force dévastatrice. Il était synonyme de journées ensoleillées, de magazines étonnants comme *Scratch* et de l'arôme intense des Gitanes. On pouvait sentir l'immense attente qui se dégageait de ce monde nouveau.

L'année suivante, en 1973, je me suis retrouvé derrière lui dans le vol de retour de Johannesburg. Le personnel de bord servait les premiers rafraîchissements et François allumait sa première Gitanes.

– « Puis-je vous demander une grande faveur ? » a-t-il demandé de sa voix chaleureuse. L'hôtesse de l'air rougissait déjà.

– « Voyez-vous, je suis un pilote de course et cette semaine, je passe un test très important au Mans, un test d'endurance avec Matra. Vous connaissez Matra, la fameuse écurie de course. Il est très important pour moi de pouvoir dormir pendant ce vol et j'aimerais pouvoir prendre les quatre sièges de l'allée centrale pour en faire un vrai lit et arriver à destination bien reposé... »

– « Mais je ne peux pas demander à tous les passagers de se déplacer... Et puis, il y a la ceinture de sécurité, vous devez l'attacher... »

– « Je suis sûr que vous viendrez me voir si j'ai besoin d'aide. » Le sourire, les yeux... « S'il vous plaît ! Je dois dormir et ce test est tellement important pour moi. Pour la France. Pour tout le monde ! »

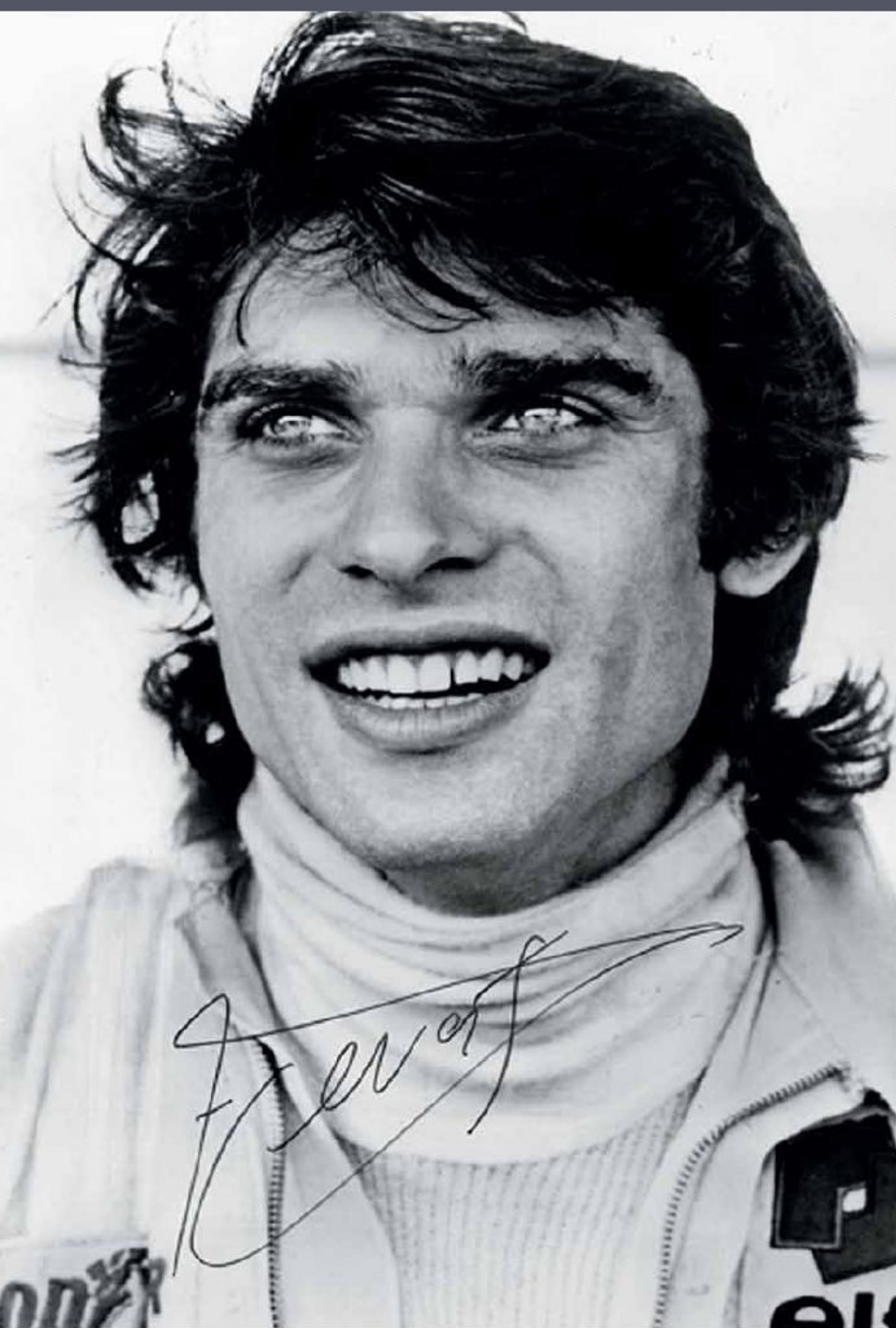
Quelques minutes plus tard, François déplaçait et replaçait les autres passagers (moi y compris). Une fois en haute altitude, toutes lumières éteintes et alors que nous nous dirigeons vers l'Europe, oui, je suis sûr que l'hôtesse s'est assurée que tout allait bien pour Cevert...

Le François que j'ai connu en 1972/73 était dans la lignée de Jackie Stewart – ce qui en dit long sur le personnage. Dans une Matra d'endurance face à ses compatriotes, il était toujours le plus rapide. Chez Tyrrell, on voyait néanmoins le vrai visage de François. Il était brillant, mais il avait l'humilité et l'intelligence d'écouter, d'apprendre, de faire ce qu'on lui demandait de faire. Je ne me souviens pas d'un autre pilote, passé ou présent, qui ait été aussi critique envers lui-même et si prêt à fondre son style et ses connaissances dans le moule d'un autre.

Dès le départ, François a été l'élève et Jackie le maître. Le Français portait la marque de lunettes de soleil de l'Écossais, les mêmes combinaisons, les

Le maître et l'élève : Stewart et Cevert, coéquipiers chez Tyrrell, au Brésil en 1973.





François file vers une 9e place sur sa Tyrrell à Kyalami en 1972, juste après sa première rencontre avec Peter Windsor.



T-shirts fleuris de Jackie lorsqu'il descendait à l'hôtel de l'Île Rousse à Bandol. Il demandait à Jackie ses rapports de boîte, son carrossage, les distances de freinage, les points de corde, l'exploitation des vibreurs, les procédures de départ – et lorsqu'il avait maîtrisé le tout, il faisait son autocritique et en demandait un peu plus à son équipier sur la technique pour

“Pour moi, François était plus qu'un pilote de F1. Il incarnait plutôt toute la résurgence du sport automobile français.”

dépasser le plus proprement possible un retardataire. Pas une fois il n'a prétendu qu'il était aussi rapide que Jackie (même si, lorsqu'il faisait de l'ombre au maître, Jackie le concédait à sa place), mais en termes de vitesse pure, oui, il l'était et il le savait.

Tout a commencé lorsque Jackie a montré à François un tour de Zandvoort en 1970. C'est devenu une coutume lorsque Ken Tyrrell a demandé à François de faire un tour de Watkins Glen avec Peter Revson (qui pilotait pour l'occasion une troisième Tyrrell) en 1971.

Même après une mauvaise journée, François savait être courtois, charmant et heureux de vivre son rêve. Je ne me souviens pas l'avoir entendu jurer ou se plaindre – même s'il faisait partie du Safety Movement de Jackie Stewart, qui œuvrait pour la sécurité des pilotes. Il était polyglotte, rationnel, c'était un pianiste accompli.

Je pourrais continuer ainsi pendant des pages et des pages. Je préfère m'arrêter là. Je n'étais pas à Watkins Glen en 1973. La dernière fois que j'ai vu François, c'était à Monza, où il avait terminé 5e derrière Stewart. Je me souviens de lui dans l'ancien magnifique paddock en pavés, partageant la joie de Jackie de remporter le titre mondial et plaisantant sur le fait que le vieil homme devait maintenant faire place nette pour la jeune garde...

Le sourire, les yeux. Ceux d'un pilote ultra-rapide qui est mort trop tôt, bien avant d'entrer dans la fleur de l'âge. 🇫🇷



# VALTTERI BOTTAS

# LE DÉBUTANT

Le jeunot de Williams se raconte en exclusivité dans *F1 Racing*

## FINI LES GP EN EUROPE... PLACE AUX CIRCUITS "EXOTIQUES".

Alors que la partie européenne du championnat touche à sa fin, nous entrons à présent dans le *money time*, la période la plus délicate du championnat : il nous faut enchaîner sept GP lors des dix prochaines semaines et ce, aux quatre coins du monde : en Asie, au Moyen-Orient, ainsi qu'en Amérique du Nord et du Sud. Bien que je sois un *rookie*, j'ai déjà eu un avant-goût de ce défi mental et physique l'an passé, quand j'étais pilote de réserve Williams.

L'un des plus gros défis consiste bien sûr à s'adapter avec les différents décalages horaires. Mais j'ai quelques astuces pour tenir le choc : me reposer sitôt que l'occasion se présente, par exemple. Cette période de la saison est sans doute la plus énergivore pour toutes les personnes du Formula One Circus, qu'il s'agisse des pilotes ou des mécaniciens.

En 2012, j'ai pris part à toutes les séances du vendredi matin sur ces circuits, à l'exception de Singapour et d'Austin. Je suis particulièrement impatient d'être à Singapour, car il s'agira de ma première course de nuit. Bien sûr, l'humidité compliquera les choses, mais plus je serai affûté physiquement et mieux ce sera pour moi.

Le fait d'apprendre de nouveaux tracés ne m'a jamais posé de réel problème ; il ne me faut que quelques tours pour bien assimiler tous les virages et être à fond. Quand je faisais du karting, mon père ne comprenait pas que je puisse être dans le coup si rapidement.

Je me souviens d'avoir claqué mon meilleur temps lors de ma troisième tentative seulement.

Pour bien préparer les GP de Singapour et des États-Unis, je vais probablement passer deux demi-journées dans le simulateur Williams pour me familiariser avec les circuits et mémoriser les trajectoires. Je vais aussi regarder des vidéos de caméras embarquées et photographier mentalement une carte de ces circuits pour bien appréhender tous les enchaînements.

Lorsque je découvre une

nouvelle piste, je fais en sorte d'appliquer une méthode empirique pour chaque virage. De tour en tour, j'adapte donc mes trajectoires en fonction de mes ressentis pour atteindre ce qui me semble être un optimum de performance. Mes chronos s'améliorent ainsi peu à peu et aux alentours du quatrième tour, je ne suis généralement plus bien loin de mon meilleur temps.

Maintenant que les courses sur le Vieux Continent sont derrière nous, nous allons avoir affaire à des circuits relativement récents. Pour être honnête, je préfère plutôt courir sur des tracés mythiques comme Spa, Monza ou Suzuka. Ce sont des circuits légendaires, avec ce petit parfum en plus. Des pilotes s'y sont succédé pendant des décennies, et on peut réellement y ressentir le poids de l'histoire et son héritage.

Le problème avec les nouveaux circuits, comme la

"Quand on voit des photos de Spa dans les années 60, avec des murs bordant le circuit et des spectateurs derrière des bottes de paille, on peut mesurer les progrès de la sécurité."

Corée ou Abou Dhabi, c'est qu'ils pardonnent trop facilement les erreurs avec leurs larges dégagements. Si vous virez large, vous pouvez retourner en piste sans aucun dommage. Je sais qu'il y a des raisons de sécurité parfaitement valables derrière tout cela, mais si vous commettez la moindre erreur à Suzuka par exemple, vous savez que c'est mal embarqué. Les circuits étriés et dénués d'échappatoires mettent le talent des pilotes à l'épreuve, et opèrent la distinction entre les champions et les bons pilotes. C'est aussi ce qui rend les circuits urbains si stimulants, et c'est pourquoi je piaffe d'envie d'être à Singapour.

Comprenez-moi bien : je ne fais pas ici l'apologie des circuits dangereux. Quand vous observez des photos de Spa dans les années 60, avec des murs bordant le circuit et des spectateurs prostrés derrière des bottes de paille, vous prenez conscience du bond en avant que nous avons fait en termes de sécurité ces dernières années, que ce soit à destination des spectateurs ou des pilotes.

J'éprouve cependant un profond respect pour tous ces hommes qui parcouraient l'ancienne version du circuit, longue de 14 km, dans des voitures aux normes de sécurité sommaires. Cependant, cela ne choquait pas grand-monde à l'époque.

Je me demande si dans 50 ans, les gens se retourneront sur 2013 et diront la même chose...

Bottas à Suzuka en 2012. Il préfère courir sur les anciens circuits, qui font davantage appel au talent.



GLEN DUNBAR/LAT





# Les explications de PAT SYMONDS

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

CE MOIS-CI...

## Matériaux construction

### Quels sont les matériaux utilisés pour fabriquer une F1 ?

Quand les ingénieurs ont commencé à construire des voitures, ils ont considéré que seul le métal pouvait offrir la résistance et la rigidité requises pour des besoins industriels. Nous utilisons encore beaucoup de métaux, chacun étant adapté à une application particulière. Ainsi, sur une F1, on peut trouver 20 types d'aluminium et 30 aciers différents, tout comme des métaux plus exotiques tels que le titane, le magnésium et l'Inconel (un superalliage fait de nickel, de chrome et de fer).

Quand les plastiques ont été développés au début du XXe siècle, cela a ouvert de nouvelles possibilités de mise en forme et de légèreté ; mais malheureusement, ils n'étaient ni résistants ni raides. Les matériaux composites et les polymères renforcés de fibre de carbone, en particulier, ont tout concilié, car ils étaient cinq fois plus forts que l'acier et trois fois plus légers. C'est pourquoi ils sont si intensivement utilisés dans la construction des F1.

### Comment ces matériaux composites furent-ils d'abord développés ?

Plusieurs matériaux composites ont été disponibles avant la fibre de carbone, dont naturelle-

Les pièces en fibre de carbone sont cinq fois plus résistantes et trois fois plus légères que l'acier.



ment la fibre de verre. De nos jours, cependant, on pense à fibre de carbone quand on parle de composites. La fibre de carbone fut développée commercialement par l'Institut Royal d'Aviation à Farnborough en 1963. Elle coûtait environ 300 livres sterling, soit l'équivalent de 5000 livres actuelles [Ndlr : environ 6000 euros]. Elle coûte désormais autour de 14 livres [16,5 euros] le kilo et on pense que ce coût sera divisé par deux d'ici cinq ans car les industries spatiale et automobile commencent à l'utiliser davantage.

Après avoir développé les premières productions pratiques de fibre de carbone, le Royaume-Uni a perdu son avance sur cette technologie particulière quand elle a été commercialisée. Le Japon a investi massivement dans le savoir-faire en matière de fabrication et a été suivi par les États-Unis quand il est devenu évident qu'elle répondait aux exigences des applications spatiales et militaires.

### Tous les composites sont-ils les mêmes ?

Non. De même que nous utilisons 50 types différents de métaux sur une F1, de même nous utilisons de grandes variétés de composites.

En fait, presque 30 types différents de fibre de carbone sont utilisés et il existe des centaines de combinaisons disponibles, dont des composites renforcés avec d'autres matériaux comme le Kevlar et le Zylon.

### Qu'entendez-vous par "combinaisons" ?

Les composites en fibre de carbone sont appelés plastiques renforcés en carbone. Ceci implique qu'il y a deux composants distincts : la résine de polymère de liaison et les fibres de renfort. Les fibres elles-mêmes sont produites de diverses manières pour at-

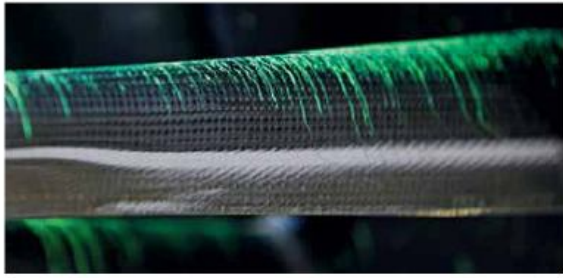


▲ Réalisation d'un aileron avant De petits bouts de fibre de carbone découpés dans un rouleau sont collés en place dans des moules créant des "peaux" avant et arrière. Ces "peaux" traitées en autoclave à haute température sont collées pour former une aile ultralégère et ultra résistante.

teindre des buts définis, comme une résistance extrême ou une rigidité extrême au dépend de la résistance.

Comme ces fibres des filaments de carbone pur d'un diamètre d'un dixième d'un cheveu humain, elles sont torsadées entre elles pour former





## Y A-T-IL ENCORE DE QUOI AMÉLIORER LA TECHNOLOGIE DES COMPOSITES ?

Outre améliorer la force et la rigidité, on peut beaucoup améliorer la résine polymère. Les procédés s'améliorent constamment. En F1, nous utilisons maintenant l'outillage et des mandrins fabriqués par prototypage rapide qui peuvent être extraits du composant

fini, ce qui nous permet de créer des formes encore plus complexes ou plus rapidement.

Le prochain grand pas en avant sera l'utilisation des nanotechnologies et des nanotubes de carbone en vue de renforcer les matériaux. Ce sera un énorme progrès.



complexes mais, essentiellement, la nappe en pré-imprégné est couchée dans des moules qui peuvent eux-mêmes être réalisés en fibre de carbone. Plusieurs couches sont empilées dans des endroits précis. Un laser ou tout autre système visuel est souvent utilisé pour guider le spécialiste afin de placer chaque pièce découpée dans la position exacte que le concepteur a déterminée. Les plis sont ensuite recouverts d'un tissu de coton qui va absorber toute la résine en excès et un film plastique imperméable est alors scellé sur l'ensemble. Un vide est appliqué afin de plaquer ces couches contre le moule. Puis tout le moule et les composants sont placés dans un autoclave – un four pressurisé qui va polymériser la résine et fournir le composant fini.

### Une fois qu'il est fabriqué, le matériau se dégrade-t-il ?

Pas vraiment, en tout cas pas dans ce complexe particulier. Le plus gros problème pour garder le matériau en service est de s'assurer qu'il n'est pas endommagé. Quand un composant métallique est endommagé, le défaut est normalement facile à détecter car la pièce sera pliée ou craquée. Il existe de nombreux tests non destructifs mis au point depuis des années pour déceler les criques des métaux mais beaucoup reposent sur le fait que la crique apparaît à la surface de la pièce.

La fibre de carbone, cependant, effectivement consolidée lors de l'étape de fabrication, offre de nombreuses surfaces en raison de sa construction laminaire. Des techniques spéciales, comme un balayage aux ultrasons, sont requises pour détecter tout décollement des couches entre elles – lequel conduirait à une défaillance catastrophique du composant qui, pourtant, à l'œil nu, paraîtrait intact.

### Verrons-nous des révolutions similaires pour les métaux ?

Oui. Nous utilisons déjà des matériaux composites associant des agrégats de carbone et de silicone à de l'aluminium afin de renforcer ce dernier. On utilise aussi le renforcement par des nanoparticules. Même l'acier, connu depuis des décennies, est constamment développé pour offrir de meilleures propriétés. **F1**

un brin qui peut réunir 1000 à 1200 filaments. Ces brins peuvent ensuite être tissés en différents types de nappes, chacune ayant des propriétés propres selon le type de carbone.

La variante la plus simple est appelée fibre de carbone unidirectionnelle. Comme son nom l'indique, les brins ou les torons suivent tous la même direction, donnant à la nappe une énorme résistance dans cette direction mais peu de résistance à 90° des brins. Plus communs sont les matériaux tissés où les torons sont entrelacés comme dans les tissus des vêtements. Ceci offre

une résistance omnidirectionnelle.

Ce ne sont pas seulement les différents carbonés et les tissages qui offrent des propriétés différentes. Le carbone est enrobé de résine de polymère et on en utilise des variétés pour équilibrer le coût avec l'utilisation et la résistance à la température. Ce type utilisé en F1 est dit "pré-imprégné"..

### Pouvez-vous décrire le procédé de base de la fabrication ?

Les détails de la fabrication peuvent devenir fort

# Ça, c'était une F1!



## N°20 : la Ferrari 126 C4

Un dernier hurra pour la lignée des 126C à moteur turbo

La saison 1984 a marqué la dernière sortie de la génération lancée en 1981 des Ferrari 126C, appellation venant de leur moteur V6 à 120°. Bien que Ferrari ait utilisé des 12 cylindres à plat en F1 depuis des années, l'équipe avait l'expérience de l'utilisation des moteurs dotés de moins de cylindres ; un V6 à 120° atmosphérique de 1,5 litre avait propulsé Phil Hill jusqu'au titre mondial en 1961.

La Scuderia devait pourtant apprendre les turbocompresseurs, d'où un bloc en acier plus apte à supporter les pressions internes attendues. De nombreux turbos furent testés avant que Ferrari opte pour le KKK (Kühnle, Kopp & Kausch) allemand.

« En ce qui concerne la performance, les deux turbos KKK offrent indubitablement plus de puissance, remarqua Enzo Ferrari à l'époque. Le problème du temps de réponse est résolu et nous avons une réponse rapide, semblable à celle d'un moteur atmosphérique. Il y a eu des soucis de refroidissement de l'air admis car il ne devait pas dépasser 60°C ; le

centre de recherche de Fiat a développé de nouveaux échangeurs pour résoudre le problème. »

Le développement de la famille des châssis 126C prit un nouvel élan avec l'arrivée de l'ingénieur Harvey Postlethwaite. Ses 126C2 puis C3 – avec un nouveau fond plat – permirent à Ferrari de remporter le championnat des constructeurs en 1982-83. L'année suivante, la C4 disposait d'un moteur et d'une boîte plus légers et d'une forme distinctive en flèche. Le flux d'air était critique car ce profil particulier faisait entrer l'air destiné aux radiateurs derrière les roues avant, puis passer au travers des échangeurs thermiques avant d'être expulsé par les côtés devant les roues arrière.

En cette année 1984, Michele Alboreto fut le premier pilote italien à rejoindre Ferrari depuis Arturo Merzario en 1973. La 126C4 fit ses débuts au Brésil et se qualifia 2e. Elle dut se retirer sur rupture d'un étrier de frein avant. Alain Prost s'imposa au volant de sa McLaren-TAG turbo : un présage du reste de la saison.

Si, les années précédentes, les Ferrari avaient été surpuissantes mais délicates à piloter, la C4 avait presque des caractéristiques inverses. Cependant, le moteur équipé de culasses redessinées et d'un carter de vilebrequin approfondi, associé à une version révisée de la boîte de vitesses transversale, ne se comporta pas bien sur les circuits les plus rapides. Des soucis avec les pneus, la suspension et le système d'injection d'essence ne lui permirent de remporter qu'un seul GP. Alboreto s'imposa à Zolder, deux ans après le tragique accident de Gilles Villeneuve.

De nouvelles règles entrées en vigueur en 1984 réduisaient la capacité des réservoirs à 220 litres tandis que les ravitaillements en course étaient interdits. Ferrari ne fut pas la seule équipe à utiliser un système de contrôle électronique de l'injection pour améliorer l'économie d'essence, mais le sien posa plus de problèmes que celui des autres.

Michele Alboreto et René Arnoux finirent la saison avec à eux deux moins de la moitié des points de Niki Lauda. L'Autrichien décrocha le titre avec un demi-point d'avance sur son équipier chez McLaren, Alain Prost. La catastrophe était imminente pour la 126C et Ferrari fut forcée de réviser sa copie pour l'année suivante. **F1**



TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS JAMES MANN



### FERRARI 126C4 : FICHE TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	1,5-litre turbo Ferrari 031 V6 (120°)
<b>Puissance</b>	660 cv
<b>Régime maxi</b>	11 000 t/m
<b>Poids</b>	540 kg
<b>Empattement</b>	2600 mm
<b>Transmission</b>	Ferrari 5 rapports manuelle
<b>Carburant</b>	Agip
<b>Pneus</b>	Goodyear
<b>Principaux pilotes</b>	Michele Alboreto René Arnoux



# Bon vent, intrépide Australien

Mark Webber, sans nul doute un des pilotes les plus appréciés du paddock F1, manquera à beaucoup de monde lorsqu'il quittera la discipline à la fin de la saison. Dans cette interview exclusive, il explique à **Peter Windsor** pourquoi le programme Endurance de Porsche était une opportunité à ne pas manquer.

**PORTTRAITS**  
THOMAS  
BUTLER

**S**ans surprise, Mark sort du court tout transpirant, la raquette à la main, et Mitch Evans lui emboîte le pas.

– « Alors, qui a gagné ? »

– « Le second set a été disputé... Après, on a du mettre fin à la partie car on savait que vous arriviez. Mais au final, c'est moi qui aie gagné, » sourit Evans d'un air ironique semblant dire que le vainqueur est toujours le même...

Retour au stade de cricket de Sidney, il y a quelques années, lorsque Steve Waugh fut l'auteur d'un bon mot dont Mark Webber aurait été fier. Après avoir écouté l'animateur télé remémorer les dires des deux Aussies sur leurs sports respectifs, Steve, qui était pressé par le temps et qui avait convenu par téléphone de rester 30 minutes maximum, lança un regard assassin au producteur et demanda : « Vous êtes en train de faire un biopic ou quoi ? »

Peu disposé à subir le courroux de l'Australien, Tom, notre photographe du jour, a donc déjà ajusté le diaphragme ainsi que la sensibilité ISO de son appareil.

« Bon, donne-moi cinq minutes pour prendre

une douche et je suis à toi, » demande Mark. Fidèle à la tradition australienne, il ne lui faut pas plus pour se mettre sur son 31.

« C'est bon mon gars. Vas-y, » reprend-il, les cheveux encore humides. Et voici comment débuta la conversation, une interview que jamais je n'aurais osé imaginer.

J'ai entendu parler de Mark Webber pour la première fois en 1996, lorsque mon vieil ami Mike Kable me passa un coup de fil d'Australie pour me parler d'un jeune loup qui évoluait alors en Formule Ford. « Garde un œil sur lui, » me conseilla Mike, qui fut un de mes mentors en journalisme.

Je fis de mon mieux. Nous nous sommes rencontrés de manière informelle. Je l'ai présenté à quelques amis, et même à Frank Williams lors du Festival de Formule Ford, à la fin de sa très bonne première saison dans la discipline. « Banco ! me lança Frank, disposé à considérer toutes les possibilités au niveau des pilotes. Mais je ne peux rien lui promettre pour l'instant. On reparlera sérieusement dans quelques années... »

Ces "quelques années" sont passées. Minardi, Jaguar, Williams, Red Bull. Deux succès à →

2004

En pleine domination Ferrari, Mark parvient à séparer les deux voitures rouges en qualif à Sepang. C'est sa première première ligne.

2003

À Interlagos, pour sa troisième course chez Jaguar, Webber se montre brillant en qualification et obtient sa meilleure position sur la grille : 3e.



Paul Stoddart : "Stoddy était courageux et tentait de faire venir plein de monde chez Minardi. Au début, il m'a ruiné..."

2002

## ← Mark Webber : les années F1

JAMES ROBERTS  
REVIENT SUR LES  
12 SAISONS DE  
L'AUSTRALIEN.

Webber termine 5e pour ses débuts, inscrivant les premiers points de Minardi en trois ans. Ils finiront devant Toyota au championnat constructeurs.

Monaco. Deux aussi au Brésil. Un GP d'Allemagne. Un GP de Hongrie. Un GP d'Espagne. Deux victoires à Silverstone. Et maintenant 2013, la fin de l'histoire.

– « Vous vous retirez de la F1 après tout ça ? »  
– « Je ne pouvais rêver mieux en termes de timing, » argue-t-il après avoir bien réfléchi.

Mark a parfois du mal à trouver les bons mots – ce qui est assez contraire à son caractère volubile, à l'image de Mario Andretti. Mais c'est parce qu'il sait qu'il parle avec le cœur.

« J'ai souvent marché sur un fil en F1, poursuit-il, notamment pour ce qui est de la motivation, surtout ces dernières années. Vous devez être bien conditionné. Vous vous remettez en question chaque hiver, et vient un jour où cette petite flamme n'est plus aussi persistante qu'auparavant. Ce sont des choses qui arrivent, malheureusement, et vous ne pouvez l'imaginer avant que cela ne vous touche personnellement. Je peux cependant vous dire une chose : si j'avais remporté le titre en 2010, je me serais retiré bien plus tôt. Sans même avoir l'idée d'un retour en Endurance. »

Mark ne remporta finalement pas le titre et passa trois saisons supplémentaires à ferrailler avec Sebastian Vettel, avant qu'il n'ait la joie d'intégrer le programme Endurance Prototype de Porsche – une marque à laquelle il est très attaché – et de découvrir quelque chose de nouveau, de bon pour lui.

« Je me souviens de ce qu'on disait à propos des athlètes il y a quelques années, se rappelle-t-il. Que tant qu'ils étaient motivés, ils n'étaient pas du genre à renoncer. À l'époque, je ne me



Alonso : "J'ai couru contre lui depuis la F3000. Je le connais donc depuis très, très longtemps. Il est impressionnant."



Newey : "Une des principales raisons qui m'ont retenu si longtemps. C'est très stimulant de travailler avec lui."

faisais pas à l'idée qu'on puisse perdre un jour sa motivation. Mais à présent, je me pose de plus en plus de questions. Il ne s'agit pas de se mettre derrière le volant et de rouler, mais de me lancer dans un programme F1 qui s'échelonne sur plusieurs années. J'en suis arrivé à un point où je me dis... que j'en ai assez fait. »

Mark avait donc besoin de renouveau, de

délaisser le paddock pour une aventure de plus grande envergure. N'oubliez pas que nous parlons de l'homme qui a mis en place le Tasmania Challenge, une course d'endurance qui dépasse l'entendement de ses pairs. Une façon aussi pour l'Aussie de rester affûté durant l'hiver.

« J'avais bien sûr de l'ambition, sourit-il, mais quand j'ai quitté Queanbeyan, jamais je n'aurais imaginé avoir une carrière aussi faste. Et de nouvelles opportunités s'offrent encore à moi. Passer plus de temps en famille, faire autre chose, voir mes parents. Je suis passé à côté de tant de choses ces vingt dernières années, c'est le moment de changer tout ça – et pas parce qu'on m'a montré la porte, mais parce que c'est ma décision. »

Bien que l'annonce du retrait de Mark était attendue, le fait de l'entendre parler ainsi reste déconcertant. Il nous rappelle que chacun a son temps. On a du mal à imaginer Webber dans un autre rôle que celui du pilote au top physiquement, abondant sans ambages les sujets qui fâchent, à mille lieux de la communication sous-pesée de ses rivaux. Un pilote capable de se débattre au volant d'une vieille Jag' configurée pour le Shitbox Rally australien dans le long gauche de Shanghai.

« Les gens ne perçoivent pas tout le travail fait en coulisse. C'est le revers de la médaille de tout pilote de F1, mais je n'ai jamais considéré ce travail comme un sacrifice. Pour parvenir à vos fins, il faut vous donner les moyens. Avec les changements techniques de l'an prochain, il était temps pour moi de franchir le pas. C'est une véritable chance que de pouvoir m'engager avec Porsche. »

L'avenir est donc assuré. Mais quelles ont →

2005

Le premier podium arrive enfin mais Webber a la mine sombre. Passé chez Williams, il était en route vers un bon résultat à Monaco. Mais l'équipe a choisi de faire rentrer Nick Heidfeld avant lui, l'Allemand terminant du coup 2e devant son équipier.

2006

Un an plus tard, Webber file de nouveau vers une 3e place pour Williams en Principauté mais une spectaculaire casse d'échappement vient mettre un terme à ses espoirs.

2007

Désormais chez Red Bull, la meilleure chance de victoire de Mark arrive sous le déluge à Fuji. Il est malade suite à une intoxication alimentaire, et chasse derrière Lewis Hamilton pour la tête quand le SC est déployé. Et voilà son futur équipier, Sebastian Vettel, qui vient le heurter à l'arrière. Le début d'une relation houleuse...



La meilleure F1 qu'il a conduite : "La Red Bull RB6 à Budapest en 2010. J'ai gagné car Seb a été pénalisé et j'ai pris un tour à Alonso. Cette auto, ce jour-là, était fabuleuse. Surtout dans les virages 8 et 9. Elle était tout simplement phénoménale."

Première victoire à Monaco en 2010 : "J'étais ennuyé d'avoir perdu mes bottines. On avait dû me les piquer au moment où j'ai sauté dans la piscine..."







Haug : "J'ai passé de très bons moments chez Mercedes [en protos] et Norbert m'a toujours soutenu."

été les choses les plus pénibles à faire lors de sa décennie en F1 ?

« Voyager, toujours voyager. Peut-être la nature répétitive de certaines tâches. Les médias aussi. Tout un tas de petites choses qui ne vous incommodent pas lorsque vous êtes jeune et motivé. Mais au bout d'un moment, vous vous posez la question : "Qu'est-ce que je fais ici ?" Et quand Porsche m'a approché, j'ai pris conscience que je ne voulais plus m'embarrasser de ces tâches ingrates. »

Mark est grand et baraqué, sans un gramme de graisse à se reprocher. Il a toujours été comme ça. Au-delà des régimes particuliers et d'un fort entraînement, les châssis d'Adrian Newey réclament une ligne parfaite afin d'assurer un centre de gravité plus bas à l'auto.

« La recherche du poids idéal est quelque chose de contraignant, assume-t-il. J'apprécie d'être en bonne santé, sauf le fait de rester à 75 kg toute l'année – chose qui est plus handicapante me concernant en raison de ma taille. Je dirais que mon poids "normal" doit correspondre à six ou sept kilos de plus. Nous avons certes des règles en termes de répartition des masses, mais je ne peux guère descendre en dessous de ce poids. 2010 fut la saison la plus compliquée de ce point de vue, car nous étions contraints avec les Bridgestone de centrer le poids sur l'arrière, ce qui dans mon cas était impossible. Mais ça fait partie du jeu. J'ai donc du m'astreindre à une discipline de fer et à un "rationnement alimentaire". Ce n'est pas que j'en meurs d'envie, mais je ne peux toujours pas me permettre de "junk food". Bien manger, bien répartir les repas. Un peu comme doit le faire un



Briatore (son manager) : "Je ne dirai rien de négatif concernant ce que Flavio a fait pour moi. On a toujours été proches."



Mateschitz : "Il a été génial. Toujours à l'écoute. Toujours disponible. J'aimerais travailler encore avec lui dans l'avenir."

jockey – ce sera aussi le cas avec Porsche, mais seulement durant huit mois de l'année. Je serai bien mieux équilibré de cette façon. »

Je me demande si Mark parlerait de la sorte s'il

avait décroché quelques succès en début de saison, ou s'il était le leader du championnat.

« J'aurais bien sûr préféré que le championnat se déroule autrement, mais ma décision était déjà prise avant même le début de la saison. On a quand même réussi quelques coups – et je ne désespère pas d'en faire d'autres – mais je serais quand même sur le départ même si je menais le championnat. Comme je l'ai dit, j'ai failli me retirer en 2010. J'ai pris ma décision à Noosa, dans le Queensland, vers Noël. Noosa est le genre d'endroit qui vous remet les pieds sur terre. Vous travaillez dur et vous appréciez cette vie trépidante faite d'enjeux et de durs labeurs, mais en même temps vous prenez conscience d'où vous venez, et vos racines refont surface. C'est un sujet intéressant, sensible aussi, de savoir que même lorsque tout va bien et que vous engrangez les succès – il n'y a pas de meilleure drogue que la victoire, croyez-moi –, vous pouvez quand même prendre suffisamment de recul pour décider d'arrêter. »

Durant la majeure partie de sa carrière, on peut apercevoir Mark à l'aéroport anglais de Luton, débarquant d'un avion Ryanair et prenant le train plus souvent qu'à son tour. Je me demande s'il se serait mieux senti s'il avait privilégié les vols privés, comme la plupart de ses camarades et des autres athlètes à travers le monde.

« J'ai voyagé dans des jets privés sur le tard. J'aurais pu en prendre plus tôt dans mon parcours, reconnaît-il. Mais je ne me sens pas très à l'aise avec ça. Il est vrai néanmoins qu'il s'agit d'un gain de temps et d'efficacité qui peut bénéficier à une carrière. Je pense que les relations avec les autres membres de l'équipe jouent aussi

PHOTOS: ANDREW FERROULAT - ANDY HONE/AT - GLENN DUNBAR/AT

## 2008

Sa deuxième saison chez Red Bull commence mal puisque Webber se qualifie 14e pour son GP "à la maison" puis sort de la piste. L'année sera décevante, avec une 4e place à Monaco pour seule satisfaction.

## 2009

Durant l'hiver, Webber se fracture une jambe et une épaule en VTT lors de son triathlon caritatif en Tasmanie. Red Bull monte en puissance avec une première victoire signée Vettel, devant Webber, en Chine. Au Nürburgring, Mark signe sa première pole position et son premier succès.

## 2010

Le GP de Turquie "libère" la tension sous-jacente entre les pilotes Red Bull : alors qu'ils luttent pour la tête, Vettel heurte Webber – gâchant leurs chances de victoire. Trois courses plus tard, à Silverstone, Seb reçoit en priorité un aileron avant modifié et Mark montre clairement son mécontentement. « Pas mal pour un n°2, » lance-t-il dans la radio après sa victoire...

La plaque de métal qui fut posée dans la jambe de Mark après son accident de VTT en 2008.



un grand rôle. Il y a pas mal de types sympas chez Red Bull, et je les connais depuis longtemps, mais parfois vous sentez une force qui vous amène à tourner la page. Selon moi, il est plus sain de m'en aller et de me diriger vers mon destin, de mieux percevoir les compétences de chacun et d'avoir une réelle influence sur un nouveau programme. Si j'avais changé d'équipe, je n'y serais pas allé pour plus de trois ou quatre ans, et je n'aurais été dans le coup probablement qu'une seule année. On m'a proposé d'aller chez Ferrari, et j'aurais pu rester chez Red Bull un peu plus longtemps. Mais la meilleure décision pour mon avenir était de signer avec Porsche. »

On veut savoir aussi comment Mark se sent physiquement. Il a eu ce terrible accident de vélo en 2008, et pris quelques coups en piste. Ceci posé, comment va-t-il au niveau des fondamentaux – sa vue, ses réflexes, ses sensations ?

« Tout est OK pour ce qui est des fondamentaux, cependant je pense qu'on ne peut pas être aussi souple à mon âge qu'à 25 ans. C'est inévitable. Mais l'entraînement compte pour beaucoup. À mon avis, il s'agit d'une suite logique : entre 22 et 30 ans, vous êtes à votre optimum. La prise de risque, etc. : vous pouvez tout vous permettre. J'ai sans doute atteint mon pic de forme à ce moment-là, mais mes années les plus prolifiques étaient encore à venir. Et cela s'explique par l'accumulation d'expérience. Ces deux courbes suivent des trajectoires contraires et néanmoins naturelles. »

Et puis vint la "politique".

« Il y a toujours quelque chose qui se passe, dit-il. C'est une chose liée à notre environnement. La nature de la F1 fait qu'il y a énormément d'ar-



gent en jeu. Vous vous arrangez donc pour ménager les susceptibilités de chacun ; des médias par exemple, qui influencent grandement la façon dont est perçue l'équipe. C'est comme ça que ça marche à présent, à plus forte raison avec tous nos partenaires. Il y a aussi le cas Pirelli, sujet sur lequel les pilotes ne peuvent pas s'exprimer car leur avis pourraient froisser certaines personnes. Cet aspect des choses sera aussi présent chez Porsche, mais à bien moindre échelle. »

Que retiendra-t-il de cette saison ? Comment va-t-il aborder les ultimes manches ? Qu'en attend-t-il ?

« J'apprécie toujours d'être harnaché dans le cockpit et de dévaler la pitlane, ça me manquera à coup sûr. Mais j'en ai discuté avec d'anciens sportifs qui sont passés par là et pour qui cela n'a pas été facile. Ils sont restés trop longtemps. Comme je l'ai dit, je quitte peut-être la F1 un an trop tôt, mais avec les changements de réglementation et l'offre de Porsche, il s'agissait de la meilleure décision. »

Quel souvenir restera impérissable à ses yeux ?

« Mes victoires à Monaco ; elles signifient beaucoup pour moi. Sans les Safety Cars en 2010, j'aurais remporté la course avec 40 secondes d'avance. J'avais la rage ce jour-là, c'était une sensation incroyable. Ma victoire de 2012 est différente – nous étions nulle part lors des essais, et puis vint l'inattendu en qualif : je n'étais qu'à une poignée de millièmes de la pole. Nico et Michael étaient dans leur jardin à Monaco, cette performance signifie donc quelque chose. Gagner est devenu plus difficile sous l'ère Pirelli ; j'ai moins apprécié la course car je roulais sur des œufs avec ces pneus – vous savez, les fameux : "N'attaque pas trop car en cas de voiture de sécurité, tes pneus seront trop usés," etc... Rien à voir avec 2010 où j'étais à fond pour ainsi dire toute la course. Depuis l'ère Pirelli, je n'ai plus jamais ressenti cette sensation, plus jamais. »

Tom nous indique qu'il est prêt pour les photos. Mark prend la pose. Il semble plus détendu, plus apaisé, comme si un fardeau venait de lui être retiré. Bon vent, intrépide Australien. 🇦🇺

2011

Webber signe son unique victoire de l'année lors du dernier GP au Brésil. Il se classe 3e du championnat du monde des pilotes, avec sept meilleurs tours en course à son actif – plus qu'aucun de ses adversaires.

2012

Nouvelle rancœur au GP du Brésil où Vettel vise son troisième titre mondial. Il a besoin pour cela d'un bon résultat, mais Webber ralentit subtilement sa progression en lui passant devant au premier virage. Un tête-à-queue va forcer Seb à remonter de la 22e place.

2013

L'animosité éclate en public quand Vettel refuse d'obéir aux consignes de l'équipe exigeant le maintien des positions, forçant le passage sur Webber pour s'imposer. Les images pré-podium dans la salle réservée aux pilotes dépeignent parfaitement l'ambiance (o)rageuse entre les deux coéquipiers.

# NOUVEAU EN KIOSQUE

CINQUANTENAIRE **50** PORSCHE 911 • 7 GÉNÉRATIONS DE PUR PLAISIR

N°2 - Septembre-octobre 2013 - 5,95 €

# Total



LE MAGAZINE 100% PORSCHE **911**

CARRERA 2.7 RS  
40 ANS DE LÉGENDE  
pour une célébration à Reims



## UNIQUE ! LA 997 SPORT CLASSIC REPLIC

L'hommage de Design 911  
à la super-exclusive 911  
de 200.000 euros.



**TECHNIQUE 911**  
Comment marche  
le Turbo Porsche

**Dossier**  
**100 CHOSES**  
qu'on aime sur les 911

**PLUS**  
Romain Dumas •  
Interview •  
Walter Rorhl



Le  
match :

**911S 1972**  
contre  
**A110 1970**

Le Guide  
**La 997  
Turbo S**  
en détails sur 9 pages !



ISSN 11811-214 F: 5,95 € RD  
Auteur: Assolant 3600 Grav: 0200402 - Size: 230x147 - Misc: 31040

Le premier magazine consacré **exclusivement à la Porsche 911**  
qui fête cette année son **cinquantième anniversaire**.

Cinquante années de passion qui ont marqué l'histoire de l'automobile.

Ce magazine est réalisé par une équipe internationale animée de la même passion : la 911.

# LE N°2 EST EN VENTE

Un magazine des éditions **BOB** - Editeur de



---

# "Je ferais n'importe quoi pour *F1 Racing*..."

Mark Webber n'a probablement jamais dit les choses en ces termes. Pas devant nous en tout cas. Mais... il aurait pu. L'Australien s'est toujours montré d'une indulgence plutôt rare face à nos demandes.

Y compris, eh oui, celle de faire le poirier...

TEXTE STEWART WILLIAMS





## Janvier et février 2002

Quand Tom Clarkson, alors reporter sur les GP pour *F1 Racing*, décida de disputer une compétition de VTT à but caritatif à la fin de la saison 2001 (à l'époque, la dernière course du championnat avait lieu mi-octobre), divers membres du Renault F1 Team acceptèrent de se joindre à lui. Mark, qui était alors le pilote d'essais de l'équipe, devait venir le premier jour... et resta jusqu'à la fin.

Tom admet volontiers que sans l'attention et les encouragements de Webber, jamais il

**"Il ne perdit jamais le sens de l'humour, demandant aux gens, quand Tom souffrait un peu : quelqu'un a vu passer un type de 95 ans sur un vélo ?"**

n'aurait été au bout des 14 jours et 1500 km. Mark occupa la tête une bonne partie de la distance et le laissa prendre son sillage. Bravant la pluie et le vent, il ne perdit jamais son sens de l'humour, demandant aux Écossais, quand Tom souffrait un peu : « *Quelqu'un a vu passer un type de 95 ans sur un vélo ?* »

Même dans les moments pas drôles (il apprit durant le périple qu'il perdrait son poste de troisième pilote au profit de Fernando Alonso), il laissa ses frustrations sur le bord du chemin, refusant d'abandonner. C'était la première expérience de *F1 Racing* avec lui.



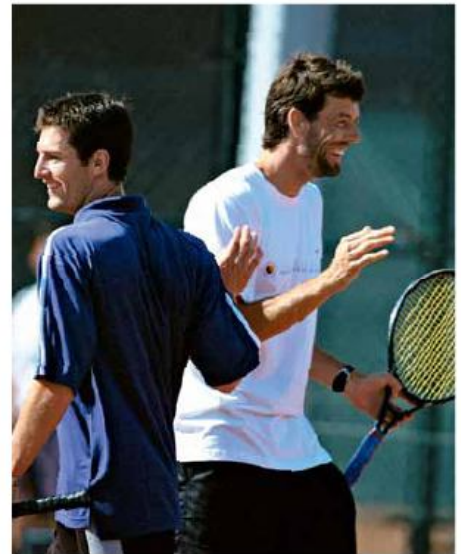
## Avril 2002

Avant, pendant et après ses débuts de rêve en F1 – il se classa 5e et marqua ses premiers points pour Minardi sur sa terre natale –, Webber, ses amis et sa famille offrirent à ce magazine le privilège de vivre sa semaine dans les coulisses et en privé, d'où une sorte de journal intime du héros local incluant des images comme celle de Mark préparant un barbecue pour ses fiers parents.



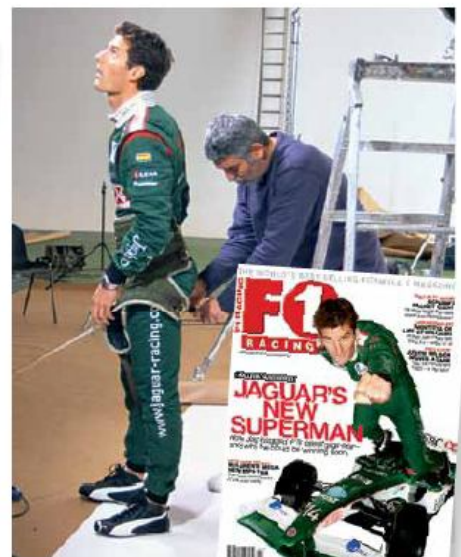
## Décembre 2002

Il y a 11 ans, Webber fit sa première couverture aux côtés des sept autres pilotes "oscarisés" par *F1 Racing*. Les autoportraits – réalisés à l'aide d'un déclencheur à distance – sur ladite "couve" et à l'intérieur du magazine témoignèrent de sa bonne volonté. Nous nous en souviendrons des années durant, notre débutant de l'année 2002 continuant de faire parler de lui...



## Juin 2002

Nous étions présents en spectateurs quand, en compagnie de cinq autres pilotes de F1, Webber prit part à un tournoi pro-am de tennis et de bienfaisance avant le GP d'Espagne. Il y fut très en vue pour plusieurs raisons – y compris ses chaussures jaunes fluo et hors de prix, mais aussi quand lui et Sandon Stolle (ci-dessus) battirent Olivier Panis et son partenaire pro à lui en finale.



## Juillet 2003

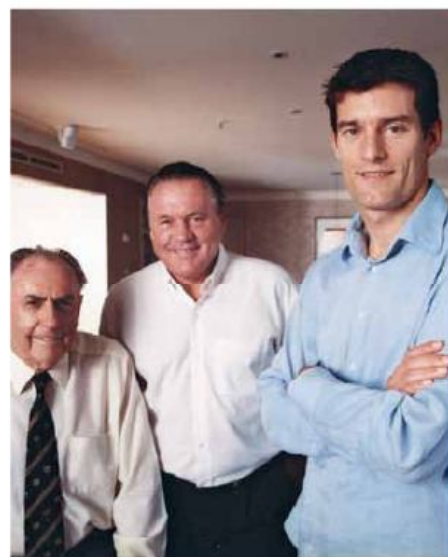
Pour une ambitieuse séance destinée à la couverture (non publiée en France), alors que le numérique n'en était qu'à ses balbutiements, la rédaction demanda à Mark s'il voudrait reprendre sa pose façon Superman en s'extrayant de sa Jaguar. Tout le temps où elle l'a amené au studio, l'a harnaché et a suspendu pilote et voiture à six mètres du sol, elle a craint qu'il refuse. Mais non. →



## Novembre 2003 et janvier 2004

Quand Mark a créé le Mark Webber Tasmania Challenge (une course à vélo, à pied et en canoë dans la région australienne du même nom), il invita Anthony Rowlinson de *F1 Racing* à se joindre à lui et son groupe de fondus de sport en plein air. Un peu d'entraînement préalable comprit un déplacement jusqu'à Poole Harbour, dans le sud de l'Angleterre, avec Mark. Ayant convain-

cu sa direction de l'intérêt du reportage, Anthony se rendit en Tasmanie pour le trek proprement dit. Il y trouva un pilote repoussant ses limites, et lui donnant dans le même temps toute l'aide et tous les encouragements possibles – ainsi que quelques moments de gloire aux côtés de célébrités (le tennisman Pat Cash ou l'athlète Cathy Freeman) qui prenaient part à l'événement.



## Mai 2004

Le haut fait de Mark pour *F1 Racing* fut de s'asseoir avec les deux champions du monde de *F1* australiens, Sir Jack Brabham et Alan Jones. Ses premiers mots furent typiques de sa modestie. « *Je fais quoi entre eux deux ? dit-il. Ces gars-là ont tout gagné. Je ne fais qu'essayer.* » Ils se sont trouvés des points communs, dont celui d'être partis en Europe au début de leur carrière.



## Janvier 2005

Son transfert chez Williams nous a fait nous demander si Mark serait le prochain champion du monde de l'équipe britannique. L'article faisait une nouvelle référence à son compatriote Alan Jones, le premier champion du monde de Williams. Mark prit part à la séance photo entouré d'affiches grand format des sept pilotes qui avaient gagné le titre avec cette équipe.



## Juin 2005

Le titre était : « *Voici quelque chose que vous ne verrez pas tous les jours : un pilote de *F1* en sous-vêtements.* » Explication : nous en recherchions un pour retirer sa combinaison mais garder le reste de sa tenue ignifugée, montrant les progrès de l'équipement entre 1965 et 2005. La question était : accepteriez-vous de le faire ? Et Mark, bien sûr, a répondu oui...



## Août 2005

Webber a donc fait le poirier pour une couverture de *F1 Racing* annonçant qu'il voulait « *remettre Williams à l'endroit* ». Concept simple et accrocheur, mais lui ayant demandé un effort assez intense – en dépit de sa forme physique. En marge du sujet principal, nous l'avons suivi pour une journée de vélo dans le Wisconsin avec Rubens Barrichello et l'équipe cycliste pro Discovery.



## Août 2010

À mi-saison 2010, nous nous sommes demandé si c'était la plus dure de Mark, à la lutte avec son équipier Sebastian Vettel et le reste du plateau. Nous lui avons entouré les mains de bandages style boxeur et demandé de prendre des poses façon kick boxing. Le résultat, comme à chaque fois, fut visuellement très réussi. La séance eut lieu dans le pub qu'il possédait alors avec sa compagne, Ann, et la journée s'est achevée devant une pizza Mark Webber.



STEVEN TEEPLAT - MALCOLM GRIFFITHSLAT - ANDY EARL - NEALE HAYNES - ANDY TIPPING

## Septembre 2009

Désormais chez Red Bull, Mark s'était mis à gagner et s'était lancé à la poursuite de Jenson Button pour le titre. Obtenir le cliché avec le drapeau national australien pour la "couve" ne fut pas un problème, et l'interview portait sur sa condition physique après qu'il se soit cassé la jambe lors du Tasmania Challenge. Il répondit à chaque question avec son honnêteté habituelle.



## Octobre 2011

Nouvelle couverture, cette fois avec le légendaire Alain Prost, les deux s'étant lancés dans un tout autre type de course : l'ascension de l'Alpe d'Huez. Pour Mark, c'était une opportunité de se mesurer à un Prost super affûté (d'un poids inférieur à ce qu'il était quand Alain pilotait) et à une montagne qui avait vu son compatriote Cadel Evans remporter une magnifique victoire sur le Tour de France.

Il put aussi entendre quelques anecdotes sur la carrière de son rival d'un jour. Mais ne parlez pas d'adoration aveugle... Sa première remarque au quadruple champion du monde fut : « *Mon père et moi avons roulé 14 heures pour vous voir à Adélaïde en 1991, et vous ne vous êtes même pas retourné !* » Au cours de l'ascension non plus, aucun des deux ne s'est retourné...



## Juillet 2013

Peu nombreux sont les pilotes de F1 qui vous inviteraient chez eux tôt le dimanche matin pour les accompagner tandis qu'il sortent promener le chien ! C'est un exercice routinier aussi pour Mark lors de chaque GP de Grande-Bretagne, avant de se rendre au circuit de Silverstone distant d'à peine 30 km. Il dort donc chaque nuit du week-end dans son lit, un luxe que peu peuvent se permettre ! 🐕





# ON REMONTE SUR LE RING

Les fans de F1 se languissent de la voir retrouver ses racines. Leur vœu est exaucé avec le retour de l'Autriche au calendrier 2014. *F1 Racing* vous fait découvrir les coulisses du Red Bull Ring, ex-Zeltweg, Österreichring, Spielberg ou A1-Ring...

TEXTE STUART CODLING PHOTOS ROB WHITROW



**Troisième dimanche** de mai 2003. Le Président George Bush a récemment annoncé la fin de la guerre en Irak. Michael Schumacher a remporté le dernier Grand Prix d'Autriche avec une avance de 3,3 secondes sur Kimi Räikkönen. Quelques mois plus tard, Schumacher décrochera le titre mondial. Désormais passé à la postérité, l'A1-Ring commence sa chute dans les oubliettes.

Dix ans plus tard, le GP d'Autriche est sur le point de faire un retour aussi inattendu que bienvenu. L'A1-Ring renaît de ses cendres sous le nom de Red Bull Ring grâce au célèbre géant de la boisson énergisante gazeuse dont les quartiers généraux sont situés à Salzbourg – la plus grande réussite de la ville, hormis *La Mélodie du Bonheur* et Mozart. L'entrepreneur a également mis la main à la poche pour que le GP d'Autriche fasse son retour – un événement qui devrait rendre les fans de F1 amoureux de Julie Andrews, la célèbre actrice du chef d'œuvre susnommé. Courrez dans les champs et hurlez-le autour de vous : les collines verdoyantes sont de retour.

Pourquoi ce bonheur ? Le tracé actuel ne propose rien de plus que la version raccourcie de l'ancien redoutable Österreichring – théâtre du GP d'Autriche de 1970 à 1987 – mais il a toujours été une destination populaire. Quittez le circuit au crépuscule un soir de course et vous apercevrez au loin des feux de camps, vous entendrez des chants et des rires. Puis comparez ce décorum avec bien des destinations modernes, souvent fades et vierges de fans... →



Le Ring gagne de l'argent à travers des journées ouvertes au public qui peut piloter Formule Renault, stock-cars, Mitsubishi Evo et puissants 4x4.

Le retour espéré de l'Autriche (Red Bull l'a annoncé, mais le calendrier 2014 n'a pas encore été officialisé) pourrait être le détonateur d'un changement majeur de politique. Les circuits historiques chéris par le public détrônent en effet peu à peu les nouveaux eldorados que les passionnés ne portent pas dans leur cœur. Sa résurrection est significative car elle est permise par des fonds privés et non publics, ce qui minimise les risques de voir une grosse entreprise jouer des muscles faces à un gouvernement.

Mais ne vous y trompez pas. Le magnat de Red Bull, Dietrich Mateschitz, a dû se battre pour parvenir à ses fins. Les défauts du circuit sont congénitaux : la cuvette dans laquelle il a vu le jour n'a jamais appartenu à ses propriétaires, mais était louée aux fermiers locaux. L'Österreichring, communément appelé circuit de Zeltweg, a sombré dans les années 1980. Les résidents du sud-ouest protestaient contre les nuisances sonores et les F1 étaient devenues des monstres de puissance inadaptés au tracé fluide qui, en outre, ne pouvait être remodelé car le prix demandé par les propriétaires terriens était exorbitant.

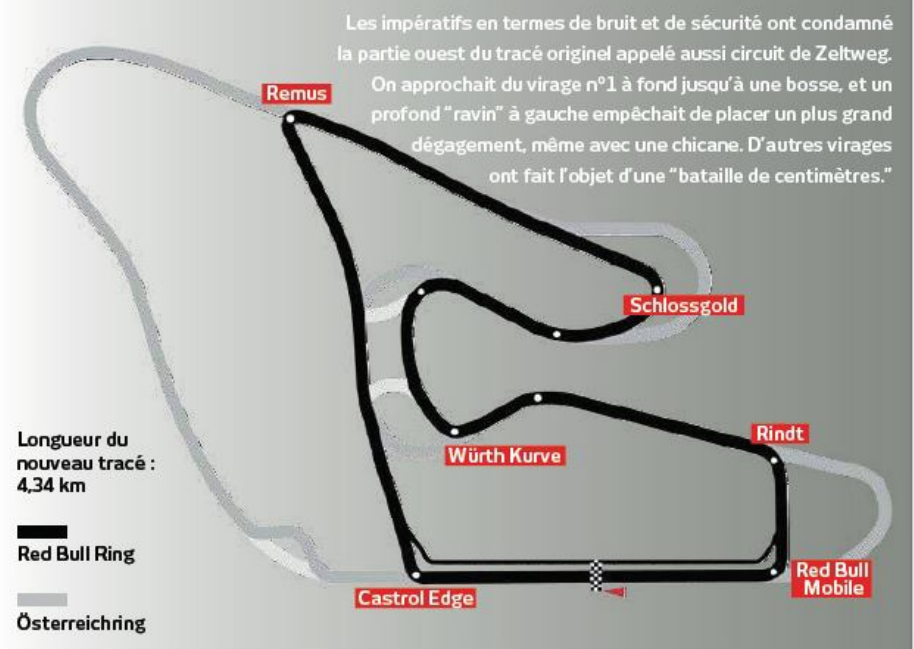
Est entré en scène le champion d'Europe de rallycross, Franz Wurz, père du vainqueur des 24 Heures du Mans et ancien pilote Benetton en F1, Alex Wurz. Il élargissait sa formation professionnelle de sécurité routière et cherchait de nouveaux points de chute. « Au début des années 90, mon père m'a dit : "On devrait faire quelque chose de ce circuit", se rappelle Alex. Nous avons donc étudié le plan cadastral et nous avons commencé à dessiner une version courte qui nous prémunirait de l'action en justice qu'auraient pu entreprendre les gens qui étaient opposés à l'ouverture de la piste. Le choix était mince – une petite lande de

terre qui appartenait à plusieurs fermiers. Mais le tracé actuel a pu être dessiné. Il a fallu se battre au centimètre près pour certains virages ! »

La première portion du tracé originel s'étendait autour du périmètre de la colline ; la nouvelle route entre les deux premiers virages situe cette colline entre le circuit et les habitants du sud-ouest soucieux des décibels dégagés par les F1. Hermann Tilke, l'architecte des circuits de F1, qui a travaillé avec Wurz sur ses camps d'entraînement, a supervisé les travaux, s'assurant que le lieu serait une poule aux œufs d'or pour Bernie Ecclestone...

Le géant des télécoms, A1, était le sponsor-titre du GP d'Autriche entre 1997 et 2003. Red Bull a négocié un accord avec le gouvernement de Styrie et avec les propriétaires terriens afin de racheter la totalité du site. Mais les projets de Mateschitz – qui prévoyait d'utiliser le tracé de l'ancien Österreichring pour faire sortir de terre un circuit moderne doté d'un complexe d'entraînement – ont reçu un double camouflet. Le changement de propriétaire a activé une clause dont Bernie s'est emparé pour trouver un site plus lucratif ailleurs. Puis, alors que les bulldozers terrassaient déjà

## Österreichring et Red Bull Ring : comparaison



l'emplacement des stands, les écologistes se sont servis du changement de propriétaire comme d'un tremplin pour contester les permis d'exploitation.

Furieux, Mateschitz a fait une annonce publique pour expliquer qu'il n'allait pas jeter l'argent par les fenêtres et le Red Bull Ring a été dûment mis en jachère cinq années supplémentaires.

Pourtant, nous y voilà. Le Red Bull Ring a rouvert ses portes en mai 2011, non pas sous la houlette de Red Bull mais de la société Projekt Spielberg, créée par Mateschitz et dirigée par l'ancien directeur général du Nürburgring, Walter Kafitz. La piste n'a pas varié d'un iota depuis les années 90, mais l'esplanade construite pour les spectateurs est flambant neuve (le toit des tribunes principales agit comme une caisse de résonance) – tout comme les stands riches de 28 garages. La société a racheté et rénové plusieurs hôtels environnants (leur disponibilité était épouvantable à l'époque du GP) dont certains donnent sur le circuit. Les tarifs pour la nuitée vont de l'abordable au grand luxe.

Derrière l'aire de dégivrage du premier virage, une piste de karting a vu le jour sur les

## “Le circuit a sombré dans les années 80. Les F1 devenaient des monstres de puissance inadaptés à un tracé ne pouvant être modifié.”

décombres de la chicane Hella-Licht – il vous en coûtera 13 euros pour dix minutes de roulage. Au nord et à l'ouest, de larges saignées seront ravies d'accueillir votre 4x4 personnel ou de location. Au centre du circuit, une piste de dérapage contrôlée pour que vous puissiez tester votre habileté volant en main, sous l'œil d'un gigantesque taureau de 50 tonnes qui charge en traversant une arche. Un hommage à la marque à l'instar des sièges de tribunes bleu et argent, moulés avec de l'acier de recyclage obtenu des anciens hangars. L'arche est quant à elle intégralement assemblée avec des canettes de la boisson énergétique. On allait oublier, les cornes du taureau sont plaquées or.

« Mateschitz savait qu'il était vital de redonner vie à un projet en arrivant dans la région, explique une source qui a ses entrées chez Red Bull. Il devait mettre sur pied quelque chose de gratifiant pour monsieur tout le monde ainsi que pour celui qui va payer une fortune pour sauter depuis la stratosphère, par exemple... »

Pour ceux que les sports mécaniques laissent indifférents, les hôtels peuvent être une plateforme de vacances sportives – Projekt Spielberg regorge de golfs, de clubs hippiques et les collines sont le substrat d'aventures débridées : randonnées, deltaplane, ski de randonnée, VTT. Les activités en

# A1-RING : LES MOMENTS LES PLUS MÉMORABLES

Quand l'Österreichring de Zeltweg a fait son retour sous le nom d'A1-Ring en 1997, les critiques ont fusé sur son nouveau tracé. Ce qui ne l'a pas empêché de connaître quelques moments marquants de la F1...



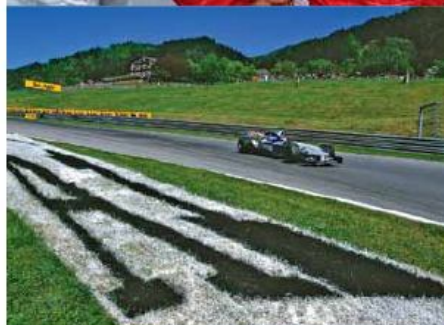
## LA SURPRISE TRULLI 1997

Alain Prost racheta l'écurie Ligier au début de 1997, la rebaptisant Prost GP, et sa première saison en temps que patron allait s'avérer plus tard la meilleure. Olivier Panis brilla régulièrement jusqu'à son accident du Canada, et son remplaçant, Jarno Trulli, fit une entrée fracassante en menant le GP d'Autriche avec autorité avant que son moteur Mugen-Honda ne commence à faiblir. Il cassa à 12 tours du but alors que l'Italien filait vers la 2e place.



## DAVID LE GAFFEUR 1999

Michael Schumacher écarté des circuits – après s'être cassé une jambe à Silverstone deux semaines plus tôt –, McLaren ne pouvait perdre cette course. Mais elle la perdit, malgré ses deux voitures une seconde plus rapides au tour que la Ferrari d'Irvine en qualif. David Coulthard envoya en effet Mika Häkkinen en tête-à-queue au deuxième virage, laissant Eddie filer vers la victoire...



## SACRÉ JUAN PABLO 2002

Vanne ratée ou manque d'humour ? L'ingénieur de Montoya lui annonça la présence d'un daim [deer] sur la piste. « Oh deer! » [“Oh dear!” = Mon Dieu !] rigola Juan Pablo. « A deer! Euh... comme un cheval avec des cornes, » répondit l'ingénieur. « Je sais, je sais... Oh deer! Ha ha ha! »



## GROSSE FRAYEUR 2002

La course venait juste de reprendre après une intervention de la voiture de sécurité quand les freins de la Sauber de Nick Heidfeld le lâchèrent avant Remus Kurve, le faisant arriver dans le virage en marche arrière et bien trop vite puis percuter la Jordan de Takuma Sato (plus de peur que de mal).



## UN VRAI SCANDALE 2002

En 2001, Ferrari avait ordonné à Barrichello de donner la 2e place à Schumacher, David Coulthard s'imposant sur McLaren. En 2002, Rubens menait depuis le début quand il reçut la même instruction. Mal vu. Il se laissa dépasser dans le dernier tour et le public, furieux, siffla Michael sur le podium.



ARCHIVES LAT

## ET À FOND !

Les F1 du milieu des années 80, avec leurs quatre bars de pressions, furent les plus "sauvages" qu'on ait vues. Gerhard Berger se remémore la Benetton-BMW B186 à Zeltweg...

Elles étaient côte-à-côte en première ligne: les deux surpuissantes B186 aux couleurs tapageuses de de Teo Fabi (en pole) et de son équipier Gerhard Berger (chez lui).

Avec plus de 1000 chevaux – voire plus de 1400 pour le moteur "grenade" spécial qualification – et des Pirelli eux aussi de qualif tenant un seul tour à fond, elles étaient les plus rapides sur le toboggan de l'Österreichring.

Et vous savez quoi ? Malgré tous les dangers inhérents à ces voitures sans commune mesure dans l'histoire de la F1, les pilotes ont toujours adoré les piloter sur circuit rapide. « Oui, ça reste la plus belle période, dit Berger avec les yeux qui brillent. C'était un temps où le pilote pouvait faire la différence. En étant courageux, on pouvait être une seconde devant son équipier en qualif... et dans le cas contraire, deux secondes derrière ! »

Gerhard (qui gagna son premier GP sur cette même auto au Mexique quelques semaines plus tard) explique les performances extrêmes de F1 comme la B186 par les demandes conflictuelles des turbos ultra puissants – poussés au maximum en qualif – combinées aux pneus spéciaux : « On voulait freiner beaucoup plus tôt car on arrivait sur les virages beaucoup plus vite, mais on savait que les pneus nous donnaient le grip pour le faire bien plus tard. Il n'y a jamais rien eu de tel en F1. En poussant la pression du turbo à fond, c'était de la folie pure... »

Propos recueillis par Anthony Rowlinson

piste occupent moins du quart de la brochure touristique. Tout est calculé pour élargir le marché.

« Nous affirmons être le plus beau terrain de jeu de l'Autriche, s'exclame Walter Kafitz depuis la terrasse du Landhotel Schönberghof où nous déjeunons, à l'aplomb du circuit. Nous offrons une large palette d'activités et l'accent est mis sur le plaisir. Monsieur Mateschitz a dès le départ voulu élargir l'offre. Nous avons les montagnes, pourquoi ne pas s'en servir ?

Par exemple, l'aire de test des quatre roues motrices comprend de nombreux dénivelés et surfaces, vous pouvez vous entraîner le matin et après le déjeuner, à 6 km d'ici vous avez 50 hectares à explorer. C'est toute une aventure ! »

Aucun cerbère à l'entrée du site. Vous pouvez y pénétrer et vous garer à côté du buste de Jochen Rindt, naviguer dans la boutique de souvenirs

Red Bull, vous installer dans le café Bull Lane au-dessus des stands ou grimper la colline pour rallier hôtels et restaurants. L'architecture du bâtiment des stands, quoique résolument moderne, est fonctionnelle et sans fioritures, échappant à la tendance Tilke de faire dans l'ostentatoire. Le Red Bull Ring paraît être un circuit bien dans sa peau.

Lors de sa visite, F1 Racing s'est joint un groupe de la police nationale qui effectuait dix tours de piste au volant de KTM X-Bow – imaginez un kart XXL propulsé par un moteur turbo de 240 cv – sous la supervision de l'ancien pilote Minardi F1, Patrick Friesacher. Nous n'empruntons que le "SudSchleife" (la boucle sud) et court-circuitons les virages 2 à 4 du circuit de GP, mais ça permet à Friesacher d'effectuer son briefing en roulant avec fracas. Le tour est suffisamment long pour avoir un



## Un tour du Ring nouvelle version...



▲ La salle de contrôle aux 42 écrans et 26 caméras procure en permanence une vision d'ensemble.

▼ Le placard à drapeaux est prêt à l'usage : comme son nom l'indique, les drapeaux y sont stockés.



▲ Le podium est au centre du bâtiment des stands. Il a déjà accueilli diverses cérémonies hors F1.

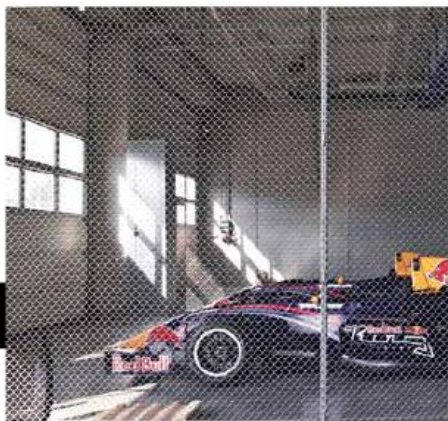


bon aperçu du caractère du circuit dans sa totalité – tout est question de finesse au freinage – sans le risque inhérent à l'attaque de la portion la plus rapide, après le deuxième virage.

Enroulez bien le dernier virage et le X-Bow est "à fond de cinq" devant les stands. Il continue d'engranger de la vitesse alors que la piste monte vers le premier virage. Ça donne une petite idée du morceau de bravoure qui attendait les pilotes dans les années 70 : pied au plancher en arrivant au sommet, puis, toujours plein gaz, il s'agissait d'enrouler un droite-gauche simplement bordé d'un rail et de vous laisser tomber vers un gauche



Le nouveau tracé est en montée depuis les stands et tourne à droite là où l'ancien plongeait après la bosse.



rapide. Puis, retour brutal à la réalité : freiner et rétrograder bien avant le sommet et plonger au point de corde le plus serré pour le droite suivant.

« Nous ne sommes pas une école de pilotage, relativise Kafitz. C'est fait en toute sécurité et les instructeurs sont des professionnels. Mais les gens veulent se faire plaisir et nous avons un ter-

rain de jeu. Je dirais que la crème de la crème, c'est "Choisissez votre Pro" : vous prenez une leçon avec des gens comme David Coulthard, Matthias Ekström ou Carlos Sainz. Nous proposons aussi cours de cuisine et leçons de pêche. »


Le harem du Ring compte aussi dans ses rangs des Formules Renault, des stocks-cars et des Mit-

## "Il est clair que les infrastructures devront proposer des attractions qui dépassent le cadre des week-ends de course."

subishi Evo ainsi que divers deux roues et quatre roues motrices. Depuis qu'il a ouvert ses portes aux DTM et aux camions, il n'a pas de mal à remplir ses 20 000 places de tribunes (la capacité totale est de 40 000, mais des travaux permettront de l'augmenter d'ici le GP d'Autriche).

Il est clair que les infrastructures devront proposer des attractions qui dépassent le cadre des week-ends de course. Mateschitz a récemment vendu le Speedweek qu'il payait rubis sur l'ongle, mais le Ring devra couvrir d'autres dépenses via sa billetterie. Kafitz parle avec prudence de l'implication de Red Bull. « Disons que nous appartenons tous à la famille Red Bull, avance-t-il, mais qu'il n'y a aucun lien direct entre nous et le sponsor-titre.

L'agenda du circuit est complet entre mai et septembre. En hiver, nous offrons des activités comme le patinage. C'est pourquoi la société s'appelle Projekt Spielberg. C'est vraiment un projet en évolution permanente. Année après année, nous aurons de nouveaux jouets, de nouveaux hôtels, de nouveaux événements. Chaque année, quelque chose se passera. »

F1 Racing a eu la chance de s'immerger dans un projet qui, espérons-nous, verra le jour en 2014. Nous l'attendons avec grande impatience... 

▼ Le nouveau centre médias est équipé d'écrans hi-tech et peut accueillir 150 journalistes.



▼ Le centre médical est lui aussi en position centrale, avec des équipements dernier cri.



▲ Le bâtiment des stands comprend 24 garages plus quatre pour les vérifications techniques.



▲ Le café Bulls Lane se trouve au-dessus des stands, et procure une vue imprenable.

# La F1 de retour vers

L'ère de l'expansion rampante de la F1 est peut-être sur le point de prendre fin, des GP peu appréciés quittant la scène et des territoires familiers tentant un retour assez populaire...



ADAPTATION RICHARD FAUX

TEXTES MARC CUTLER  
PHOTOS ARCHIVES LAT

# son futur ?

**Imaginez la scène :** nous sommes en 2025 et le vétéran Sebastian Vettel est sur le point d'éclipser le vieux record de sept titres mondiaux de Michael Schumacher pour ce qui est sa dernière saison en Formule 1. Cette année, il a déjà gagné au Mexique, en Afrique du Sud, en Californie et en France. C'est le dernier tour de son dernier GP, avec un ultime titre mondial en vue.

Il mène dans la dernière courbe et cherche une accélération supplémentaire en relançant son moteur turbo grâce à de l'énergie tirée de ses échappements, il vole dans la courbe Fangio et remporte une victoire historique dans le nouveau GP d'Argentine.

Cela pourrait-il se produire ? Eh bien oui, longévité de Vettel mise à part. La plupart des destinations les plus célèbres de la discipline pourraient faire un retour remarqué. Il ne fait aucun doute que cela plairait aux passionnés qui ont ces pistes dans le cœur. Mais quelles sont leurs chances de retour ?

## Mexique

*Pas "est-ce que ?" mais "quand ?"*

**Si l'argent parlait en F1,** alors le son venu du Mexique aurait de quoi casser les oreilles. Car les hommes derrière le projet de retour de la F1 dans le pays ne sont autres que les plus riches père et fils du monde : Carlos Slim et Carlos Slim Jr.

Slim Jr, déjà membre du Sénat de la FIA, est un promoteur actif du sport automobile mexicain depuis plus de dix ans. Il a soutenu les progrès de pilotes locaux comme Sergio Pérez et Esteban Gutiérrez et il songe maintenant à ramener la F1 dans son pays. « *Je pense qu'il y a un potentiel pour plus de courses aux Amériques et je crois que le*

Une pitlane du genre Indy.



Le stade de baseball né en 93.

Un peu défraîchis, les stands.



Le tracé changera.



Mexico typique...



Prochain arrêt : Peraltada.



*Mexique est le lieu idéal,* a-t-il déclaré récemment. *C'est un pays stable, notre économie se porte bien et nous avons des pilotes auxquels les gens peuvent s'identifier. Le puzzle s'assemble. »*

En termes d'héritage, l'Autódromo Hermanos Rodríguez de Mexico City peut sans honte recevoir la F1. Il accueillit son premier GP comptant pour le championnat en 1963 et parmi les pilotes qui s'y sont imposés, on compte des légendes comme Jim Clark, John Surtees, Graham Hill, Ayrton Senna, Alain Prost et Nigel Mansell. À la fin des années 80, sa dernière courbe à 180° inclinée et enroulée, la Peraltada, est devenue légendaire pour le défi qu'elle représentait et le danger induit, particulièrement après que Senna y ait fait un tonneau avec sa

McLaren en 1991. Mais c'est ce danger potentiel qui causa sa perte et il fut retiré du calendrier en 1993.

Ces dernières années, on a parlé de construire un nouveau circuit à Mexico ou d'organiser une course urbaine à Cancún. Mais un nouveau tracé de l'autodrome existant est plus vraisemblable. Une demande officielle a déjà été envoyée aux architectes de circuits de F1, dont le prolifique Hermann Tilke, et une décision serait imminente.

La transformation du circuit actuel demanderait 12 mois et il ne serait donc pas surprenant que le Mexique revienne au calendrier à l'horizon 2015-2016. →

Chances de revenir 9/10

## Argentine

Faites un circuit, la F1 viendra

En Argentine, la passion pour le sport automobile est énorme. Le million et demi de spectateurs qui a regardé le Dakar traverser le pays en atteste. Mais une économie hégayante et des soucis politiques combinés ont handicapé les efforts de l'Argentine pour recevoir à nouveau la Formule 1.

Tout avait bien commencé quand Buenos Aires accueillit la discipline en Amérique du Sud pour la première fois en 1953, une course que le héros local, Juan Manuel Fangio, remporta quatre fois de suite. Mais après sa retraite en 1958, tout se mit à aller de travers. Des gouvernements instables, une inflation rampante et des coups d'État successifs chassèrent la course du calendrier. Elle y revint quelque temps dans les années 70 et au début des années 90 mais ne retrouva jamais sa gloire passée.

Depuis, grâce à la reprise économique, tous les yeux se tournent vers la discipline. Le MotoGP sera de retour dans le nord du pays l'an prochain sur le tout nouveau circuit Termas de Río Hondo

qui a déjà accueilli une course du championnat du monde FIA des voitures de tourisme (WTCC).

La construction d'un nouveau site proche de Buenos Aires est en projet. Le circuit Velocidad SpeedCity est en cours de conception par le groupe Populous qui contribua au stade olympique de Londres et fut responsable du récent développement de Silverstone. La piste répondra au règlement Niveau 1 de la FIA, devenant la seule en Argentine à pouvoir accueillir un GP de F1.

John Rhodes, le patron de la division des sports mécaniques chez Populous, explique : « Il y a un réel appétit pour le sport en Argentine. Le MotoGP est de retour, Buenos Aires a remporté le droit d'organiser les Jeux olympiques de la jeunesse [JOJ] en 2018 et il y a une aspiration à satisfaire les masses sportives. Il faut juste le support du gouvernement pour qu'une course de F1 soit organisée. »

Chances de revenir 7/10



Juan Manuel Fangio gagne sur Merco.



Depailler et Scheckter, 1974.



Clark mène la danse à Charade, 1965.



Victoire de Massa, 2008.

## France

Never say Nevers, comme disent les Anglais

Il fut un temps où il aurait été inconcevable que le GP de France disparaisse. Il était tellement partie prenante de la discipline que son absence aurait été comme faire courir une F1 sans essence.

La France est le lieu de naissance de la F1, la FIA a son siège à Paris et la manche française de la saison fut longtemps un des sommets du calendrier. Il y eut un événement nommé GP de France dans le pays chaque année depuis 1906 et jusqu'en 2008, seulement interrompu par les guerres et les conséquences du désastre du Mans en 1955.

De 1991 à 2008, le GP s'est couru sur le circuit

de Nevers-Magny-Cours. Mais la domination prévisible, devenue lassante pour le grand public, de Michael Schumacher lui a fait du mal. Quand Schumacher devint le premier pilote de l'histoire à gagner huit GP en une saison, c'est à Magny-Cours qu'il le fit. Ce manque d'intérêt fut accompagné d'une baisse de fréquentation et quand la Fédération française du sport auto (FFSA) arrêta de financer l'organisation du GP, Bernie Ecclestone se mit à regarder ailleurs.

Au début, le GP fut suspendu pour un an mais cette mise à l'écart s'est prolongée et les tentatives

de le relancer ont échoué les unes après les autres. On a parlé d'une course urbaine à Paris, puis d'un nouveau site à Flins-Les Mureaux dans la vallée de la Seine. Ecclestone émit même la possibilité d'accueillir le GP sur son circuit Paul Ricard. Mais aucun de ces projets n'est arrivé à terme.

Le scénario le plus probable est celui d'un retour à Magny-Cours. D'ailleurs, il a été demandé à des designers de remodeler le site. Les ambitions sont donc revenues mais qui réglera la facture ? →

Chances de revenir 6/10





## PLUS DURE EST LA CHUTE

Depuis l'exclusion du GP de France, il est clair qu'aucune course n'est sûre de son sort – à l'exception, peut-être, de Monaco. Ecclestone admettait récemment que même Monza, le site historique du GP d'Italie, pourrait devenir une victime de la poussée continue de la F1 vers les marchés émergents et les milliards que certains gouvernements sont prêts à verser au nom du tourisme.

Mais les Italiens ne doivent pas s'inquiéter trop vite. Certains des marchés récemment apparus au calendrier semblent sombrer aussi vite qu'ils ont commencé à nager. La Turquie est déjà oubliée, l'Inde sera absente l'an prochain mais espère revenir en 2015. De fait, comme la France l'a découvert, une fois qu'on est sorti, il est difficile de revenir.

Le GP de Corée aussi devrait rejoindre l'Inde en exil. Comme les équipes sont déterminées à ne pas accepter plus de 20 courses au calendrier et que plusieurs projets se présentent, il faudra faire des choix. Et ces marchés qui ont lutté pour attirer des passionnés afin de couvrir la plus grosse partie de leur redevance pourraient être les premiers à partir.



Jim Clark, East London 1967.



Clay Regazzoni, 1976.

## Californie

*Long Beach ou visages allongés ?*

Un Grand Prix est organisé à Long Beach depuis 39 ans. Mais il y en eut seulement neuf de F1. Les neuf premiers. Le privilège est ensuite allé à l'Indycar (anciennement CART), qui attirait 90 000 passionnés dans les années 1990 et 2000.

Plus récemment, les foules ont fondu et le contrat d'accueil expire l'an prochain. Arrive alors Ecclestone. Si on en croit les rumeurs, aux côtés du fondateur de la course de Long Beach, Chris Pook, et de l'agent de sponsoring Zak Brown, Bernie serait en négociations pour racheter le contrat. Le détenteur des droits commerciaux de la F1 a confirmé discuter, mais sans plus.

C'est probablement pure coïncidence si les deux filles d'Ecclestone ont emménagé à Los Angeles, l'une d'elles ayant acheté la plus grosse propriété du comté pour 85 millions de dollars (65 millions d'euros). Mais la famille a certainement un goût prononcé pour la côte Ouest.

À l'inverse de certains circuits, Long Beach est bien desservi – à moins d'une heure de route des aéroports, le national de Bob Hope et l'international de Los Angeles. Et il y a clairement de la place pour deux ou trois courses aux USA, entre l'est, le sud et l'ouest. Mais Bernie mettra-t-il la main à la poche ? On a vu des choses plus étranges.

Chances de revenir 3/10

## Afrique du Sud

*Cap au sud*

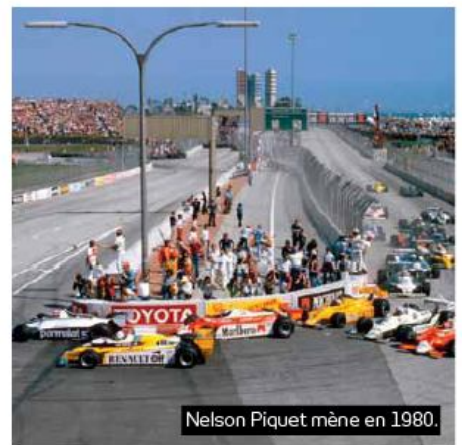
« La F1 reviendra en Afrique du Sud en 2013. » Tels furent les propres mots de Bernie Ecclestone il y a deux ans. Que s'est-il passé depuis ? Apparemment, pas grand-chose. Un grand projet concerna une course dans les rues du Cap. Mais les finances ne semblent pas avoir suivi.

Un autre projet a été de lancer un GP dans les rues de Durban. Il a été présenté à Ecclestone mais le cœur de ce dernier est ailleurs. « On m'a offert Durban mais je préférerais Le Cap, » a-t-il déclaré récemment.

Il est certain que l'absence du continent afri-



Rega, Depailler et Hunt, 1976.



Nelson Piquet mène en 1980.



Vol plané pour Hunt, 1977.

cain au calendrier de la F1 représente un trou de taille et qu'Ecclestone est désireux de le combler. La dernière fois que la F1 s'est rendue en Afrique du Sud, c'était en 1993 sur le circuit de Kyalami – qui fut la scène de combats homériques en piste, particulièrement à la fin des années 70.

Mais tant que les fonds ne seront pas trouvés pour payer la facture, ces grands moments de sport continueront d'appartenir à l'histoire et seulement à elle. **F1**

Chances de revenir 2/10

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

# Pastor Maldonado

Cette saison n'est pas facile pour le plus récent vainqueur de Williams, mais il est content de parler du rôle de pilote n°1, de son premier point en 2013 et de ses espoirs pour la suite.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PORTRAITS ANDREW FERRARO/LAT

Tel un ouragan en phase d'accalmie, Pastor Maldonado arrive, tranquillement et sans se presser, à l'heure prévue pour affronter le tir croisé des questions de nos lecteurs. Il est resté le même que le jeune Vénézuélien qui fit irruption dans la catégorie dite reine du sport auto en 2011 et s'est forgé ensuite une réputation de pilote certes payant mais inéluctablement rapide, parfois brillant, plutôt d'agréable compagnie en dehors du cockpit mais capable de la plus grande férocité envers ses rivaux sur la piste.

Sa situation après une grosse moitié de championnat a cependant quelque chose d'incroyable. L'homme qui s'est montré si combattant (parfois même trop) au fil de la saison 2012 aurait, bien sûr, adoré bâtir sur cette victoire remarquable et remarquée au GP d'Espagne, si pas pour trouver une place chez Mercedes, Red Bull, Ferrari ou encore Lotus, au moins pour continuer d'animer la première moitié du peloton en allant ferrailler à l'occasion avec les pilotes des écuries susnommées. Au lieu de quoi "Maldo" a dégringolé dans la hiérarchie au même rythme que la glorieuse équipe qui l'emploie, son objectif chaque di-

manche restant de voir l'arrivée, et marquer un point si possible.

Ce revers de fortune aurait pu suffire à rendre un caractère moins trempé quelque peu aigri, développant une certaine amertume contre les vicissitudes de la F1. Mais cela ne lui ressemblerait pas. Comme nous allons le voir, il reste optimiste et passionnément impliqué pour une cause nommée Williams...

**Vous avez offert une victoire à Frank Williams l'an dernier pour son anniversaire. Que lui avez-vous donné cette année ?**

*Tom Siegrner, Canada*

Ce fut un jour très spécial [en 2012], vous savez. On avait tout mis en œuvre pour lui offrir cette victoire à cette occasion. Cette année, cela a été encore plus dur, bien que nous ayons célébré ensemble les 600 GP de l'écurie, ce qui était aussi très spécial. Pas autant qu'une victoire, mais c'était génial d'être avec lui pour partager un moment si important. Pour ce qui est de signer une autre victoire... Bon, ça va être très dur.

**Comment vous situez-vous par rapport à vos coéquipiers chez Williams ?**

**Qui a été ou est le plus rapide : Rubens, Bruno ou Valtteri ?**

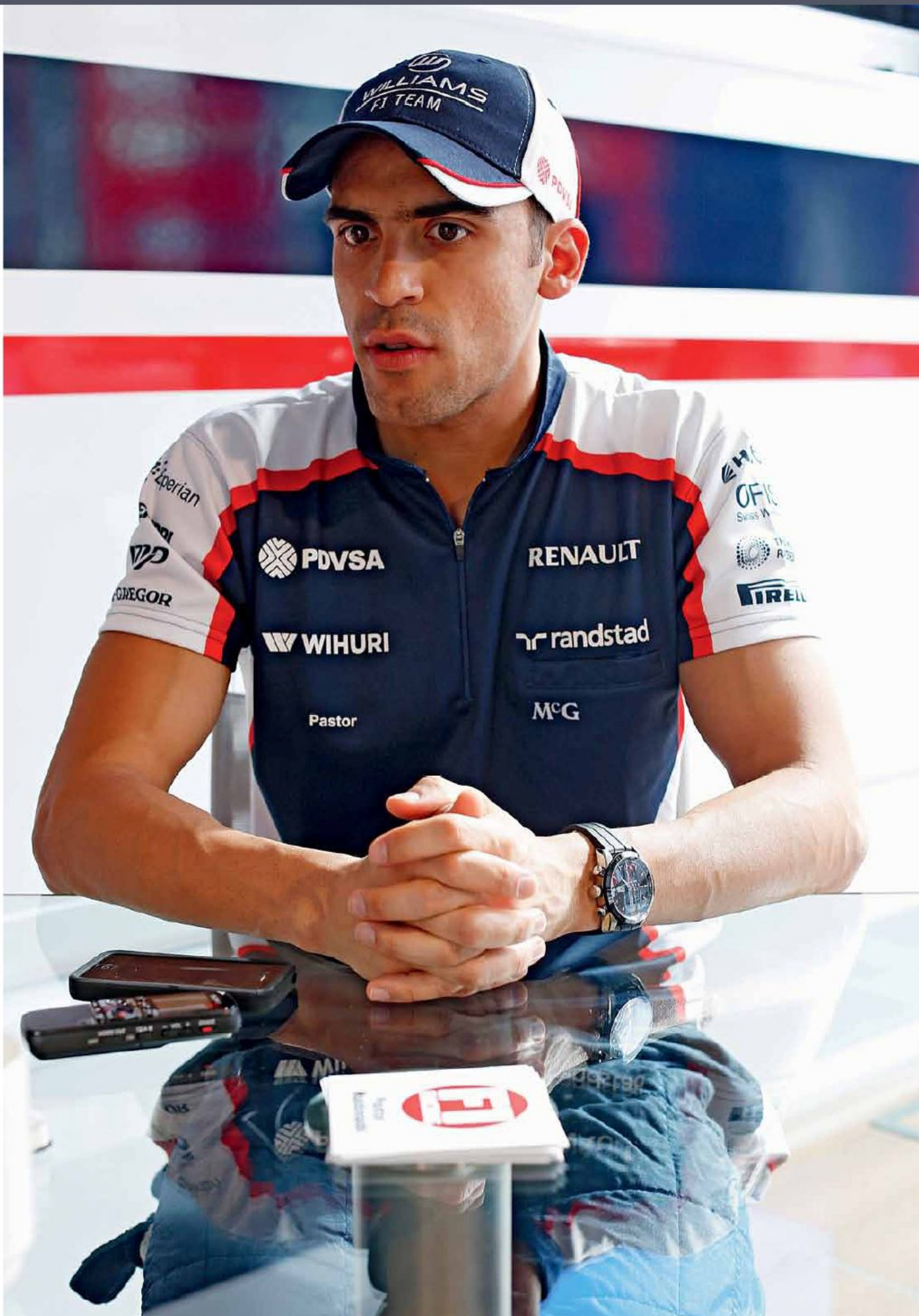
*Peter Bergquist, Suède*

Le plus coriace a été Rubens, ça c'est sûr, du fait de son expérience et de sa détermination – et je l'ai affronté pour ma première année en F1. C'était le deuxième pilote le plus expérimenté de l'histoire et le pilote n°1 du team. Il restait très rapide, aussi. Honnêtement. J'ai beaucoup appris de lui, sur la façon de piloter une F1.

**Qu'indiqueriez-vous comme plus bel endroit à visiter au Vénézuéla ?**

*Geoffrey Viot, France*

Ça dépend. Nous avons tant de beaux endroits, de lieux superbes pour les touristes au Vénézuéla... Si vous voulez aller à la plage, on a les îles de Los Roques, près de Caracas. La mer y est fabuleuse et ça reste un endroit très naturel. Au sud du pays, on a les montagnes de l'État d'Amazonas. C'est là que je me suis marié, dans une ville appelée Canaima, et c'était fantastique ! Si vous voulez



affronter de très hautes montagnes pour sentir un peu le froid et voir la neige, il y a une montagne à Mérida, Pico Bolívar, à près de 5000 mètres d'altitude. Et si vous préférez avoir chaud, on a un petit désert – comme le Sahara mais en plus petit –, Los Médanos de Coro. Où que vous alliez, il y a un grand choix de lieux et c'est une superbe destination.

**Que ressentiriez-vous si un GP était organisé dans votre pays ?**

*Daniel Jones, Royaume-Uni*

Je serais très excité, ça c'est sûr ! Il y a beaucoup de travail de fait pour que cela arrive, mais il en faut plus encore. Alors pourquoi pas, un jour ? Nous l'aurons. Le sport est de plus en plus important au Venezuela et deux chaînes de télé diffusent la F1. Elle devient très populaire.

**Vous êtes moins brouillon en piste désormais. Votre style de pilotage a-t-il changé ?**

*Adam Moulder, Royaume-Uni*

Je suis plus expérimenté maintenant, et pilote donc de façon plus détendue. Je fais toujours de mon mieux pour atteindre les points, même si la voiture n'est pas au niveau, mais j'apprécie plus et j'essaie d'apprendre à chaque course. Partir du fond de grille et tenter de gagner quelques places n'est jamais facile, mais ça procure de l'expérience.

**Où et quand avez-vous couvert le meilleur tour de votre vie ? Pouvez-vous décrire ce que ça fait ?**

*Raymond Umbara, Indonésie*

J'ai eu de plein d'excellents tours dans ma vie, et particulièrement l'année dernière. Celui de la pole à Barcelone était bon et je pense que celui qui m'a valu d'être P2 en qualif à Singapour a été l'un de mes tout meilleurs aussi. En fait, je pense que c'était le meilleur. Il a été propre dès le début et j'étais tellement en confiance avec la voiture, mais seulement sur un tour. J'ai attaqué et tout donné en Q3. C'était génial car j'étais sûr que le potentiel était là et je l'ai montré.

**Quel a été votre meilleur dépassement ces trois dernières années, pour quelle raison, et avez-vous regardé dans vos rétros avant de vous lancer ?**

*Steve Nunnay, Royaume-Uni*

Il y en a eu tellement... J'en ai fait un beau sur Jaime Alguersuari à Suzuka en 2011. L'année dernière aussi, quand j'ai passé Di Resta en Hongrie, mais j'ai été pénalisé ensuite. À mon avis, c'était un dépassement très propre, et même très bon, et c'est la seule fois où il y en a eu un à cet endroit de toute la course. Mais j'ai été pénalisé. Ça s'était passé dans le virage 11. J'en ai fait plein cette an-



“L'accent est trop mis sur les pneus et pas assez sur la performance. Nous devons toujours les préserver – ce n'est pas de la F1.”



née aussi. J'aime tous mes dépassements en fait. J'essaie toujours d'être très propre et très agressif en même temps.

**Comment un pilote s'impose-t-il comme le leader de son équipe ?**

*Chris Beaumont, Australie*

J'habite à Oxford et suis donc en mesure de passer beaucoup de temps à l'usine, juste à côté. Il faut de l'expérience pour être le pilote n°1 et l'équipe m'a donné la chance de l'être l'année dernière, pour ma seconde saison en F1. J'ai alors pu montrer que j'étais prêt – surtout à gagner. J'ai montré aussi que j'étais prêt à bien interpréter ce qui se passait sur la voiture à l'usine. C'était très important d'être capable de faire ça et ça a assez bien marché avec une voiture en mesure de lutter.

C'est plus dur cette année car l'auto est très lente. Mais notre travail nous rapproche des

meilleures équipes, ce qui est notre but. Nous travaillons très dur pour progresser à chaque course. J'essaie de faire de mon mieux, je passe plus de jours à l'usine que jamais ; je pense qu'aucun pilote n'en a passé plus que moi cette année. J'essaie de faire en sorte de bien travailler avec l'équipe, et non seulement nous améliorons la voiture mais nous travaillons mieux globalement. Pilotes, voiture, mécaniciens, ingénieurs. On est une équipe et j'essaie de mener cette équipe et de l'aider du mieux possible.

**Quelle est la meilleure excuse que vous ayez donnée après vous être “crashé” ?**

*Carina Grusevska, Lettonie*

Je n'ai pas d'excuses, je suis très honnête. Quand je fais une erreur, je suis très sérieux avec ça. On doit apprendre de ses erreurs et essayer de progresser pour l'avenir. Je suis donc très honnête envers l'équipe et j'espère qu'elle l'est envers moi. Se trouver des excuses n'a aucun intérêt.

**Votre avenir chez Williams sera-t-il affecté par la mort du président vénézuélien Hugo Chávez qui vous a soutenu par l'intermédiaire de PDVSA [le pétrolier national] ?**

*P. Agnello, Royaume-Uni*

En fait, non. Bien sûr, sa mort est une grande perte pour le pays – pas seulement pour moi – et il nous manque. Mais c'est la vie, hélas. Tout le monde dans le pays doit continuer et on a besoin de progresser. Il y a un nouveau gouvernement qui poursuit ce que Chávez a commencé et en particulier les programmes sociaux. J'ai une bonne relation avec PDVSA, comme tous les autres sportifs impliqués avec l'entreprise.

**Les courses doivent-elles reposer sur la gestion des pneus ou la tactique et le talent du pilote ?**

*Roman Rynda, Canada*

On met trop l'accent sur les pneus et pas assez sur la performance. Nous sommes limités par les pneus – et ce n'est pas de la F1. Nous devrions travailler sur la performance, pas préserver nos pneus. Je n'aime pas du tout ça, devoir le faire la plupart du temps. Si on ne peut pas attaquer en qualification, sur un tour, parce qu'on doit préserver ses pneus, ce n'est pas bon pour la F1. En même temps, je l'accepte car c'est pareil pour tout le monde. Ça fait partie du boulot.

**Le gros changement de règlement vous aidera-t-il à gagner en 2014 ?**

*Liam Higgs, Royaume-Uni*

Je l'ignore. Espérons. Ça va être très difficile du fait que tout sera nouveau. Il va falloir travailler très dur.

**D'après vous, que faut-il à Williams pour revenir au sommet en F1 ?**

*Seth Williams, États-Unis*

Il nous faut organiser quelques départements et essayer de plus travailler comme une vraie équipe, avec des services travaillant de façon plus rapprochée. On doit progresser chaque jour.

**Avez-vous déjà pu échanger avec Pat Symonds [le tout nouveau chef technique de Williams] ?**

*L. Smith, Royaume-Uni*

Pas beaucoup car il vient juste d'arriver. Mais il me semble très ouvert et prêt à se relever les manches. Il sait très bien quoi faire. Il a l'expérience de la victoire et nous croyons en lui.

**Pensez-vous devoir quitter Williams pour faire avancer votre carrière ?**

*Steve Greensmith, Royaume-Uni*

J'aimerais connaître d'autres équipes avant la

fin de ma carrière, bien sûr. Mais avant de partir, j'aimerais gagner un titre avec Williams. C'est possible, je pense que nous avons le potentiel pour nous battre et je veux vraiment en gagner un. Après, je verrai.

**Qu'est-ce qui vous tente le plus : piloter une Williams turbo des années 80 ou celle de l'an prochain avec toute cette technologie ?**

*John Rushbrooke, Royaume-Uni*

La Williams des années 80 ! Elles étaient fabuleuses. C'était alors la meilleure équipe, comme l'est Red Bull aujourd'hui – et on bosse dur pour y parvenir à nouveau. C'est possible puisque ça a déjà été le cas.

**Quelle Williams aimeriez-vous le plus piloter et pourquoi ?**

*David Harper, Royaume-Uni*

J'ai conduit la FW18, celle de Damon Hill en

1996. C'était fantastique. Super look et technologie au top. Adrian Newey était chez Williams, ainsi que Patrick Head. C'était une auto géniale.

**Y a-t-il du vrai dans la rumeur qui vous lie à Lotus ?**

*Alex Cooper, Royaume-Uni*

Bon, notre saison n'est pas très bonne et Lotus est une bonne équipe. Ils sont très compétitifs et très réguliers. Mais ils ont déjà de bons pilotes et il n'y a aucun intérêt pour eux à en changer. En tout cas, je suis bien où je suis. On n'a pas les résultats que nous attendions, mais c'est comme ça. Cette année aurait pu être différente. Je crois dans mon équipe. J'aimerais y rester car c'est une grande équipe, et un peu comme une famille.

**Cela vous a-t-il soulagé de marquer enfin un point cette année, en Hongrie ?**

*Grace Wilkinson, Royaume-Uni*

C'était important pour nous, surtout après nos problèmes aéro. Un point ne suffit pas, mais c'est bon pour l'équipe de franchir ce palier. Après être enfin entrés dans le top dix, peut-être qu'on pourra faire mieux avec les nouveaux pneus. Ce sera dur mais on a une chance. Il n'y a aucun intérêt à laisser tomber cette voiture ou cette saison.

**Si vous pouviez écouter de la musique en pilotant, il y aurait quoi sur votre playlist ?**

*Nathan Sharp, Royaume-Uni*

J'aime la musique latino-américaine. Gabrielle, ma femme, en écoute toujours car elle est chanteuse. Elle chante toujours avec la musique en voiture.

**Avez-vous bu quelques bières dans les pubs voisins de Williams ?**

*Scott Galbraith, Royaume-Uni*

Non, mais j'y suis allé avec des amis faire un billard. J'ai pris un coca, et eux de la bière. Je ne suis pas abstinent, mais je ne bois pas beaucoup.

**Que faites-vous de votre temps libre ?**

*Lily Fenton, Royaume-Uni*

Je reste avec ma famille et mes amis et je vais à la plage. Ou je rentre au pays. **F1**

**Qui sont vos héros en Formule 1, et pourquoi les admirez-vous ?**

*Wanchatr Seriniyom, Thaïlande*

Ayrton Senna car il était très agressif en piste, j'aimais beaucoup ça. C'était un tueur quand il s'agissait de gagner, et une légende. J'aimais bien Montoya, aussi. Un super pilote qui a gagné des courses au volant d'une Williams.



Les héros de Pastor : Ayrton Senna (ci-dessus) et Juan Pablo Montoya. Tous deux ont couru pour Williams.



REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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



# LES + ANGES GARDIENS

Aujourd'hui plus que jamais, la sécurité en F1 est un travail d'équipe. Nous avons rencontré le nouveau responsable des secours, Dr. Ian Roberts, et découvert le contenu de la fameuse Mercedes AMG, le véhicule médical.

**TEXTE** STUART CODLING **PHOTOS** ANDREW FERRARO/LAT



**La figure emblématique** du professeur Sid Watkins est encore très présente, et ce n'est pas pour rien. On a du mal, aujourd'hui, à imaginer un monde comme celui qu'ont connu des personnalités telles que Jackie Stewart, qui s'est retrouvé un jour au centre médical d'un circuit, par terre, aux premières loges pour constater que le sol était jonché de mégots de cigarette. Les soins médicaux laissaient à désirer (Jackie a pris l'initiative de faire venir son propre médecin après avoir su que le médecin en chef d'une course était en fait gynécologue) jusqu'au moment où Bernie Ecclestone recruta Watkins à la fin des années 1970.

De l'ère Sid Watkins, on a gardé l'idée romantique du "médecin de la F1", sur qui tout le monde dans le paddock pouvait compter pour résoudre tout problème d'ordre médical, qui veillait de surcroît au bien-être des pilotes en pleine action, volant à leur secours, prodiguant ses soins et sauvant des vies sur le bord de la piste, après avoir pris une seconde pour éteindre son cigare et se retoucher les manches. Mais les choses ont changé : plus de cigare dans la Mercedes AMG de sécurité, pas de grand médecin charismatique non plus, mais un spécialiste assigné à une mission spécifique.

« Il arrive qu'on m'appelle pour soigner les gens qui travaillent dans l'allée des stands quand ils tombent malades, raconte le nouveau coordinateur de l'équipe de secours de la FIA, ancien médecin en chef de Silverstone, Dr. Ian Roberts. Mais chaque pays qui accueille une course fournit une équipe médicale qui se charge en général de ce genre de chose...

Nous [la délégation médicale de la FIA, dirigée par le professeur Jean-

Charles Piette] passons en revue les services médicaux avant chaque GP. Nous nous assurons que le centre médical du circuit est bien équipé, en matériel comme en personnel, et vérifions que tout le monde a la formation nécessaire. Parfois, le personnel n'a pas beaucoup d'expérience de la course, car certains pays n'ont pas de longue tradition dans ce domaine, mais le personnel est en général qualifié, motivé et hyper spécialisé. »

Lorsque les voitures s'alignent sur la grille avant le départ, c'est Ian Roberts que vous voyez sur le côté. Le dernier véhicule qui s'arrête, à quelques mètres du dernier rang, à l'issue du tour de formation est la Mercedes-Benz C63 AMG break, Roberts dans le siège passager, l'ancien pilote d'essais en F1 chez BAR, Alan van der Merwe, au volant, et le coffre bardé de matériel d'intervention d'urgence.

Avec tout cela, la Mercedes donne l'impression d'être prête pour un week-end de camping : la rapidité avec laquelle Ian Roberts nous décrit le contenu des sacs montre bien qu'il sait exactement où se trouve chaque chose, au cas où il en aurait besoin dans l'urgence.

« Chez les urgentistes, on parle de l'heure d'or », mais en course auto, c'est plutôt les "dix minutes de platine", explique-t-il. Il faut être sur place en une minute et évaluer très vite la situation. »

Depuis la mort tragique – et publique – d'Ayrton Senna au GP de Saint-Marin en 1994, la FIA a tenté à plusieurs reprises de juguler la performance globale des monoplaces et d'intensifier les crash-tests. Pourtant, avec le temps, les ingénieurs de F1 ont tout fait pour rechercher la vitesse. Et mal- ➔

---

---

## LES HOMMES

Alan van der Merwe :  
pilote de la voiture médicale.



Dr Ian Roberts :  
coordinateur des secours.



Professeur Jean-Charles Piette :  
délégué médical permanent.



gré tout, le 2,4-litres à régime limité génération 2013 atteint presque les temps au tour records de l'ère du 3,0-litres V10 de 2004. Donc, si les voitures sont plus sûres que jamais et les blessures de plus en plus rares et de plus en plus légères, le risque d'accident grave est toujours présent.

« La beauté des voitures d'aujourd'hui est qu'elles sont vraiment résistantes, analyse Roberts. Des collisions qui auraient, dans le passé, causé des blessures légères, voire un peu plus sérieuses, ont bien moins d'effet à présent. Nous craignons surtout les impacts violents, car bien que la monocoque soit hyper résistante, en cas de choc le pilote est soumis à des forces impressionnantes.

Certes, il est important d'avoir des médecins sur place, mais il y a aussi beaucoup d'autres personnes à qui l'on doit cette amélioration : les ingénieurs, les concepteurs, les gens qui décident du règlement, qui conçoivent les circuits. Nous sommes le maillon ultime de ce protocole de sécurité. »

Avec cette attitude posée mais enthousiaste, Roberts se démarque de ses prédécesseurs plus fanfarons. Originaire du centre de l'Angleterre (il était consultant en anesthésie-réanimation à l'Hôpital George Eliot de Nuneaton), il a un humour très british qui détonne avec l'image un

peu sinistre que l'on peut se faire d'un spécialiste en traumatologie. Il ne manque pas de sérieux pour autant, mais on voit bien que c'est le genre de personnage dont le meilleur atout, en cas de crise, sera de garder son calme. Voilà exactement ce qu'il faut à la personne qui, à l'arrière d'une grille de F1, regarde les voitures prendre leur envol dans un épais nuage de gaz d'échappement et de poussière.

« C'est vraiment exaltant, en une seconde, les fauves sont lâchés ! nous dit-il. Ce peloton qui s'éloigne au loin, c'est très fort. Et c'est là qu'il faut redoubler d'attention : guetter les drapeaux jaunes, voir si une voiture a calé sur la grille, être à l'affût du moindre incident. Nous avons des radios – avec plusieurs systèmes de secours – et communiquons grâce au "Race Control". Et nous voyons les chronos sur un écran. »

En départ arrêté, les pneus n'ayant pas encore atteint la température optimale, une F1 met tout de même moins de deux minutes pour effectuer un premier tour. Pour être sur place immédiatement en cas d'incident – et finir ce premier tour en s'engouffrant dans les stands sans se faire rattraper par les pilotes de tête –, la voiture de secours doit pousser à fond, même si, à la télé, elle nous paraît aller terriblement lentement. Van der Merwe et Roberts effectuent plusieurs tours d'es-

sais chaque week-end de GP, et leur esprit d'équipe joue un grand rôle dans leur mission.

« Alan est là pour nous amener sans heurts sur les lieux d'un éventuel incident, explique Roberts, ainsi que le médecin de l'équipe locale, qui est à bord avec nous. Nous sommes une équipe – et je l'épaule aussi de mon côté, en repérant les problèmes que nous risquons de rencontrer. »

Après avoir bouclé le premier tour, la voiture médicale se gare au bout des stands, prête à repartir en cas de besoin tandis que la course se poursuit (dans l'habitacle, un des écrans retransmet celle-ci en direct – mais bien entendu, seulement quand la voiture est à l'arrêt). Alors, vous vous demandez peut-être pourquoi elle effectue ce premier tour. Pour la frime ? Après tout, les accidents peuvent se produire à tout moment de la course... Les adeptes de la théorie du complot, les plus aigris, pour sûr, ne manquent pas de faire remarquer que la présence du véhicule de secours en piste a pour seul but de caresser le fournisseur (Mercedes) et le sponsor (Allianz) dans le sens du poil. Roberts nie catégoriquement cette version des faits.

« Ce n'est pas seulement qu'il y a un risque d'accident, explique-t-il. Les concurrents sont très proches les uns des autres au départ et c'est là que la probabilité d'avoir des blessés est la plus forte. »





La voiture médicale suit le peloton durant le premier tour car les petits écarts entre les F1 augmentent les risques d'accrochage et de blessure.

S'il arrive quoi que ce soit, Roberts doit non seulement être sur les lieux au plus vite, mais aussi faire un pronostic en quelques secondes – à vrai dire, avec les F1 qui fusent autour de lui, il ne sort parfois même pas de la voiture en cas de collision sans gravité. Si le pilote bouge dans le cockpit, c'est aux commissaires de course d'intervenir (ils sont formés en amont pour extraire un pilote de sa monoplace). Un capteur approuvé par la FIA

« Il faut bien sélectionner ce qu'on prend dans la voiture, explique-t-il. Il faut embarquer le matériel qui fera toute la différence le moment venu. Nous avons des tubes, de l'oxygène, le matériel qui permet d'effectuer une intubation si nécessaire. » Une intubation endotrachéale – âmes sensibles, allez directement trois paragraphes plus loin – est une méthode qui consiste à dégager les voies respiratoires d'un patient en lui insérant un tuyau dans

le nez ou la gorge.

« Nous avons aussi une pompe aspirante, au cas où les voies respiratoires seraient obstruées par du sang ou des sécrétions, et un défibrillateur. Ce dispositif peut sauver des

vies – nous avons des défibrillateurs dans chaque garage, même dans la zone de vérifications techniques, en cas d'accident lié au KERS. » Il y a aussi un grand sac rouge avec le logo "Stat Pack", dont les lettres sont traversées par une ligne qui évoque, un peu cyniquement, le tracé cardiaque. « Ah oui, c'est notre électrocardiogramme [qui permet de surveiller l'activité électrique du cœur]. Ces machines étaient bien plus grosses dans le passé,

elles prenaient beaucoup de place.

Il y a plein de choses que nous ne prenons pas avec nous. Inutile de transporter des médicaments dont on ne va jamais se servir, qui pourraient se périmer et être dangereux. Par exemple, on ne prend jamais la tension sur le circuit, ça n'apporte pas grand-chose. En revanche, on mesure l'oxymétrie, pour vérifier le niveau d'oxygène dans le sang. Ça, c'est important car les pilotes arrivent vite à bout des réserves d'oxygène de leurs poumons.

Nous avons des médicaments en cas d'arrêt cardiaque, qui permettent un apport rapide d'adrénaline, ou d'autres encore qui permettent de déboucher les voies respiratoires en cas de traumatisme crânien. Mais tout cela est prévu pour les cas extrêmes. La plupart du temps, nous nous préparons à faire le strict minimum sur la piste, les interventions qui sauvent la vie. Nous ne nous risquons pas à faire quoi que ce soit qui pourrait aggraver la situation. La priorité est de mettre les blessés dans l'ambulance qui les conduira au centre médical où l'on pourra intervenir de façon plus maîtrisée. Il n'est parfois pas très judicieux d'essayer d'intuber quelqu'un directement sur le gravier. »

Dans le monde juridique, on parle d'un effet d'incidence de la série *Les Experts* selon lequel, →

“La plupart du temps, on se prépare à faire le minimum en piste – ce qui sauve la vie.” Dr Ian Roberts



à chaque course indique à Roberts si la force de décélération a dépassé les 15 G, auquel cas le pilote est tenu de se rendre au centre médical.

Dans les cas plus graves – « si la voiture est dans le rail ou si les dégâts qu'elle a subis indiquent que le pilote a été soumis à une violente secousse », – la course peut être interrompue le temps que Roberts se rende sur les lieux et déploie le précieux chargement du coffre de sa C63.

## LA VOITURE

**Mercedes-Benz C63 AMG**

**Moteur** V8, 6208cm<sup>3</sup>, 32 soupapes

**Puissance** 487 cv à 6800 t/m

**Couple** 600 Nm à 5000 t/m

**0-100 km/h** 4,5 secondes

**Boîte** AMG Speedshift

Plus automatique, 7 rapports



dans un procès, les jurés qui l'ont suivie nourrissent des attentes démesurées envers le travail de la police scientifique. Nous demandons à Robert si lui ou ses collègues ne craignent pas un effet similaire dans leur domaine, étant donné l'avancée de la technologie et des smartphones. Par exemple, lors d'un accident, un spectateur peut filmer une intervention et mettre la vidéo sur YouTube, celle-ci pouvant ensuite être diffusée, analysée voire contestée par tout un tas d'experts de comptoir.

« C'est inquiétant, oui, parce c'est ainsi qu'on se fait une idée fausse de ce que sont les choses en réalité. Les gens aiment donner leur avis sur tout. Ils ne voient la situation que sous un seul angle sans forcément comprendre les circonstances, ou pourquoi telle personne fait ceci ou

cela. Et c'est assez morbide, en fait. Il peut être utile de visionner la vidéo d'un accident, pour voir ce qui s'est passé et comment la blessure a été provoquée, mais jusqu'où peut-on aller ? Les gens ont-ils besoin de voir les détails sordides ?

À Silverstone [pas lors du GP de Grande-Bretagne], on a eu un incident où un type a été grièvement blessé. Il ne restait presque plus rien de sa voiture. Et les gens filmaient. C'était vraiment... dégoûtant. »

Dans certains pays, on manque de personnel médical disposé à donner de son temps pour la course automobile, que ce soit pour des raisons de responsabilité ou de volume horaire. Roberts n'a pas honte d'admettre qu'il est fan de sport auto – « Comme beaucoup de gens, j'ai commen-

cé par regarder, puis j'ai voulu m'impliquer » –, et c'est ainsi qu'il s'est porté volontaire au GP de Grande-Bretagne de 1995 pour devenir finalement médecin en chef du circuit. Il est bien placé pour savoir qu'il faudrait un plus grand nombre d'experts médicaux.

« C'est un boulot vraiment palpitant et gratifiant, s'exclame-t-il. La sécurité, c'est une affaire d'équipe. Il faut attirer les médecins dans cette discipline et l'Institut FIA a mis en place une formation en médecine du sport auto pour les aider à se spécialiser. On est pas mal d'anesthésistes en course auto, car on a l'habitude du terrain, mais on trouve même des obstétriciens.

Tout le monde a un profil qui peut servir. Comme je vous disais, c'est un travail d'équipe. »



Robert et Van der Merwe : sanglés et prêts à bondir.

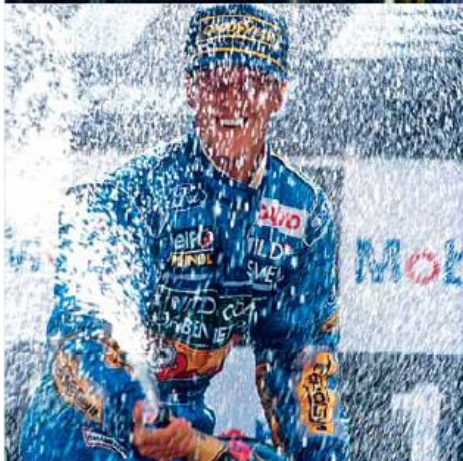




# Une vie dans le viseur



La première course de **Steven Tee** fut Imola en 1984 et depuis, il n'en a raté aucune. Pour marquer son 500e GP de F1, il a choisi ses clichés favoris de ces 29 dernières années.



TEXTE & PHOTOS STEVEN TEE/LAT PHOTOGRAPHIC

# ANNÉES 1980

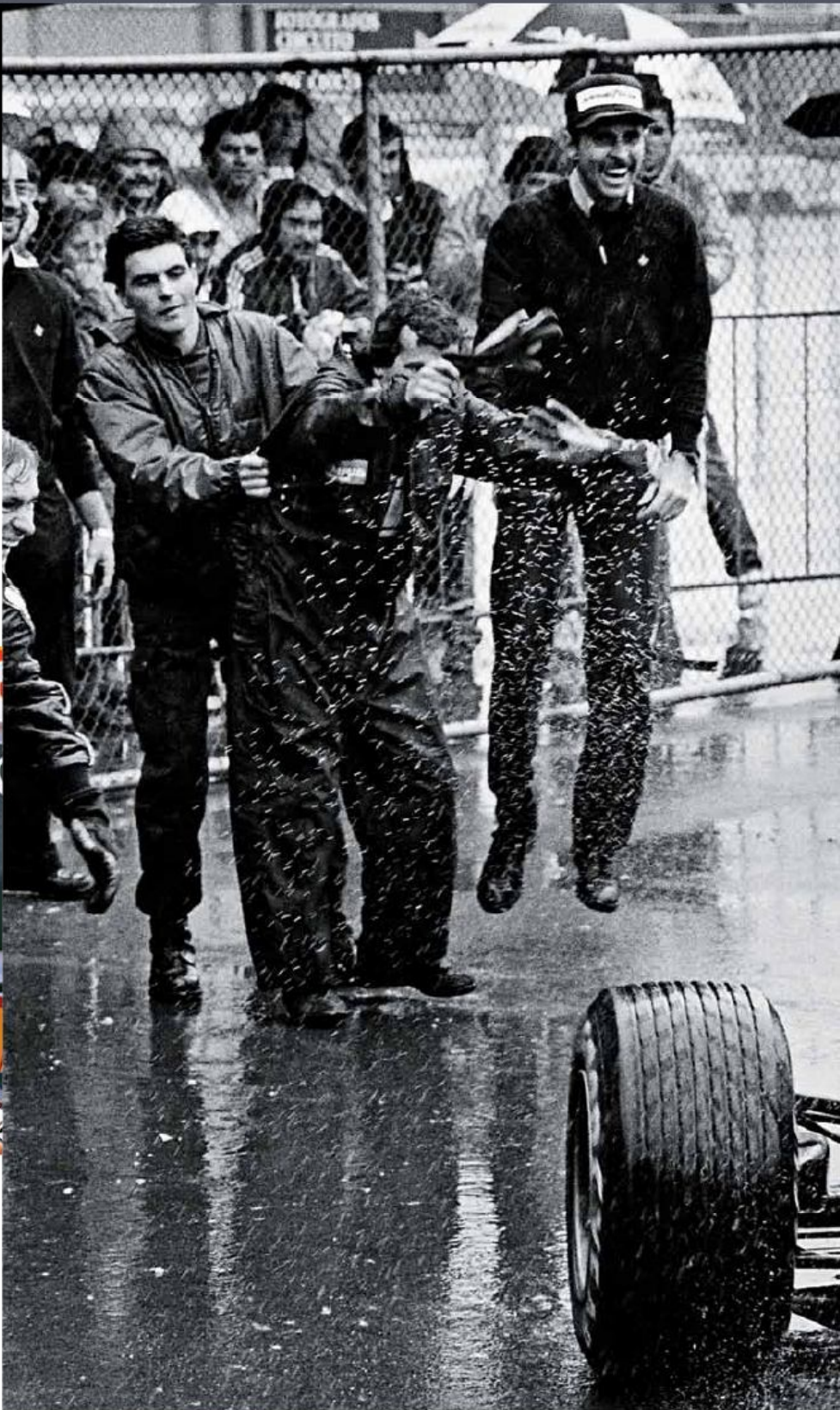
## ➤ **AYRTON SENNA** GP du Portugal 1985

*C'était la première victoire de Senna, et il est rentré au parc fermé très rapidement. Il n'apparaît pas sur le cliché précédent et sur le suivant, il a déjà disparu. J'étais debout sur un bloc de ciment avec un objectif 500 mm et il faisait très sombre – trop pour faire de la couleur. Le patron, Peter Warr [à droite], venait d'entrer dans le cadre et l'homme qu'on voit sauter au milieu est Kenny Szymanski, un steward d'American Airlines qui avait organisé ses voyages afin d'être sur tous les GP et de travailler pour Lotus. Un sacré personnage.*



## ➤ **NIGEL MANSELL** GP du Brésil 1989

*C'était la première course de Mansell sur Ferrari et il ne pensait pas voir l'arrivée car c'était aussi la première de la boîte semi-automatique. Il attrapa un certain nombre d'ampoules durant la course, et en levant le trophée du vainqueur sur le podium, il les ouvrit toutes. De vrais stigmates...*



## ➤ **AYRTON SENNA & ALAIN PROST** GP du Japon 1989

*J'ai choisi de rester à la chicane pendant la course car je pensais que si Senna devait doubler, ce serait là. Les autres photographes étaient partis pour ne pas manquer le podium mais j'ai décidé de rester un tour de plus. J'ai saisi toute la séquence de la collision qui décida de l'attribution du titre [en faveur de Prost]. D'un point de vue photographique, ce n'est pas beau, c'est au milieu du cadre et confus – mais la photo dit tout.*





● **AYRTON SENNA**  
GP du Portugal 1985

*Le matin de la première victoire de Senna, il tomba en panne au warm-up et les commissaires poussèrent sa voiture sur le côté. J'étais debout sur un talus et il est venu regarder les essais avec nous. Quand vous le croisez, il vous demandait toujours où vous étiez sur le bord de piste, comment se comportait sa voiture et comment elle se comparait aux autres. Il tentait toujours de glaner un petit plus d'information. →*





**AYRTON SENNA**  
GP de Grande-Bretagne 1993

*Celle-ci est prise depuis la crête à l'approche de l'ancien virage de Bridge et j'ai dû m'allonger sur le sol pour éviter de photographier des débris à l'arrière-plan. On voit que le soleil est parti mais le ciel est lourd et il va pleuvoir. Je priais pour qu'un "grand" jaillisse de la colline. À ce moment, Senna est apparu. La photo paraît simple mais n'oubliez pas qu'Ayrton roule à 270 km/h.*

# ANNÉES 1990

## 🕒 PAUL SEABY GP d'Allemagne 1994

*Je me focalisais sur l'homme en train de ravitailler le réservoir d'une Benetton [celle de Jos Verstappen] lorsque le feu a pris. C'était l'enfer et je suis tombé en arrière. Instinctivement, j'ai continué à filmer puis j'ai arrêté pour aider un des mécaniciens à se dégager. On utilisait des pellicules à cette époque et je n'avais aucune idée de ce que j'avais saisi. J'ai sorti le film de l'appareil et récupéré les épreuves le lundi suivant la course. J'ai d'abord vu des photos floues, puis celle-ci. J'ai placé un oculaire dessus ; elle était nette et si tranchante que j'aurais pu me couper avec. C'était ce cliché de Paul Seaby s'éloignant de la voiture quand le feu éclate. Beaucoup de photographes sont définis par un seul cliché, et je suppose que celui-ci me définit.*



## 🕒 NIGEL MANSELL GP de Hongrie 1992

*Nigel vient juste de remporter le titre et vingt années de luttes se lisent sur son visage qui dit tout de ce qu'il a traversé. C'est le pilote le plus courageux que j'ai jamais vu, il pouvait saisir une voiture par le col et la tirer tout autour de la piste. On perçoit son bonheur absolu, bien qu'il ne ressemble pas vraiment à un pilote de course mais plutôt à un vieux copain de votre père...*



## 🕒 MICHAEL SCHUMACHER GP de Monaco 1995

*J'adore littéralement cette photo et j'ai toujours bien aimé cette voiture. C'est du Rory Byrne pur jus, n'est-ce pas ? Pas la plus fine des monoplaces. J'adore tout simplement le rayon de soleil traversant les arbres. C'était il y a près de vingt ans et les arbres ont poussé à Mirabeau ; obtenir un tel résultat n'est donc plus possible aujourd'hui. La roue avant droite de Schumacher se soulève et il semble voler. L'instantané a un effet 3D.*



## 🕒 ALAIN PROST GP d'Espagne 1990

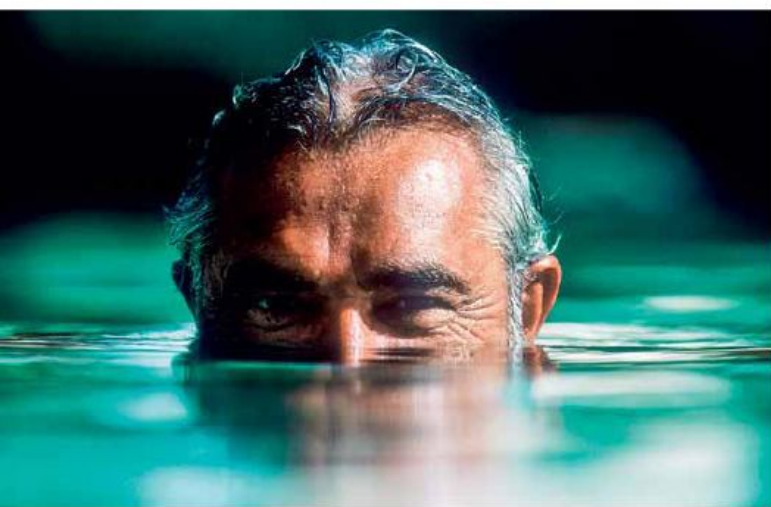
*J'aimais beaucoup le warm-up du dimanche matin car la lumière était belle. Prost roule réservoir plein, ce qui fait frotter ses patins en titane sur les bosses. J'avais fait la mise au point sur l'endroit qu'il devait toucher et choisi une vitesse lente pour accentuer les étincelles. J'ai tenté de garder la voiture nette tandis que les étincelles étaient saisies par la pellicule, d'où ce côté feu d'artifice. →*

# ANNÉES 2000

## ➤ JENSON BUTTON

GP du Brésil 2009

*J'ai travaillé de façon rapprochée avec Jenson dès ses débuts en F1 et l'année Brawn fut fantastique. Cette image est prise durant les qualifications. Tout y est : la pluie, le nuage d'eau, une voiture magnifique et le soleil qui apparaît. Le lendemain, il remportait le titre. Le Brésil est très différent aujourd'hui. Des essais privés s'y déroulaient dans les années 80 et j'avais coutume de demander à des passagers de British Airways de rapporter des pellicules à Londres pour moi. C'est inimaginable de nos jours.*



## ⊕ FLAVIO BRIATORE

Kenya 2002

*J'ai passé dix jours avec Flavio au Kenya pas très longtemps avant Noël avec les pilotes Renault, dont un jeune nommé Fernando Alonso. C'était un reportage pour F1 Racing et cela montre combien la F1 a changé. Au début, on se concentrait sur les voitures mais quand ce magazine fut lancé en 1996, on s'orienta vers les personnalités et les portraits. J'ai saisi Flavio au téléobjectif depuis une grande distance au moment où il émergeait de l'eau.*



## ⊕ MIKA HÄKKINEN & MICHAEL SCHUMACHER

GP de Belgique 2000

*Ces deux-là étaient les grandes vedettes de l'époque et ils discutent ici avec Ricky Zonta dans le parc fermé. Je ne pense pas qu'il y ait de témoignage photographique du double dépassement de Mika sur Michael et le retardataire mais cette image raconte l'histoire d'une façon différente. Pour moi, Mika était un type brillant et un pilote fantastique. Il est venu vers moi un jour et m'a demandé si l'interdiction faite aux photographes d'être dans le garage serait un souci. J'ai répondu que oui et il a répliqué : « OK, pas de problème. »*







**LEWIS HAMILTON**  
GP du Japon 2010

*La séance de qualification était retardée puis allait être supprimée en raison de la pluie diluvienne. Tous les pilotes attendaient patiemment dans leur garage. Ce qui est bien avec Lewis, c'est qu'il continue de faire ce qu'il a à faire même si je le suis avec un appareil photo. Cela ne semble jamais le perturber. J'ai eu le bonheur de travailler avec beaucoup de pilotes de pointe en F1 et je pense que cette photo ne fonctionnerait pas aussi bien avec un "second couteau". →*



➤ **SEBASTIAN VETTEL**  
GP de Monaco 2013-09

*Du Monte Carlo typique, depuis le lobby de l'Hôtel de Paris. Ce qui est bien à Monaco, c'est qu'on y trouve des angles introuvables ailleurs. Cette année a marqué mon 30e GP de Monaco et je suis ravi par cette photo. J'aime cette vision des trois personnes guettant par la fenêtre le passage de la Red Bull à près de 200 km/h. Monaco est un lieu incroyable pour photographier des voitures.*



➤ **ROMAIN GROSJEAN**  
GP de Belgique 2012

*Je n'ai jamais pris une photo d'accident d'aussi près en F1 que ce jour-là. Heureusement, ce n'était pas aussi dangereux qu'il y paraît, le carambolage ne s'étendant pas au-delà de la scène. Mais sur le moment, on ne le sait pas. On vise dans l'objectif. Plusieurs collègues, dont je tairai le nom, ont*

# ANNÉES 2010

## 👁 FERNANDO ALONSO GP de Bahreïn 2010

*J'ai beaucoup travaillé avec Fernando quand il était chez Renault. C'est un type intéressant, un bon personnage. Cette photo est probablement la meilleure que j'ai prise dans un parc fermé. La lumière est parfaite, les couleurs ressortent, la silhouette est sympa et on dirait qu'il va perdre l'équilibre en regardant le ciel.*



## 👁 LIGNE D'ARRIVÉE Singapour 2012

*La grande roue de Singapour fait un tour complet sur elle-même en une demi-heure. Il faut donc synchroniser parfaitement pour avoir le feu d'artifice quand le drapeau à damier tombe. Singapour est un beau GP mais pour saisir les gratte-ciels, du fait des projecteurs, il faut les prendre à la lumière du jour et il y a une fenêtre de 15 minutes d'action en piste le vendredi pour y parvenir. 🏁*



*décampé à 50 mètres de là quand l'accident a débuté... La sécurité a bien progressé. Je me souviens d'Imola où j'avais coutume de rester sur le gazon à Variante Alta et de saisir les voitures. Une année, les freins d'Eddie Cheever ont lâché et il est passé entre moi et la barrière à plus de 250 km/h !*



# Voici trois **VRAIS**

Les techniciens vedettes exigent de plus hauts salaires que les pilotes, bien qu'ils changent d'équipe moins souvent. Trois grands le faisant justement, une question se pose : un seul homme peut-il faire une telle différence ?

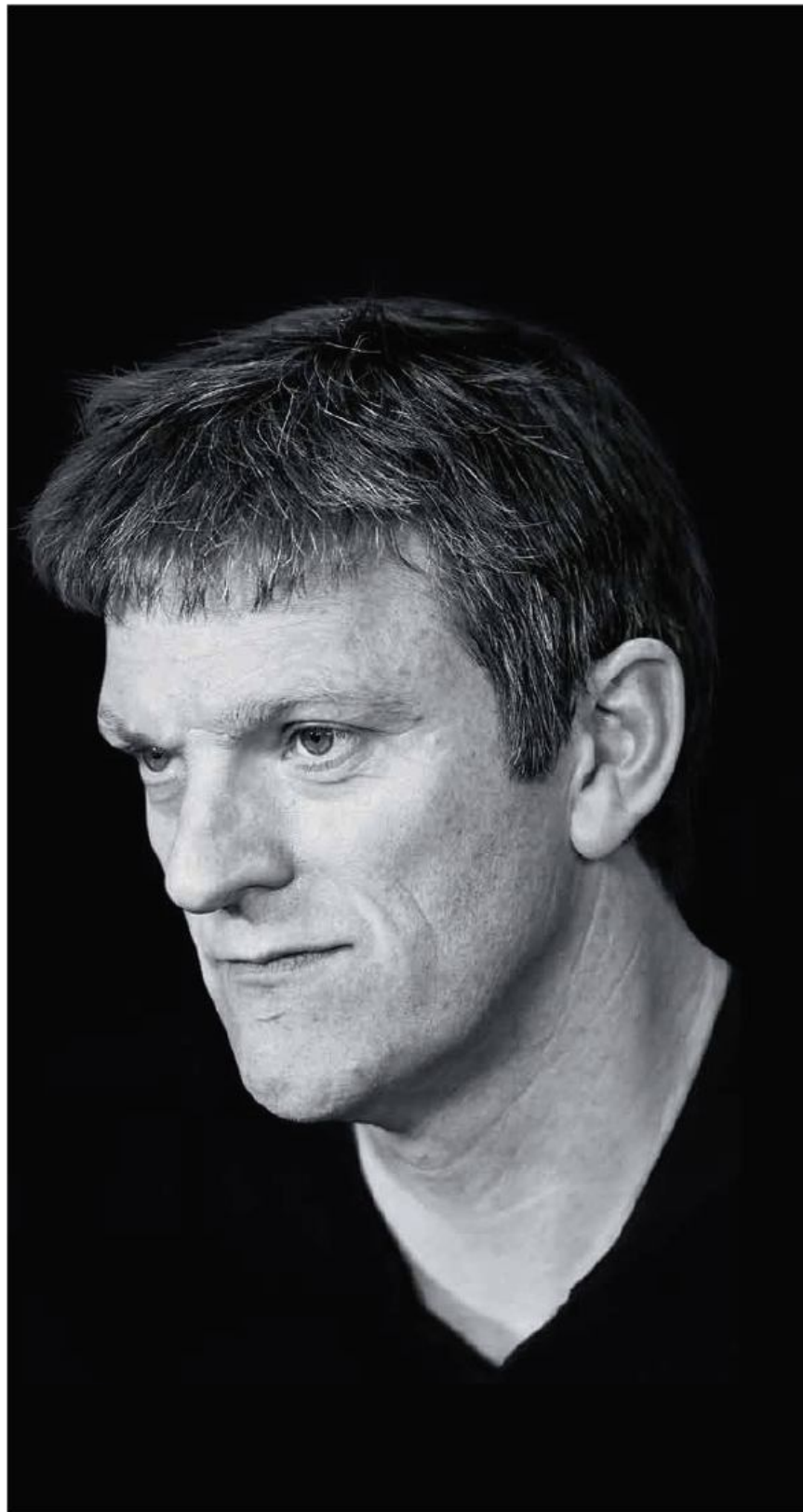
TEXTE ANDREW BENSON

**Les ambitions frustrées** de trois des plus grandes équipes de Formule 1 ont conduit cette année au plus gros bouleversement vu depuis quelque temps parmi les concepteurs les plus renommés. Si les transferts de pilotes font les gros titres, la compétition pour les ingénieurs est au moins aussi importante – et parfois plus.

Après tout, l'identité du nouvel équipier de Sebastian Vettel chez Red Bull n'aurait eu aucun intérêt si on n'avait pas été quasi sûr qu'il piloterait une auto performante. Et cette certitude vient d'un homme de 54 ans, mince, à la calvitie naissante, connu pour être un génie de la conception de voitures de course : Adrian Newey.

Le directeur technique de Red Bull gagne 90 % de plus que les pilotes et un coup d'œil sur ses succès suffit à l'expliquer. Alors que la conception d'une F1 est devenue si complexe qu'il n'est plus possible de parler d'une voiture conçue par une seule personne, Newey dessine les formes aérodynamiques fondamentales de la Red Bull sur une planche à dessin avant d'envoyer ses croquis aux concepteurs sur ordinateur. L'homme au sommet peut et sait faire la différence.

C'est pourquoi Mercedes a débauché Paddy Lowe de chez McLaren où il était directeur technique. C'est pourquoi James Allison a quitté Lotus pour rejoindre Ferrari dans un rôle similaire. Et c'est ainsi que Pat Symonds a pris en charge une écurie Williams à la dérive. Leur recrutement serait-il l'ingrédient magique dont leurs nouveaux employeurs ont besoin pour franchir l'étape suivante vers la victoire ? →



# CERVEAUX



CHARLES COATES/LAT - ANDREW FERRARO/LAT

## PADDY LOWE — L'homme tranquille

En janvier dernier, quand il fut révélé que Mercedes désirait s'assurer les services de Lowe – au départ dans l'intention de remplacer Ross Brawn –, Martin Whitmarsh, le patron de l'équipe McLaren, crut que c'était une blague. Il convoqua Lowe dans son bureau et lui dit : « *Ca n'a aucun sens, n'est-ce pas ?* » Il ne restait à Lowe qu'à lui répondre que si, qu'il allait réellement passer chez Mercedes.

Whitmarsh n'avait pas dû écouter les bruits de couloir car Williams avait déjà fait une offre similaire à Lowe en 2012. Cela en dit long sur le regard que la F1 porte sur cet homme modeste, qui s'exprime calmement.

Les capacités de Lowe en tant qu'ingénieur concepteur de F1 ne font aucun doute ; tout le monde apprécie cet homme adorable. En vérité, la seule interrogation vient de ceux qui se demandent si Lowe a la ruse nécessaire pour réussir dans une équipe qui passe pour être un vrai panier de crabes !

Cela reste à voir mais ses chances de le prouver viendront assez tôt car il s'est mis dans une situation délicate et sans réponse à ce jour. Il a été recruté fin 2012, quand Mercedes avait perdu foi en Ross Brawn à la suite de l'effondrement de l'équipe dans la deuxième partie de la saison.

L'idée initiale était que Brawn serait jeté par-dessus bord dès que Mercedes aurait négocié la fin du contrat de Lowe avec McLaren. Paddy aurait pris en charge les aspects sportifs et techniques de l'équipe tandis que Toto Wolff, le nouveau directeur de Mercedes Motorsport, ferait de même pour le business et la politique.

Mais la situation a changé. Brawn s'est rebiffé et Wolff a décidé qu'il ne pouvait se payer le luxe d'une lutte interne quelques semaines après être entré dans ses fonctions. Un agrément a été trouvé, selon lequel Brawn, Lowe et Wolff collaboreraient à un processus de transition.

L'objectif est évident car les titres donnés à Wolff et Lowe, respectivement directeur exécutif business et directeur exécutif technique, indiquent que ces deux-là dirigeront l'équipe à deux.

La question est : quand ?

Tout aussi important, dans la période en cours, est de savoir comment Lowe gèrera la situation interne avec un grand nombre d'ingénieurs de premier plan. Sur ce dernier point, Paddy est clair. Il rejette la notion selon laquelle Mercedes serait trop "pesante" parce que Brawn, Bob Bell (directeur technique), Geoff Willis (directeur de la technologie), Aldo Costa (directeur de l'ingénierie) et maintenant lui-même ont tous été directeurs techniques d'autres équipes.

« *Certains pensent qu'il y a trop de directeurs techniques chez Mercedes, mais cela semble lui avoir réussi car l'équipe a fait des progrès fantastiques ces douze derniers mois – alors ma première réponse serait : "Cherchez l'erreur !" dit Lowe. La seconde est que tous ne s'occupent pas de la même tâche. Il y a énormément de travail à faire si on veut connaître le succès. Après deux jours de prise de fonction, j'étais incapable de trouver le temps de faire ce que je voyais devoir faire. C'est ainsi que cela doit être.* »



### La vie avant Mercedes

- 1987 Williams
- 1993 McLaren
- 2013 Mercedes

### L'ampleur de la tâche

- 2010 4e des constructeurs
- 2011 4e des constructeurs
- 2012 5e des constructeurs

La victoire d'Hamilton en Hongrie a propulsé Mercedes à la 2e place des constructeurs. Lowe pourra-t-il mener l'équipe encore plus haut ?





Il insiste sur le fait que toutes ces grosses peintures font quelque chose d'utile, ajoutant : « Il faut cette force en profondeur. À mon avis, les autres équipes peuvent avoir des faiblesses dans ce domaine. »

Quant à la façon de les faire travailler ensemble et le risque que les égos génèrent une situation interne conflictuelle, Lowe en a fait l'expérience. Après tout, il fut cadre supérieur chez McLaren quand Adrian Newey y était et ce dernier a dit depuis que c'était cet environnement « politique » qui l'avait poussé à partir. Newey faisait référence à l'ingérence de Whitmarsh dans son travail.

Si les choses devenaient difficiles, Lowe pourrait revenir à ses fondamentaux. Il a été recruté par la direction de Mercedes. Il incarne l'avenir. Il est le patron. Tout imperturbable qu'il puisse être, il y a de l'acier en lui. Comme il le dit lui-même : « Je pense que j'ai ce qu'il faut pour être à la hauteur de ma tâche. »



“James Allison a acquis la réputation d'être l'ingénieur concepteur le plus loué de la F1 après Newey.”

### JAMES ALLISON — Le plus demandé

L'éminente position de James Allison le précédait quand il est entré à Maranello le 1er septembre pour sa première journée dans son nouveau rôle de directeur technique châssis. Il a, ces dernières années, acquis la réputation d'être l'ingénieur concepteur le plus loué de la F1 après Newey. Il a aussi l'approbation explicite du pilote n°1 de Ferrari, Fernando Alonso.

« En travaillant de façon rapprochée avec lui, j'ai été deux fois champion du monde, » disait encore Alonso en mai, ne niant pas des confidences de l'époque selon lesquelles Allison reviendrait chez Ferrari – à la suite de l'annonce de son départ de chez Lotus.

C'est en effet le second passage d'Allison dans les rangs de la Scuderia. Il a travaillé sous les ordres de Brawn et du très apprécié Rory Byrne durant les années de gloire de l'ère Schumacher, avant de retourner chez Renault (où il avait travaillé dans les années 90 quand l'équipe s'appelait Benetton) comme directeur technique délégué en 2005 et 2006 – avec les deux titres d'Alonso à la clé.

Des temps difficiles suivirent, du passage au →



### La vie avant Ferrari

- 1991 Benetton
- 1992 Larrousse
- 1994 Benetton
- 2000 Ferrari
- 2005 Renault
- 2011 Lotus
- 2013 Ferrari

### L'ampleur de la tâche

- 2010 5e des constructeurs
- 2011 3e des constructeurs
- 2012 2e des constructeurs

Allison revient chez Ferrari avec l'approbation explicite d'Alonso. Ils ont déjà travaillé ensemble chez Renault, remportant quatre titres.



manufacturier de pneus unique en 2007 à l'incertitude quant à l'engagement de Renault en 2009 en passant par le licenciement du directeur technique Pat Symonds et du patron de l'équipe, Flavio Briatore – à la suite de quoi Allison fut promu directeur technique.

Mais depuis que Genii Capital a pris les rênes de l'équipe en 2010, ses performances se sont considérablement améliorées en dépit d'un budget bien moindre que celui des autres équipes de pointe. Sous la férule d'Allison, Lotus s'est montrée capable d'innover et de faire son chemin en dépit de faibles ressources. Il n'est pas étonnant, alors, que l'an dernier, Allison ait été courtisé par McLaren, Mercedes et Williams, en plus de Ferrari.

Sa décision de retourner en Italie lui offre la chance d'atteindre un statut de légende. Si le monstre chancelant de Maranello peut être ramené dans la course l'an prochain, Allison en tirera tout le crédit. On lui a effectivement donné carte blanche pour diriger le département technique comme il l'entend, sachant qu'il sera à la merci de la façon dont le département moteur s'adaptera au nouveau V6 1,6 litre turbo imposé par le nouveau règlement.

Allison est en charge de toute la conception de la voiture, y compris de son développement aérodynamique, tandis que Ferrari a déplacé l'ex-directeur technique Pat Fry au rôle de directeur de l'ingénierie responsable des simulateurs, de l'ingénierie piste et de la stratégie. La tâche d'Allison est claire. Depuis plusieurs saisons, il est patent que Ferrari est à la traîne derrière les meilleures de ses rivales, particulièrement en termes d'aérodynamique.

Le développement fut un autre souci. Ferrari

*“Les stats montrent la mésaventure de Ferrari. Alonso n'a plus signé une pole sur sol sec depuis Singapour 2010.”*

s'est trouvée confrontée à de nouvelles pièces incapables de délivrer sur la piste les progrès promis en soufflerie ; en conséquence, depuis trois ans, elle a perdu la guerre des évolutions quand le développement vu lors du premier GP européen ne fut suivi d'aucun progrès global, entraînant une chute de sa compétitivité relative.

Les statistiques en piste soulignent cette mésaventure. Alonso n'a plus signé une pole position sur sol sec depuis Singapour 2010 et le déficit de performance moyenne de la voiture depuis quatre ans sur les meilleures a été d'une demi-seconde. Au-delà de la performance pure, même Fry a du pain sur la planche car la gestion de l'ingénierie de Ferrari, particulièrement dans ses choix stratégiques, fut franchement défaillante ces dernières années.

En 2012, par exemple, une réflexion plus flexible, plus rapide, que ce soit à Monaco ou au Canada, aurait transformé les résultats d'Alonso de 3e et 5e en une victoire et une 2e place – chacune suffisant à faire la différence pour l'acquisition du titre mondial. Et cette

année, l'équipe l'a laissé en piste, à l'issue du premier tour en Malaisie, avec un aileron avant cassé qui allait manifestement céder...

La liste des tâches est longue. Incapable d'attirer Newey, Ferrari a au moins embauché l'homme de la situation et lui a offert l'autorité nécessaire pour que le travail soit fait.

## PAT SYMONDS

— Le fils prodige —

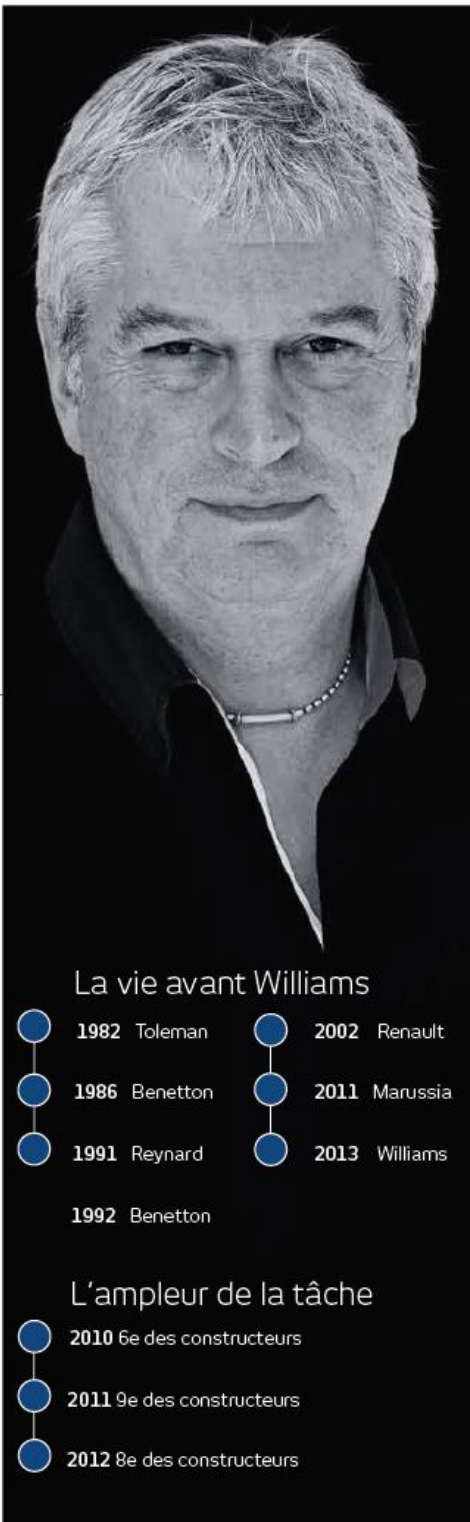
En embauchant Pat Symonds, Williams a possiblement fait le choix le plus judicieux. Non parce qu'il est plus talentueux ou plus éminent que Lowe ou Allison, mais parce qu'il est le plus à même d'apporter à Williams ce dont l'équipe a besoin : un savoir-faire technique d'ingénierie pratique du plus haut niveau, du sérieux, une pensée claire et un pedigree de multiple champion du monde.

Symonds arrive en qualité de chef du département technique pour remplacer le directeur technique Mike Coughlan. Tous deux ont été impliqués dans de gros scandales (Singapour 2008 pour Symonds et l'affaire d'espionnage de 2007 pour Coughlan). Ces incidents sont loin et Symonds, après avoir été consultant technique et *ipso facto* directeur technique pour Marussia, est revenu à un rôle à temps plein.

Coughlan, à l'inverse, a souffert d'un revers de fortune spectaculaire : loué pour le retour remarquable de Williams depuis la catastrophe de 2011 au succès relatif de 2012 (qui vit Pastor Maldonado décrocher la première victoire de Williams depuis huit ans), viré l'année suivante pour résultats décevants.

Il paraît clair que le bond en avant de





### La vie avant Williams

- 1982 Toleman
- 1986 Benetton
- 1991 Reynard
- 1992 Benetton
- 2002 Renault
- 2011 Marussia
- 2013 Williams

### L'ampleur de la tâche

- 2010 6e des constructeurs
- 2011 9e des constructeurs
- 2012 8e des constructeurs

Williams en 2012 fut largement consécutif au passage du moteur Cosworth au Renault. Il fit gagner presque une demi-seconde au tour grâce à une plus faible consommation, une plage de puissance plus étendue, ainsi que de plus hautes températures de fonctionnement nécessitant moins de refroidissement et offrant donc une meilleure aérodynamique. À l'époque, les problèmes fondamentaux de conception passèrent au second plan. Par rapport aux autres équipes, Williams a considérablement régressé au début de cette année. Qualifiés régulièrement dans les dix premiers en 2012 et souvent dans les six premiers, ses pilotes luttent pour ne pas rester en Q1 en 2013.

Pourquoi ? D'abord, en gardant le moteur Renault, Williams n'a pas eu le gain consécutif au changement de moteur de l'an dernier. En outre, l'un des domaines où elle avait fait la différence en 2012 était l'utilisation des gaz d'échappement pour améliorer l'aérodynamique arrière. Comme l'équipe n'avait pu le faire avec le Cosworth, elle n'avait pas acquis cette technologie. Elle s'attendait à progresser en 2013 mais ses travaux ne lui ont pas rendu ce qu'elle attendait. C'est un point majeur car si une équipe sait tirer le maximum des gaz d'échappement, elle gagne 50 points d'appui – soit plus d'une seconde au tour !

Williams a aussi souffert de problèmes avec le système anti-soulèvement de la suspension arrière. Celui-ci augmente la garde au sol d'un seul coup à la fin de la phase de freinage, juste au moment où le pilote attaque le virage, ce qui génère de l'instabilité et rend le train arrière déjà mauvais... encore plus mauvais.

Un vide de commandement de l'équipe s'est ajouté à ces soucis. Âgé de 71 ans, Sir Frank Williams n'est plus en mesure d'assumer ses fonctions de patron comme il le fut par le passé et il passe progressivement à un rôle plus honorifique. Dans le même temps, le départ de Mark Gillan à la fin de 2012 a privé l'équipe d'une expérience de valeur en matière d'ingénierie. Les tentatives de Williams de recruter Paddy Lowe ont montré que l'équipe était consciente de manquer cruellement de leadership technique.

Finalement, elle a embauché Mike O'Driscoll, précédemment directeur exécutif chez Jaguar, en vue de diriger l'ensemble du Groupe



Williams avait fait un grand bond en avant en 2012, mais ne s'est pas remis d'un début de saison catastrophique et a rétrogradé.

*"Symonds apporte à Williams du sérieux, son savoir-faire en ingénierie et un pedigree de multiple champion du monde."*

Williams. Et Symonds devrait offrir à l'équipe de F1 la supervision technique dont elle a besoin. D'autres recrutements sont prévus, notamment un gros calibre pour mener la conception.

En dépit d'une histoire récente troublée, les ressources sont aussi importantes que celles de toute autre équipe à l'exception de Ferrari, Mercedes et Red Bull. Symonds a donc de quoi travailler. En outre, il a déjà démontré sa valeur. Bien que ne commençant officiellement que le 19 août, Pat a demandé avant le GP de Hongrie que soient retirées de la voiture les dernières évolutions afin de comprendre ce qui fonctionnait et ce qui n'était pas fondamental. Ce ne fut sans doute pas une coïncidence si la Hongrie a été marquée par un progrès crucial, Maldonado marquant le premier point de l'équipe cette saison.

Après une période d'incertitude et de manque de compétitivité, Williams pense avoir désormais la structure pour retrouver le devant du milieu du plateau. Compte tenu de la qualité des quatre ou cinq meilleures équipes, y parvenir serait déjà un succès significatif.

Petite  
discussion  
avec

# John Iley

L'ingénieur de  
Caterham dit  
tout des ses  
espoirs et  
ses maux  
de tête  
pour 2014...

INTERVIEW

JAMES ROBERTS

PORTRAIT

CHARLES COATES/LAT





### Étant donné votre expérience pour avoir travaillé chez Ferrari et McLaren, quel est l'objectif raisonnable de Caterham compte tenu de ses moyens ?

L'intérêt a été de construire une nouvelle équipe en partant de rien. Quand elle a vu le jour, ses dirigeants se sont dit : « Nous allons fabriquer une F1 ». Et après, on fait quoi ? On ouvre une ligne téléphonique et on achète une imprimante. C'est le degré zéro : partir de là est effrayant.

Nos actionnaires veulent que nous soyons compétitifs. Quand vous êtes une équipe qui court depuis des décennies et qui a des infrastructures immenses, vous avez bien plus de moyens. Pour nous, tout repose sur l'efficacité.

Notre meilleur résultat [avant Spa] est la 11e place de Vitaly Petrov au Brésil 2012. Marquer un point serait donc énorme. Mais nous ne voulons pas y parvenir par hasard, à cause la pluie ou d'un carambolage au départ. Nous voulons progresser et que notre travail paie sur le long terme.

### Quel est l'avantage d'avoir déménagé à Leaffield ?

Le Norfolk est un bel endroit, mais en tant qu'équipe de course, nous aurions été aussi bien ailleurs en Europe. Nous sommes désormais dans l'Oxfordshire, dans la "Silicon Valley de la course". En termes de fournisseurs et de personnel, ça ouvre quelques portes. Et si une personne d'une autre équipe veut nous rejoindre, elle ne doit pas déménager. Nous avons 13 hectares (plus l'équipe GP2 et avec la possibilité de s'étendre), un nouvel autoclave et la volonté d'être un nouveau centre technologique.

### La F1 encourage-t-elle suffisamment les constructeurs automobiles à y courir ?

Une opportunité a été manquée avec le changement de réglementation moteur de l'année prochaine. Je pense qu'un 4 cylindres en ligne aurait été plus adéquat pour l'industrie automobile mondiale. Un V6 a certes une structure très fonctionnelle et il y a transfert de technologie avec un moteur de plus petite cylindrée, des voitures hybrides et la récupération d'énergie. Ça multiplie les options. Il avait cependant été question d'un moteur "mondial" 4 cylindres de 1,6 litre pour la F1 et le rallye, ce qui aurait été une très bonne chose. Souvenez-vous, BMW a gagné avec un 4 cylindres issu de la série dans le passé.

### Honda aura-t-il du succès pour son retour en 2015, d'après vous ?

C'est un grand défi pour eux de revenir, et un grand défi pour McLaren de disputer une saison marquant le début d'une nouvelle réglementation avec un moteur qu'elle utilisera pendant une seule saison. Je ne pense pas que ce sera aisé en termes d'échange de technologie, avec Mercedes sachant que Honda prendra sa place en 2015. À quel point pourront-ils être ouverts et transparents ? De plus, si nombre de constructeurs passent une année à essayer les plâtres et qu'un autre se pointe la saison suivante en ayant observé ce qu'il faut faire ou ne pas faire, celui-ci en tirera un bénéfice. Cela dit, concevoir un moteur à partir d'une feuille blanche sera de toute façon très difficile.

### Que restera-t-il de 2013 sur la voiture de 2014 ?

Une poignée de choses seront utiles, mais les nouvelles règles seront extrêmement punitives pour l'aérodynamique. Nous aurons un aileron avant plus étroit, un nez abaissé, un aileron arrière plus petit et l'échappement sera déplacé à un autre endroit de la voiture, où exploiter les gaz d'échappement sera impossible. Le refroidissement et l'ensemble du bloc moteur et des systèmes sera un gros défi.

C'est une des premières fois que j'entends Adrian Newey parler en public du refroidissement. Il n'a habituellement aucune inquiétude à ce niveau, mais il évoque désormais la plus grande carrosserie obligatoire en 2014. Les mécaniciens vont vraiment justifier leur salaire l'année prochaine du fait de la complexité. Refroidissement, canalisations, électronique... Ce sera un gros défi.

### Le règlement 2014 vous donne-t-il des maux de tête ?

Le problème avec un tel changement est que chaque équipe doit choisir quand déplacer les moyens sur sa voiture 2014, sacrifiant de fait le développement pour 2013.

En 2008, j'ai été confronté à ce problème chez Ferrari, quand nous étions en lutte pour le titre en sachant qu'un gros changement de règlement survenait pour 2009. Il était de plus en plus dur de trouver tout progrès. On pouvait passer une semaine à chercher un infime plus en performance ou une à en trouver un énorme. Du coup, en 2009, on a vu Brawn, qui avait travaillé sur sa nouvelle monoplace pendant 18 mois, bien s'en sortir, et les deux équipes qui s'étaient disputé le titre en 2008 être embarrassées par de mauvaises voitures. Quand on est dans la lutte pour le titre, on ne pense pas à l'année suivante. On veut juste gagner. Même chez Caterham cette année, nous risquons de devoir continuer à développer pour marquer un point. Et puis c'est un fait que les grandes équipes ont plus de moyens pour mener deux programmes à la fois.

### En quoi le visage de la F1 changera-t-il en 2014 ?

Il est probable qu'elle deviendra une catégorie davantage basée sur l'efficacité, et c'est pourquoi le premier motoriste qui fera rouler son moteur en piste fera un grand pas comparé aux autres. D'autre part, le rôle du pilote sera amplifié. Cette année, nous voyons des champions qui roulent très prudemment pour préserver leurs gommes. Ils savent quand attaquer, quand lever le pied, quand être patient et attendre que la course se décide.

L'année prochaine, les équipes devront gérer les pneus et le système de récupération de l'énergie avant tout. Je pense donc qu'on verra des pilotes naturellement rapides mais aussi une grande part de stratégie et de compréhension technique. Ce sera une course à la gestion des systèmes embarqués, et je ne pense pas que le pilote qui mènera les dix premiers tours sera nécessairement le vainqueur. On verra des gens jouer sur le long terme, stockant de l'énergie et utilisant le potentiel de leur système plus tard dans la course. Il sera bien plus compliqué de deviner qui gagnera une course qu'actuellement.

## Curriculum vitae

Date de naissance

**29 septembre 1967**

Lieu de naissance

**Stratford-upon-Avon, Angleterre**

Équipe

**Caterham**

Poste

**Directeur performance**

**1990** Diplômé en ingénierie automobile à l'école polytechnique anglaise de Lanchester, embauché chez Brun Technics pour œuvrer sur son moteur Judd d'Endurance.

**1993** Passe cinq années à travailler sur l'aérodynamique des Lola et Swift d'Indycar.

**1997** Rejoint Jordan comme responsable de l'aérodynamique.

**2001** Suit Mike Gascoyne de Jordan chez

Renault et passe deux ans à Enstone en tant que chef de l'aérodynamique.

**2003** Part en Italie où il va passer les six années suivantes chez Ferrari comme chef de l'aérodynamique.

**2009** Rentre en Angleterre au même poste, cette fois chez McLaren.

**2012** Débute dans sa fonction actuelle de directeur performance de la petite écurie Caterham.





PRÉSENTE  
LA (TRÈS) GRANDE  
INTERVIEW

**John Barnard**

“Mansell, en tête, fredonnait des comptines dans la radio – c’était du Nigel tout craché. Soudain, il a poussé un hurlement strident. Son volant se détachait !”

De la conception, dans le salon de son père, d’une monoplace qui a remporté les 500 Miles d’Indianapolis au lancement de la boîte semi-automatique, John Barnard a eu un impact colossal sur le sport automobile. Aujourd’hui, il est simplement heureux de concevoir des meubles – en fibre de carbone bien sûr...

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS DREW GIBSON/LAT

**D**e nos jours, la créativité des concepteurs de F1 est à ce point emprisonnée dans un carcan législatif que l’innovation ne résiste que très rarement au rouleau compresseur de la réglementation technique. Avec son incroyable talent d’anticipation et sa faculté à voir plus haut, plus loin que ses coreligionnaires de l’époque, on peut affirmer que John Barnard a largement contribué à la mise en branle de ce bulldozer réglementaire. Pour reprendre une expression de ce génie, la vie d’un ingénieur dans les années 80 consistait à faire des bonds. Pas un saut de puce avec une astuce aérodynamique ou par le truchement d’une ouïe pratiquée dans le montant d’un aileron qui fait gagner 0,01 seconde ; mais par un bond gigantesque, souvent dans l’inconnu.

En 1981, avec la McLaren MP4/1, Barnard a introduit le châssis en fibre de carbone. Huit ans plus tard, il a déclenché une autre révolution en décapitant la boîte de vitesses manuelle pour mettre sur le trône la sélection des rapports au volant, sur la Ferrari 640.

En dix ans, l’Anglais a changé la face de la F1 en lui faisant des liftings de toute part.



Le travail de pionnier vient avec un bagage, à la fois politique et personnel. Le succès de Barnard est venu non seulement de son génie, mais également de son désir inlassable de faire son travail avec un amour du moindre détail jusqu’alors inconnu en F1. Il n’y avait pas de demi-mesure ; rien n’était fait au forceps. Si une pièce ne s’intégrait pas parfaitement, elle ne trouvait pas grâce à ses yeux. C’était également le cas des mécaniciens et des techniciens. Travailler pour John Barnard n’était pas une partie de plaisir. Mais si vous teniez le coup, la récompense et le respect que vous en retiriez étaient immenses.

L’incapacité de Barnard à gérer la bêtise fut

du pain béni pour les journalistes. Sa relation avec les médias était, au mieux, mouvementée. Un regard foudroyant concluait rapidement que ce n’était pas le bon moment pour parler, ou que le journaliste n’avait pas démontré avoir une expertise technique suffisamment poussée au goût du *designer*. En retour, en choisissant le bon moment, vous étiez accueilli par une discussion à bâtons rompus, joyeuse, dépourvue de la langue de bois qui est le lot quotidien des ingénieurs actuels.

Barnard a quitté la F1 en 2001 pour se concentrer sur des meubles et des vélos pliants en fibre de carbone. Il est basé en Suisse, mais lors de l’une de ses rares visites en Grande-Bretagne, il a rejoint *F1 Racing* au William Bray, le restaurant de l’ancien pilote Julian Bailey, dans le village de Shere, dans le Surrey, non loin de là où il avait ses locaux lorsqu’il travaillait pour McLaren et Ferrari.

Il y a beaucoup à dire, et c’est le bon moment !

**F1R :** Pourquoi diable vous êtes-vous lancé dans les meubles en fibre de carbone ?

**John Barnard :** Mon travail chez Ferrari terminé, →





John avec Bernie Ecclestone et Niki Lauda en avril 1982.



J'ai racheté l'entreprise que nous avons montée, B3 Technologies. Nous avons travaillé avec Arrows, puis Prost. Lorsque ce dernier a mis la clé sous la porte, nous nous sommes retrouvés sans rien et avons donc commencé à développer le commerce. C'était intéressant car il fallait changer du tout au tout la structure de la société.

Ça me fait rire aujourd'hui, lorsque j'entends des gens de la F1 se lamenter et dire qu'il est difficile de trouver de l'argent. Lorsque vous êtes extérieur au milieu, vous vous rendez compte que les employés de la F1 sont bien payés, y compris celui qui est à l'atelier. Vous vous rendez compte que vous devez revoir votre masse salariale pour pouvoir continuer à vivre, commercialement parlant.

J'ai cherché ce que je pourrais faire de différent. En 1995, j'ai été élevé au rang de RDI [Ndlr : Royal Designer for Industry], ce qui recouvre toutes les disciplines du design..

**F1R** : Avez-vous postulé ?

**JB** : Non, vous êtes élu par vos pairs. À l'époque, c'était limité à 100 personnes. Patrick Head est également RDI. C'est un honneur. Je pense qu'on est les deux seuls issus de la course automobile.

J'ai rencontré un designer, Terrence Woodgate. Il avait une idée pour concevoir une table, extrêmement fine. Ensemble, nous avons conçu une table en fibre de carbone.

**F1R** : Il ne connaissait pas grand-chose à la fibre de carbone, non ?

**JB** : En effet, son apport était plutôt esthétique, le mien étant l'ingénierie. Nous avons fait plusieurs tables, ainsi qu'une chaise. J'ai travaillé sur beaucoup de projets, notamment des bureaux. Mon agenda est bien rempli.

**F1R** : Diriger votre propre entreprise est une nouveauté pour vous. Lorsque vous avez rejoint le Project Four avec Ron Dennis, et quand vous avez collaboré avec McLaren International, en 1980, Ron était en charge des affaires et vous du design. Vous m'aviez dit que c'est ce que vous aimiez dans ce partenariat.

**JB** : Absolument. Diriger une entreprise n'était pas ce que je voulais faire. Avec B3, j'ai rencontré plusieurs problèmes. L'un d'eux était que les écuries de F1 rechignaient à nous missionner car j'étais en place. Elles se disaient : « *Il va aller avec une autre écurie, il va savoir ce qu'on fait.* » Je devais plus être un vendeur qu'un ingénieur et ça ne faisait pas partie de mon bagage. Je ne fais pas de la mise en place de réseaux, je ne fais pas toutes ces conneries et ça ne marche pas quand vous cherchez à sceller des contrats. Mon domaine, c'est le design.

**F1R** : Qu'est-ce qui vous a poussé à introduire la fibre de carbone dans le sport automobile ?

**JB** : Avant de travailler avec Ron, j'avais fait la Chaparral 2K, qui était un vrai pas en avant par rapport aux autres voitures d'Indycar. C'était la première à disposer d'un véritable effet de sol et elle reste ma voiture préférée. Elle avait été conçue dans le salon de mon père, à Wembley ! Lorsque les gens m'ont demandé où j'avais fait le travail de soufflerie, j'ai dit : « *Sur la table de la cuisine, en prenant mon petit déjeuner.* » Cette auto m'a fait connaître.

Ron voulait entrer en F1 et nous avons trouvé un accord, fin 1979, qui impliquait que je ne ferais rien pour 1980. Avoir une année entière pour préparer une voiture était inhabituel. Je me suis dit : « *Je dois en tirer la quintessence. Comment franchir un palier ?* »

L'effet de sol était démocratisé et pour l'optimiser, je voulais avoir le meilleur fond plat possible – ce qui voulait dire avoir un châssis étroit. Lorsque c'est le cas, notamment à l'arrière, vous perdez en rigidité. Je devais donc réfléchir à une monocoque avec un feuillage en acier plutôt qu'en aluminium. Mais bien évidemment, c'était trop lourd.

Le carbone gravitait déjà autour de la F1. Gordon Murray l'avait peut-être déjà utilisé sur l'une des Brabham... Il était simplement riveté et collé. Plusieurs ailerons avaient été renforcés par des pièces en carbone.

J'ai pris rendez-vous chez British Aerospace, lorsqu'ils assemblaient le moteur RB211. Une partie – le capot moteur, je crois – était en structure en nid d'abeille et en carbone. C'est là que l'idée de faire un châssis en carbone a germé.

**F1R** : C'est une chose de faire un capot moteur en fibre de carbone, c'en est une autre de faire une voiture de course avec toutes les contraintes et la sécurité...

**JB** : Oui, et une conception en matériaux composites est très différente d'une autre en métal. C'est comme une tapisserie. Il faut créer des moules pour lui donner sa forme et il faut essayer de s'affranchir des joints. Plutôt que de coller et riveter de l'aluminium, il faut créer la forme d'une seule pièce.

J'ai opté pour une conception via un moule mâle car nous n'avions pas de CNC [contrôle numérique assisté par ordinateur] à cinq axes pour assembler le châssis en 3D. Nous avons fini par faire un châssis qui était effectivement plat, avec toutes les faces jointes entre elles, car il était très difficile de faire autrement. Tout a été fait à partir d'une planche à dessin, ce qui sous-entend qu'on faisait tout en 2D à la base. Il n'y avait aucune conception assistée par ordinateur. Ce genre de machine n'existait pas à l'époque et le processus était donc radicalement différent.

**F1R** : Est-ce que c'était un saut dans l'inconnu, en particulier au niveau de la sécurité ?

.....  
"Nul ne conçoit plus une voiture à partir de rien. Je l'ai fait pour la Chaparral et pour la McLaren."  
.....

## LES RÉFÉRENCES DE BARNARD



1 La Chaparral 2K de 1980 titrée en CART et gagnante à Indy. 2 Niki Lauda et la McLaren MP4/1, première F1 à monocoque en fibre de carbone. 3 Nigel Mansell et du mal à s'adapter à la boîte semi-automatique de la Ferrari 640 en 89. 4 La Benetton B191 allait servir de base à la B194 titrée avec Schumacher en 94.

**JB :** Tout à fait. Nous avions peu d'informations sur l'absorption de l'énergie par le carbone. En ce qui concerne les calculs spécifiques à un crash, n'y pensez pas ! Nous n'en avions aucune idée. Lorsque Wattie [John Watson] a eu son accident à Monza, en 1981, la Civil Aviation Authority m'a demandé si elle pouvait envoyer des experts pour jeter un œil. Ils voulaient voir ce qui était arrivé à une monocoque composite – c'était une démonstration idéale. [Watson avait perdu le contrôle de sa F1 à la sortie du deuxième Lesmo et la McLaren avait heurté les rails avec une force telle que le moteur Cosworth avait été arraché et, en compagnie de la boîte et de la transmission, éjecté de l'autre côté de la piste.] La monocoque allait bien. Jusqu'alors, les gens disaient : « Lorsque la voiture s'écrase, il y a un nuage de poussière noire et tout est détruit. » En fait, la cellule de survie du pilote était mieux protégée que si la monocoque avait été en aluminium. Wattie venait de lui donner un sérieux coup de pouce !

**F1R :** Ça n'a pas dû être facile, les gens vous questionnaient sans cesse et vous ne pouviez que vous en remettre à votre jugement.

**JB :** Tout vient de ce que vous ressentez au fond de vous. Je dirigeais mes propres opérations depuis pas mal d'années et j'avais pris toutes les décisions. On s'y habitue ; prendre les bonnes décisions, c'est le rôle d'un designer. À l'époque, on n'avait pas tous les systèmes embarqués dans les voitures.

Ce qui m'énerve vraiment, c'est quand des gens – je ne citerai pas de noms – disent : « Bien sûr, il était évident qu'il fallait utiliser la fibre de carbone. » Combien d'entre eux sont partis d'une feuille blanche quand quelqu'un leur a demandé : « Construis-moi une F1 » ? Par où commencer ? Aujourd'hui, toutes les voitures sont développées à partir de la même base. On conçoit rarement une auto en partant de zéro. Je l'ai fait avec Chaparral et McLaren. Avec Ferrari également, mais ce n'était pas aussi tranché.

**F1R :** En ce qui concerne la boîte semi-automatique de Ferrari, ça semble évident maintenant mais comment ça s'est passé à l'époque ?

**JB :** J'en avais marre d'essayer de trouver une bonne harmonie en coordonnant le châssis via le moteur puis la boîte. Et puis cet affreux levier de

vitesse se mettait constamment en travers de ma route, sur tout, c'était une immense verrue sur le côté du cockpit. Je me suis dit : « Comment s'en débarrasser ? J'ai besoin d'un bouton sur le volant, d'un circuit hydraulique pour changer de rapport. On peut garder l'embrayage. Le pilote doit simplement s'habituer à pousser un bouton plutôt qu'un levier. Si j'y parviens, tout ce dont j'ai besoin, c'est d'un câble électrique qui va jusqu'à l'arrière de l'auto, et pas de toutes ces tubulures. »

C'était l'idée, et lorsque vous commencez à la développer, un tas de choses vous viennent à l'esprit, comme le changement automatique et la garantie de ne pas faire de surrégime moteur.

**F1R :** Votre première course avec Ferrari a été le Brésil 1989. Beaucoup de choses se sont mal passées en essais libres...

**JB :** On peut dire ça. On ne pouvait faire que quelques tours avant que le système se mette en rideau. Les journaux titraient : « La boîte casse encore » – car les Italiens adorent les scandales. En fait, ce n'était pas la boîte. Nous perdions la puissance. La courroie de l'alternateur sautait, →

c'était en amont du vilebrequin. On perdait la puissance et l'énergie pour l'allumage était très faible. Le premier fusible à sauter, c'était la boîte, pas le moteur. Une seconde de plus, et c'était au tour du moteur et non de la boîte. Après des mois et des mois, on a trouvé d'où venait le problème, au banc dynamique. Le premier V12 avait une courroie d'entraînement et elle sautait à partir d'un certain régime du moteur, ce qui faisait vaciller le système à l'avant.

**FlR** : Malgré la victoire, c'est ce qu'il s'est passé pendant toute la course de Rio ?

**JB** : J'imagine, oui. Le problème est que nous n'avions pas pu travailler énormément pendant les essais. Nous faisons une dizaine de tours et le problème surgissait. On ne s'attendait pas à finir le GP. Cesare Fiorio était le directeur de l'équipe. Avant la course, il a suggéré qu'on prenne le départ avec un réservoir à moitié plein pour se mettre en évidence [il n'y avait pas de ravitaillements en 1989]. C'était tentant, mais j'ai dit : « Non, remplissons-le. On ne sait jamais. Donnons-nous une chance. »

Puis, le volant s'est détaché au beau milieu de la course. Trois écrous le maintenaient en place – deux d'entre eux se sont détachés.

**FlR** : Nigel Mansell s'est arrêté au stand, non ?

**JB** : Oui, il était en tête et il fredonnait une comptine à la radio – du pur Nigel ! Soudain, il a hurlé en m'expliquant que le volant se détachait. Un écrou menaçait de se détacher et Nigel devait maintenir le volant contre la colonne de direction. Que ce soit un type costaud était une chance car le volant contenait l'embrayage, le changement de rapport et d'autres pièces.

Nous avions un volant de rechange et je ne suis pas sûr qu'on l'ait testé avant. Joan Villadelprat, qui était en provenance de McLaren, avec moi, était le chef mécanicien. Il a mis la main sur ce volant et quand Nigel est arrivé, j'ai plongé pour retirer son volant pendant que Joan mettait en place le nouveau. Il a frappé dessus tellement fort qu'il s'est entaillé la main. Ça a marché. Nigel avait tous les rapports, tout marchait. Je n'en croyais pas mes yeux.

**FlR** : Avec le recul, que pensez-vous du dispositif de Ferrari ? Vous étiez dans le Surrey alors que l'équipe était à Maranello. Je suppose que ça ne vous a pas posé de problème car vous avez travaillé deux fois avec elle...

**JB** : La première fois, je ne voulais pas aller chez Ferrari. J'avais les mêmes parts que Ron dans McLaren International après que nous ayons racheté celles de Teddy Mayer et Tyler Alexander. Plus tard, j'ai décidé de vendre les miennes

La Ferrari 640 aurait pu se passer de ces pontons en forme de bulbe. Les palettes de changement de rapport au volant étaient bien plus inspirées...



“On a mis un nouveau volant à Nigel et Joan Villadelprat a tapé dessus si fort qu'il s'est entaillé la main !”

pour lever des fonds. Ma famille était jeune, je voulais une maison plus grande. Mansour Ojeh les a rachetées et j'étais donc directeur technique, je travaillais comme je l'avais toujours fait. Mais je n'étais plus actionnaire de McLaren.

J'ai été contacté par un type, à Londres. Il était en affaire avec American Express. Il m'a parlé de travailler avec Ferrari et j'ai dit non. Ils ont augmenté mon salaire plusieurs fois mais je leur ai constamment dit que je ne voulais pas travailler en Italie. Ma famille passait avant tout. Puis, on m'a demandé si je pouvais monter quelque chose en Grande-Bretagne. Ça changeait totalement la donne. On a trouvé un terrain d'entente.

**FlR** : Vous avez trouvé un compromis : le châssis était conçu dans vos quartiers généraux à Shalford.

**JB** : J'y avais un bureau d'étude, mais je me demandais s'il pouvait faire des matériaux composites en dehors de la carrosserie. Nous avons fait tout le châssis et la suspension en Angleterre. La voiture de 1989, avec son volant à palettes pour changer de rapport, a gagné trois courses. La dynamique était bonne et j'ai conçu

la voiture de 1990 avant de partir. Elle a failli gagner le titre, puis tout est parti en vrille. J'étais déjà chez Benetton.

Ma seconde carrière chez Ferrari [1991-1997] ne s'est jamais déroulée comme prévu. Luca di Montezemolo était aux manettes et je me souviens de cette réunion à Londres... Harvey Postlethwaite était de retour à Maranello et Ferrari voulait que je refasse la même chose. Six mois auparavant, Ferrari avait vendu à McLaren l'entreprise que nous avions montée car McLaren ne trouvait pas d'endroit avec un autoclave suffisamment grand pour construire ses voitures sportives.

Lorsque Ferrari a entamé les discussions avec moi, c'était avant l'accord passé avec McLaren. J'ai dit à Montezemolo : « Suivez mon conseil, ne vendez pas à McLaren car ça solutionnerait tous leurs problèmes. Si vous ne le faites pas, je sais qu'ils auront du mal à construire leurs voitures de route. Ne vendez pas, vous allez faciliter la vie de votre concurrent. » Et qu'est-ce que Ferrari a fait ?

**FlR** : Laissez-moi deviner... Elle a vendu les infrastructures de Shalford à McLaren ?

**JB** : Oui. Six mois plus tard, Ferrari est revenue



à la charge en disant qu'elle voulait faire comme avant, avec une base en Angleterre. Nous l'avons fait, non loin des anciens locaux.

Montezemolo a dit à Harvey et à moi : « Parlez-vous, voyez ce que vous en pensez, voyez si ça peut marcher. » J'ai dit à Harvey : « Qu'en penses-tu ? » Il a dit : « Humm, je ne sais pas, il y a pas mal d'argent, c'est bien, non ? » Je lui ai répondu : « Tu as raison, faisons-le. »

J'ai dit à Ferrari que nous ne pouvions pas refaire ce que nous avions fait la première fois, à savoir que je dirigeais l'affaire depuis l'Angleterre. Ça n'avait pas marché. Nous devions mettre sur pied un département de design et une soufflerie en Angleterre et travailler sur la voiture de l'année suivante. Harvey serait en charge de l'équipe de course et des voitures à Maranello, il les modifierait dans le courant de la saison. C'était ainsi que ça devait marcher.

Six mois après l'accord, Harvey est parti chez Tyrrell et Montezemolo me demande ce qu'on va faire pour la prochaine course. Que changeons-nous ? Je lui dis : « Attends, je t'ai dit que ça ne pouvait pas marcher. » Mais on a continué comme ça pendant quatre ans et demi.

**F1R** : C'est dommage, car avec Harvey dans la place et vous en Angleterre, vous aviez le même langage. Peu importe la distance car vous saviez de quoi vous parliez. Et vous aviez Harvey à l'autre bout, qui parlait couramment l'Italien.

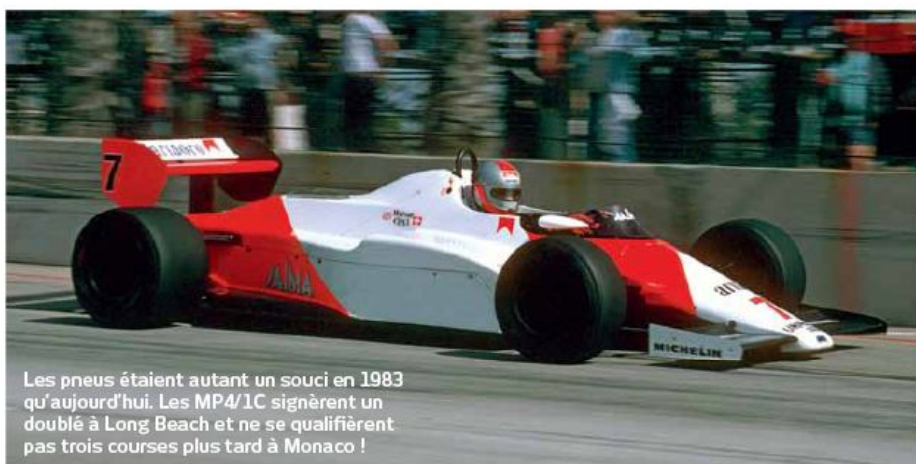
**JB** : Exactement. Puis, il a fallu décider du moment où nous devons travailler sur l'auto de l'année suivante. Lorsque la saison se passe bien, ce moment tend de plus en plus vers la limite. Il faut donc prendre des décisions sans avoir fait un travail approfondi en soufflerie. C'était l'opportunité d'éviter cette étape, mais ce n'est jamais arrivé. Que faire ? Il était hors de question de prendre mes cliques et mes claques. Ça n'a pas marché.

**F1R** : Avec la technologie actuelle, il serait plus facile de transmettre l'information dans les deux sens. Était-ce un problème ? Comment vous passiez-vous les croquis ?

**JB** : On avait les premières webcams, mais on faisait l'essentiel du travail sur la planche à dessin. On était loin de pouvoir s'envoyer des fichiers en un clin d'œil.

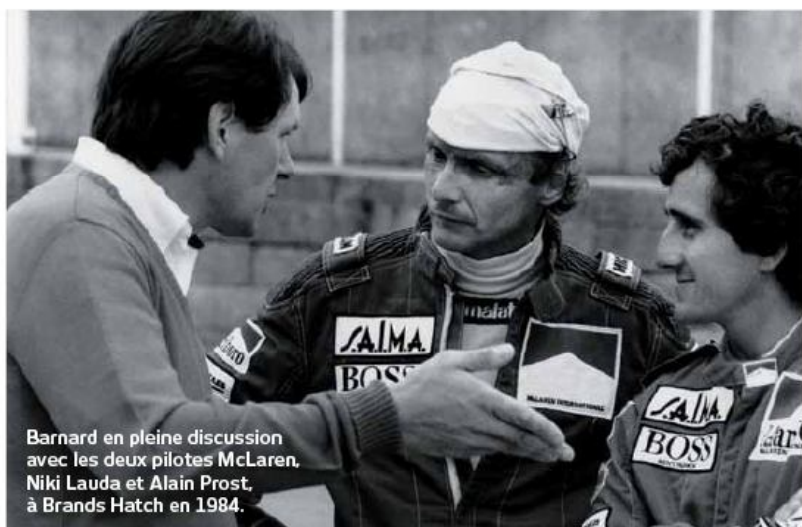
**F1R** : Si vous aviez 15 ou 20 ans de moins, aimeriez-vous être impliqué en F1, ou bien a-t-elle tellement réduit le champ d'action des concepteurs que vous ne pourriez plus innover ?

**JB** : Difficile de répondre. Pour ce que j'en vois, les écuries sont tellement grandes que si vous êtes un senior ou que vous êtes proche du sommet, →



Les pneus étaient autant un souci en 1983 qu'aujourd'hui. Les MP4/1C signèrent un doublé à Long Beach et ne se qualifièrent pas trois courses plus tard à Monaco !

ARCHIVES LAT



Barnard en pleine discussion avec les deux pilotes McLaren, Niki Lauda et Alain Prost, à Brands Hatch en 1984.



“Niki était une demi-seconde plus lent qu’Alain, et le savait. Prostie faisait des miracles.”

vous devez être un manager. Vous êtes un gratte-papier et vous gérez le personnel. Je ne sais pas ce qu’Adrian Newey fait chez Red Bull, mais je suis certain que c’est plus qu’un simple travail en soufflerie, des essais, etc. Une telle configuration m’intéressait peut-être. Mais il me semble que la plupart des gens sont des managers aujourd’hui.

Hormis Adrian, le seul designer qui a une emprise sur ce qu’il fait est James Allison – en tout cas lorsqu’il était chez Lotus. Je pense avoir amené James en F1 lorsqu’il travaillait pour moi chez Benetton, dans la soufflerie. Il sortait de la fac, il était brillant.

**F1R** : Cette année, la grande question est de savoir gérer les pneus. En repensant à une interview que nous avons faites en 1983, ça n’a pas vraiment changé car vous reveniez d’Imola en vous posant des questions sur le fonctionnement des pneus. Les essais libres s’étaient bien passés, mais tout avait changé lors du *warm-up* [la séance d’essais libres du dimanche matin] et pendant la course elle-même. Quelques jours après, vous vous perdiez en conjectures.

**JB** : C’est vrai. Les nuages s’amoncelaient et disparaissaient d’un tour sur l’autre. Nous nous plaignions de Wattie et nous demandions : « Que fait-il ? Il a perdu une seconde au tour ! » En dix tours, la donne avait totalement changé

et nous ne comprenions pas pourquoi.

**F1R** : La F1 est la même aujourd’hui, pourtant les gens critiquent comme si c’était nouveau. Ça a toujours fait partie du jeu, non ?

**JB** : Absolument. Confronté à un problème, n’importe quel ingénieur veut trouver une solution. Le problème, aujourd’hui, est que la réponse appartient principalement aux pneumaticiens. Comme vous le savez, 1983 avait été étrange. Nous avons gagné à Long Beach et ne nous sommes pas qualifiés à Monaco.

**F1R** : Incroyable. Je n’oublierai jamais le visage de Ron. À Monaco plus qu’ailleurs.

**JB** : Tout venait des pneus. Mais je pense que c’était bien. Les gens disent que ça met les ingénieurs à contribution et non les pilotes. Je ne suis pas d’accord. C’est un vrai test pour eux car si un pilote est bon, il vous donnera un très bon retour sur information. Même avec la télémétrie, le pilote doit jouer un grand rôle dans les décisions que l’écurie prend. Un pilote de pointe fait la différence.

**F1R** : Avec quel pilote avez-vous le plus aimé travailler en termes de retour technique ?

**JB** : Alain Prost. C’était le maître dans la direction à suivre pour régler une auto. J’ai bien aimé aussi travailler avec Gerhard Berger, car c’était un chic type.

**F1R** : Comment était-il du point de vue technique ?

**JB** : Ça allait ; pas mauvais du tout. Mais Prostie était dans une classe à part. Il disait un truc sur l’auto, j’apportais les changements et on allait de l’avant. Nous étions sur la même longueur d’onde. Niki Lauda rendait une demi-seconde à Alain et il le savait. En termes d’analyse de la voiture et des pneus, Alain faisait des miracles. Il roulait à sa main pendant dix tours lorsque le réservoir était plein. À la fin de la course, il dépassait les idiots qui avaient tué leurs pneus car les siens étaient en bien meilleur état.

**F1R** : Prost donnait l’impression que c’était facile.

**JB** : C’est parce qu’il pouvait piloter une voiture sous-vireuse comme personne d’autre. Lorsque Keke Rosberg est arrivé chez McLaren, on était à l’autre bout de l’échelle. Pour moi, il était difficile de tirer le maximum de l’auto. Alain la voulait ainsi car l’avant était assez déchargé en aéro. Avec lui, il y avait beaucoup de manières de jouer sur le train arrière, du point de vue aérodynamique. Avec plus d’adhérence mécanique à l’avant, le train avant étant plus souple, beaucoup de pilotes voulaient le charger au maximum dans les virages. Ils voulaient à tout prix inscrire les roues avant dans le virage, mais l’auto était trop en appui et c’est l’arrière qui devenait difficilement contrôlable. Quoi que faisait Prostie, il ne faisait jamais ça en courbe.

**F1R** : Vous n’avez jamais travaillé avec Senna.

**JB** : Je l’ai manqué de peu. Il était probablement le seul capable de piloter une auto comme Alain la voulait car il pouvait piloter de la manière qu’il voulait. Prost et Senna dans la même écurie ? Ça a dû être haut en couleur... **F**

# LIGNE D'ARRIVÉE

Analyses Stats A venir Carnet de route



GLENN DUNBAR/LAT. - STEVE ETHERINGTON/LAT. - STEVEN TEELAT

## Saoulées au Red Bull

On parle des équipes rivales de Red Bull, bien sûr. La plus proche d'entre elles, Ferrari, pointe à 102 points après deux nouveaux succès de Vettel – qui, lui aussi, s'envole...

### ANALYSES



#### 084 GRAND PRIX DE BELGIQUE

Seb est simplement sublime sur le plus long circuit de F1.



#### 087 GRAND PRIX D'ITALIE

Les tifosi n'ont pas apprécié de voir Vettel remettre ça...

### À VENIR



#### 090 GRAND PRIX DE SINGAPOUR

Un impressionnant défi tout en virages – et en nocturne.



#### 092 GRAND PRIX DE CORÉE

Trois secteurs très différents compliquent pas mal la tâche.



#### 094 GRAND PRIX DU JAPON

Le circuit en 8 de Suzuka que tout le monde adore.

### OPINION

#### 096 GLOBE-TROTTER

La rivalité entre McLaren et Ferrari, très bien dépeinte dans le tout récent film *Rush* de Ron Howard, résonne encore pleinement aujourd'hui.



#### 098 SI JE NE M'ABUSE...

Quand Gerhard Berger a demandé à Gordon Murray s'il se souvenait de lui, ce dernier a vu bien des souvenirs remonter à la surface...



## ANALYSE

## Grand Prix de Belgique

25.08.2013 / Spa-Francorchamps



# Une journée type en F1

Intouchable, le binôme Vettel/Red Bull a fait du tour dans les Ardennes une promenade de santé.

Des journées comme celles-ci entrent dans la légende comme des exemples de la perfection incarnée. Elles sont la démonstration éclatante que l'écheveau de la complexité peut être démêlé en un tournemain lorsque les différents facteurs sont parfaitement maîtrisés. Inspiration, contrôle, précision et grâce sont harmonieusement assemblés pour se transformer en une machine à gagner. Aucun rival ne peut se mettre en travers de sa route.

Jim Clark gagnait ainsi, Jackie Stewart, Alain Prost et Michael Schumacher l'ont fait. Même Jenson Button, l'année dernière, sur ce même toboggan des Ardennes. Comme Vettel en 2013, ils avaient donné l'impression que la victoire était facile à atteindre.

Après une performance comme celle de Seb à Spa, il ne fait plus aucun doute que lui et son équipe font partie des plus grands tandems de l'histoire – ils ont gagné leur place en tutoyant les sommets avec une implication de tous les instants.

Le problème, c'est qu'une "journée type en F1" comme celle-ci peut générer l'ennui – à plus forte

raison lorsqu'on espère un thriller. La F1 est arrivée sur l'un de ses terrains de jeux préférés en piaffant d'impatience, enthousiaste à l'idée d'en découdre sur un circuit qui a parfois été le théâtre de formidables empoignades. « *Même les autos sont impatientes,* » a plaisanté Mark Webber en évoquant le plaisir de conduite que procure Spa. Après un tour de l'ancien tracé de 14 km en compagnie de *F1 Racing*, Lewis Hamilton avait également des étoiles dans les yeux à l'idée de piloter la Wo4 à 320 km/h, « *avec le maximum d'appui* » dans les enchaînements originaux tels que la courbe relevée de Stavelot.

Samedi après-midi, il avait plus les yeux écarquillés que scintillants après avoir bouclé un tour fabuleux pour s'emparer de la pole position – sa quatrième d'affilée – sur une piste humide. Di Resta, Rosberg, Webber et Vettel ont été de brefs soupirants, mais la pole s'est finalement jetée dans les bras de Lewis. Sa performance éblouissante a illuminé un après-midi terne et bientôt devenu la proie des orages.

Le dimanche promettait d'être humide. Le scénario était excitant avec un Alonso rejeté au 9<sup>e</sup> rang au volant d'une Ferrari revitalisée, Hamilton en pole au moment où il devait faire mettre un genou à terre au taureau rouge, Vettel et Webber visés derrière l'Anglais et les deux Lotus (Grosjean 7<sup>e</sup>, Räikkönen 8<sup>e</sup>) à l'affût, prêtes à dérouler leur stratégie unique qui leur permet souvent de rendre visite au podium.

Contre toutes les prévisions, ce même dimanche a été sec de l'aube au crépuscule. Au lendemain de qualifications pluvieuses, les écuries pouvaient choisir avec quelles gommes elles allaient se jeter dans l'aventure. Le top 10 a opté pour les medium. Les stratégies à géométrie variable ont été remises à plus tard. La seule surprise sur la grille fut l'apparition de manifestants de Greenpeace sur le toit des tribunes principales. Ayant réussi à échapper aux féroces gardiens de Spa, ils ont déroulé une gigantesque banderole.

À l'extinction des feux, Hamilton s'est confortablement installé en tête en arrivant dans La Source


— contrairement au chaos déclenché par Grosjean en 2013, cette année, le départ s'est passé sans encombre. Fidèle à ses habitudes, Alonso a chaussé ses bottes de sept lieues, bondissant de la 9e à la 5e place. Plus tard, le patron de Ferrari, Stefano Domenicali, comparera ce premier tour à celui du GP d'Europe 2012 (de 11e à 8e). Au 6e tour, il était 3e et avait clairement une mission à accomplir.

L'instant de gloire de Lewis fut bref. Il s'est fait une chaleur à la sortie de l'Eau Rouge, Vettel s'est blotti dans sa boîte et a profité de l'aspiration pour dépasser la Mercedes au bout de la ligne droite de Kimmell. Un dépassement d'école mais impressionnant qui permit à Seb de démontrer qu'il est prêt à saisir la moindre opportunité, y compris dans les premiers hectomètres d'une course. Le DRS ne peut être activé dans le premier tour et c'était donc une manœuvre à l'ancienne, claire, nette et précise, d'un triple champion du monde impatient d'aller de l'avant dans sa marche vers un quatrième titre mondial. Il n'a plus lâché le commandement.

Ross Brawn a remarqué que les Mercedes avaient été moins brillantes dans l'Eau Rouge et que l'écart d'Hamilton en qualification avait probablement été provoqué par la nécessité d'attaquer plus que l'auto ne pouvait le supporter. Mercedes/Lewis avait été le tandem à battre en Hongrie, trois semaines auparavant. À Spa, Brawn a expliqué que ses ingénieurs « ont couru derrière les réglages depuis le début. » Il a dévoilé que cette traque avait été encore plus difficile du fait de l'imposition, par Pirelli et la FIA, d'une pression de pneu supérieure à celle qui est idéale pour la Wo4 — en parallèle, le carrossage était plus restreint. Malgré le bond de géant effectué par Mercedes cette saison, le spectre d'une usure excessive des pneus arrière est encore brandi. « Nous sommes toujours dans la course au titre, a résumé Brawn, mais nous ne décidons pas des termes du combat, nous ne sommes pas encore assez puissants pour ça. Nous sommes nos principaux adversaires. »

Cette année, Red Bull et Vettel imposent clairement les termes de la lutte pour la suprématie. Week-end après week-end, ils sont la référence à battre. Ferrari-Fernando, Lotus-Kimi, Mercedes-Lewis-Nico y sont parvenus, mais aucune de ces trois combinaisons ne peut réitérer ses prouesses d'un jour, GP après GP, au point d'être une véritable prétendante à la couronne mondiale.

N'en dites rien à Alonso. Il fulminait en conférence de presse. Il s'était sorti les tripes pour terminer 2e, il avait lutté avec Hamilton, roue contre roue, à la poursuite de Vettel. En vain. Il était à 17 secondes de Seb sur la ligne d'arrivée. « On peut encore renverser la vapeur, a-t-il assuré. L'année dernière, j'ai eu 41 points d'avance et je suis arrivé au Texas avec 15 de retard. Nous devons simplement combler cet écart. »

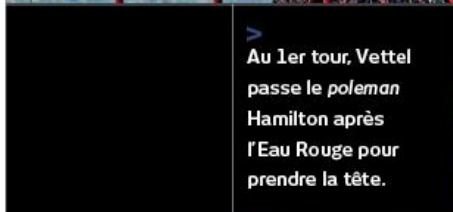
Plus facile à dire qu'à faire ! 

## Les temps forts de la course

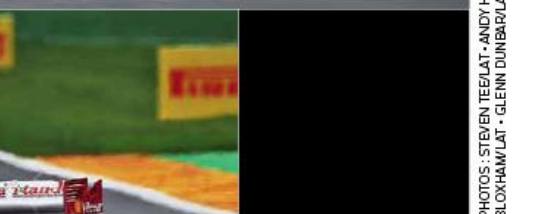
Des manifestants déploient une banderole dans la tribune principale, pas vue à la télé...



Au 1er tour, Vettel passe le poleman Hamilton après l'Eau Rouge pour prendre la tête.



Pérez est pénalisé d'un drive-through pour avoir poussé Grosjean hors de la piste aux Combes.



Vettel, toujours en tête, rentre au 14e tour et Alonso prend la 3e place à Lewis à la Source.



Kimi abandonne (freins) au 26e tour après avoir vu l'arrivée 38 fois de suite.

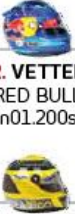

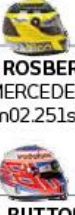
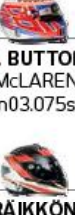
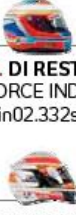








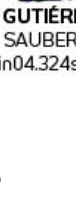


ILLUSTRATION: ALAN ELDORGE PHOTOS: STEVEN TEEGLAT - ANDY HONE/LAT - STEVE EATHERINGTON/LAT - SAM BLOCH/LAT - GLENN DUNBAR/LAT

# Stats GP de Belgique

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

## LA GRILLE

	
<b>2. VETTEL</b> RED BULL 2min01.200s Q3	<b>1. HAMILTON</b> MERCEDES 2min01.012s Q3
	
<b>4. ROSBERG</b> MERCEDES 2min02.251s Q3	<b>3. WEBBER</b> RED BULL 2min01.325s Q3
	
<b>6. BUTTON</b> McLAREN 2min03.075s Q3	<b>5. DI RESTA</b> FORCE INDIA 2min02.332s Q3
	
<b>8. RÄIKÖNEN</b> LOTUS 2min03.390s Q3	<b>7. GROSJEAN</b> LOTUS 2min03.081s Q3
	
<b>10. MASSA</b> FERRARI 2min04.059s Q3	<b>9. ALONSO</b> FERRARI 2min03.482s Q3
	
<b>12. SUTIL</b> FORCE INDIA 1min49.103s Q2	<b>11. HÜLKENBERG</b> SAUBER 1min49.088s Q2
	
<b>14. VAN DER GARDE</b> CATERHAM 1min52.036s Q2	<b>13. PÉREZ</b> McLAREN 1min49.903s Q2
	
<b>16. CHILTON</b> MARUSSIA 1min52.762s Q2	<b>15. BIANCHI</b> MARUSSIA 1min52.563s Q2
	
<b>18. VERGNE</b> TORO ROSSO 2min03.300s Q1	<b>17. MALDONADO</b> WILLIAMS 2min03.072s Q1
	
<b>20. BOTTAS</b> WILLIAMS 2min03.432s Q1	<b>19. RICCIARDO</b> TORO ROSSO 2min03.317s Q1
	
<b>22. PIC</b> CATERHAM 2min07.384s Q1	<b>21. GUTIÉRREZ</b> SAUBER 2min04.324s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (44 TOURS)

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	1h23m42.196s
2e	Fernando Alonso	Ferrari	+16.869s
3e	Lewis Hamilton	Mercedes	+27.734s
4e	Nico Rosberg	Mercedes	+29.872s
5e	Mark Webber	Red Bull	+33.845s
6e	Jenson Button	McLaren	+40.794s
7e	Felipe Massa	Ferrari	+53.922s
8e	Romain Grosjean	Lotus	+55.846s
9e	Adrian Sutil	Force India	+1min09.547s
10e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	+1min13.470s
11e	Sergio Pérez	McLaren	+1min21.936s
12e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	+1min26.740s
13e	Nico Hülkenberg	Sauber	+1min28.258s
14e	Esteban Gutiérrez	Sauber	+1min40.436s
15e	Valtteri Bottas	Williams	+1min47.456s
16e	Giedo van der Garde	Caterham	+1 tour
17e	Pastor Maldonado	Williams	+1 tour
18e	Jules Bianchi	Marussia	+1 tour
19e	Max Chilton	Marussia	+2 tours

### Abandons

Paul Di Resta	Force India	26 tours - accident
Kimi Räikkönen	Lotus	25 tours - freins
Charles Pic	Caterham	8 tours - fuite d'huile

### VITESSE DE POINTE



<b>Plus rapide :</b> Felipe Massa, 307,09 km/h	<b>Plus lent :</b> Charles Pic, 292,30 km/h
--	---

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



### CONDITIONS

Ciel couvert 19°C

### TEMP. PISTE

26°C



### MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min50.756s (au 40e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Fernando Alonso, 22.444s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	197 pts
2e	Fernando Alonso	Ferrari	151 pts
3e	Lewis Hamilton	Mercedes	139 pts
4e	Kimi Räikkönen	Lotus	134 pts
5e	Mark Webber	Red Bull	115 pts
6e	Nico Rosberg	Mercedes	96 pts
7e	Felipe Massa	Ferrari	67 pts
8e	Romain Grosjean	Lotus	53 pts
9e	Jenson Button	McLaren	47 pts
10e	Paul Di Resta	Force India	36 pts
11e	Adrian Sutil	Force India	25 pts
12e	Sergio Pérez	McLaren	18 pts
13e	Jean-Éric Vergne	Toro Rosso	13 pts
14e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	12 pts
15e	Nico Hülkenberg	Sauber	7 pts
16e	Pastor Maldonado	Williams	1 pt
17e	Valtteri Bottas	Williams	0 pt
18e	Esteban Gutiérrez	Sauber	0 pt
19e	Jules Bianchi	Marussia	0 pt
20e	Charles Pic	Caterham	0 pt
21e	Giedo van der Garde	Caterham	0 pt
22e	Max Chilton	Marussia	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	312 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Mercedes	235 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Ferrari	218 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	187 pts			
5e	McLaren	65 pts			
6e	Force India	61 pts			
7e	Toro Rosso	25 pts			
8e	Sauber	7 pts			



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

# ANALYSE

## Grand Prix d'Italie

08.09.2013 / Monza



# À une variante près...

Résultat identique à celui de Spa, mais le "facteur Monza" a interdit à Seb le même cavalier seul.

Les victoires de Red Bull/Sebastian Vettel ont beau être limpides, il y a toujours le Facteur Monza. On l'a senti le samedi matin dans la Parabolica où les bambins, cheveux gominés et T-shirt Ferrari, se tournaient vers leurs pères avec un regard interrogateur : « Où est Fernando ? Pourquoi n'est-il pas en piste ? »

Les papas ont bredouillé une réponse, mais une Red Bull est passée dans un vacarme, engloutissant les arguments dans un flot de décibels. Une voiture rouge est enfin apparue, un casque bleu à son bord. La tribune a basculé dans l'allégresse. Les smartphones tenus à bout de bras ont immortalisé un panoramique flou.

À Monza, la passion transpire. Les tifosi ne veulent pas d'une course serrée ; ils veulent un cavalier seul du cheval cabré. Un doublé même. Et pour couronner le tout, une avalanche de pépins pour les adversaires de la Rossa.

Il n'est donc pas facile de porter du bleu, même si, comme Vettel, vous peignez le sommet de votre casque en rouge vif – en hommage à la

course italienne la plus célèbre au monde. Vous travaillez avec vos ingénieurs ; vous équilibrez votre auto autour de ce package aérodynamique particulier ; vous dînez en famille au Fossati, derrière les Lesmo ; vous signez des autographes sur des casquettes et des livres, mais aussi sur les bras et les jambes lorsque vous tentez de regagner le paddock. Aucun doute, le Facteur Monza est bien présent. Il ne s'agit pas que de se battre contre vos adversaires en piste.

Le triple champion du monde et poleman, Sebastian Vettel donc, a fait un plat sur son Pirelli avant droit au freinage du premier virage. Vettel ! Monsieur Parfait. Avec la Red Bull imbattable. Derrière lui : beaucoup de rouge. Mais Seb devait s'imposer. Les statistiques montrent qu'il le fait généralement avec la marge suffisante et nécessaire. Il a dû piloter sa machine du bout des doigts dans les premiers tours, lorsque le réservoir était plein et que les tribunes débordaient d'enthousiasme pour les Rouges. La RB9 a sautillé à l'approche de la seconde chicane. Seb a ca-

jolé ses pneus avant ; son pilotage était tout en finesse, avec de subtiles pressions appliquées sur les pédales de frein et d'accélérateur. Il n'y a eu aucun geste brusque, aucune glissade sur un vibreur. Rien de tous ces petits travers qui vont généralement de pair avec le Facteur Monza. Son adaptation était presque imperceptible.

Ce qui était flagrant en revanche, c'est que tous ses adversaires ont eu leurs petits ou gros tracas. Webber a été prompt au départ, mais il a endommagé l'aileron avant de sa Newey-mobile sur la Ferrari d'Alonso, lequel avait subi la loi de Massa en qualification. En Q3, Felipe a tenté de faire profiter Alonso de l'aspiration. Au final, on se demandait bien pourquoi Alonso et Renault avaient été lourdement pénalisés à Monza, en 2006, lorsqu'ils avaient "géné" la Ferrari de Massa... À cette époque, "aspiration" se lisait "gêne" – une contradiction qui ira grossir la boîte des sujets fous tels que "pneus rainurés" ou "amende de 100 millions de dollars à McLaren".

Il a fallu sept tours à Fernando pour grimper à

la 2e place (bien évidemment aidé par la complaisance de Felipe). Il avait alors 4,5 secondes de retard sur Vettel et ne pouvait donc pas activer son DRS. En sortant d'Ascari, en montant les 5e, 6e et 7e rapports, il voyait la Red Bull au loin qui se préparait à entrer dans la Parabolica. La plupart du temps, il n'apercevait même pas son adversaire qui avait une excellente adhérence et une vitesse de pointe intéressante. Il ne lui restait plus qu'à tenter un pari stratégique pour tenter d'inverser les rôles – un premier relais très long alors qu'on se dirigeait vers une course à un seul arrêt aux stands ? Si Pirelli avait pu développer ses pneus en suivant sa propre feuille de route et non selon les desiderata de Red Bull, Monza aurait probablement été un GP à deux pit-stops. Mais il y a désormais moins de variables sur lesquelles jouer.

Fernando est donc resté en piste lorsque Seb a fait son arrêt au 23e tour. Les *bambini*, sans vraiment comprendre de quoi il retournait, ont laissé tomber leur panini pour encourager leur voiture. Fernando, tirant avec son élégance naturelle la quintessence d'une Ferrari qui procure moins d'adhérence que la Red Bull, a jeté toutes ses forces dans la bataille. Il a mené le GP d'Italie pendant quatre tours. Puis il était temps de s'arrêter pour chausser les Pirelli durs. Vettel a donc repris le commandement, cette fois-ci sans martyriser ses pneus. Il a rapidement roulé dans la fenêtre de la minute et 27 secondes tandis qu'Alonso en était à la limite supérieure. Seb avait un coussin d'une demi-seconde au tour.

Hamilton ? Räikkönen ? Victimes des qualifications. L'Anglais est sorti trop large de la Parabolica au début de la Q2 puis il a pris la piste trop tard pour s'assurer de passer en Q3. Il a trouvé que le trafic était intense, mais c'est toujours ce qui vous pend au nez avec une stratégie risquée ; Lewis n'aurait jamais dû se retrouver dans cette position inconfortable. Il a bien piloté le dimanche, passant et repassant les pilotes du ventre mou du peloton. Mais en partant depuis la 12e place et en souffrant d'une crevaillon lente en début de course, il n'a pu grimper que de trois rangs.

Kimi a bien aimé l'empatement long de la E21 le vendredi, mais a eu plus de mal le samedi avec un réservoir vide. Il a choisi de prendre le départ en pneus durs, mais a dû repasser par les stands après avoir détruit son aileron avant au premier virage. Comme Lewis, il a souvent été englué dans le trafic malgré quelques tours époustouffants. Appelons ça le Facteur Monza.

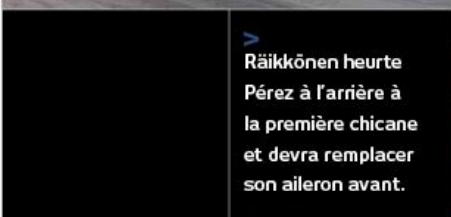
Sur la fin, la boîte de Seb a commencé à craquer, le forçant à passer les rapports très tôt. Peu importe, l'opposition était déjà neutralisée depuis longtemps. En gommes dures, Alonso avait moins de grip et donc moins de marge de manœuvre. Vettel avait une dizaine de secondes d'avance, il a levé le pied en toute quiétude et s'est imposé devant les tifosi. **F1**

## Les temps forts de la course

Malgré un énorme allumage de pneu au premier virage, Vettel conserve le commandement.



Räikkönen heurte Pérez à l'arrière à la première chicane et devra remplacer son aileron avant.



Di Resta heurte à son tour Grosjean par l'arrière dans le premier tour.



Alonso prend la 3e place en passant Webber et Massa va lui laisser la 2e.



Après avoir "survécu" à un accrochage avec Räikkönen, Vergne abandonne au 16e tour (transmission).

Vettel signe une nouvelle victoire confortable devant Alonso, et va se faire huer sur le podium.



ILLUSTRATION : ALAN ELDRIE/GE PHOTOS ; GLENN DUNBAR/LAT • CHARLES COX/ES/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT - ALA STAIR STALEY/LAT



# Stats Grand Prix d'Italie

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

## LA GRILLE



**1. VETTEL**  
RED BULL  
1min23.755s Q3



**3. HÜLKENBERG**  
SAUBER  
1min24.065s Q3



**5. ALONSO**  
FERRARI  
1min24.142s Q3



**7. RICCIARDO**  
TORO ROSSO  
1min24.209s Q3



**9. BUTTON**  
McLAREN  
1min24.515s Q3



**11. RÄIKKÖNEN**  
LOTUS  
1min24.610s Q2



**13. GROSJEAN**  
LOTUS  
1min24.848s Q2



**15. DI RESTA**  
FORCE INDIA  
1min25.077s Q2



**17. SUTIL\***  
FORCE INDIA  
1min24.932s Q2



**19. VAN DER GARDE**  
CATERHAM  
1min26.406s Q1



**21. BIANCHI**  
MARUSSIA  
1min27.085s Q1



**2. WEBBER**  
RED BULL  
1min23.968s Q3



**4. MASSA**  
FERRARI  
1min24.132s Q3



**6. ROSBERG**  
MERCEDES  
1min24.192s Q3



**8. PÉREZ**  
McLAREN  
1min24.502s Q3



**10. VERGNE**  
TORO ROSSO  
1min28.050s Q3



**12. HAMILTON**  
MERCEDES  
1min24.803s Q2



**14. MALDONADO**  
WILLIAMS  
1min25.011s Q2



**16. GUTIÉRREZ**  
SAUBER  
1min25.266s Q1



**18. BOTTAS**  
WILLIAMS  
1min25.291s Q1



**20. PIC**  
CATERHAM  
1min25.563s Q1



**22. CHILTON**  
MARUSSIA  
1min27.480s Q1

## LA COURSE



### CLASSEMENT (53 TOURS)

1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h18m33.352s
2e	Fernando Alonso Ferrari	+5.467s
3e	Mark Webber Red Bull	+6.350s
4e	Felipe Massa Ferrari	+9.361s
5e	Nico Hülkenberg Sauber	+10.355s
6e	Nico Rosberg Mercedes	+10.999s
7e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+32.329s
8e	Romain Grosjean Lotus	+33.130s
9e	Lewis Hamilton Mercedes	+33.527s
10e	Jenson Button McLaren	+38.327s
11e	Kimi Räikkönen Lotus	+38.695s
12e	Sergio Pérez McLaren	+39.765s
13e	Esteban Gutiérrez Sauber	+40.880s
14e	Pastor Maldonado Williams	+49.085s
15e	Valtteri Bottas Williams	+56.827s
16e	Adrian Sutil Force India	+1 tour - freins
17e	Charles Pic Caterham	+1 tour
18e	Giedo van der Garde Caterham	+1 tour
19e	Jules Bianchi Marussia	+1 tour
20e	Max Chilton Marussia	+1 tour

### Abandons

Jean-Éric Vergne Toro Rosso	14 tours - transmission
Paul Di Resta Force India	0 tour - accident

### VITESSE DE POINTE



<b>Plus rapide :</b> Esteban Gutiérrez, 340,97 km/h	<b>Plus lent :</b> Paul Di Resta, 226,82 km/ph
---	--

### TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



### CONDITIONS

Ciel couvert 26°C

### TEMP. PISTE

31°C



### MEILLEUR TOUR

Lewis Hamilton, 1min25.849s (au 51e)



### MEILLEUR PIT-STOP

Nico Rosberg, 22.079s (entrée à sortie)

### CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	222 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	169 pts
3e	Lewis Hamilton Mercedes	141 pts
4e	Kimi Räikkönen Lotus	134 pts
5e	Mark Webber Red Bull	130 pts
6e	Nico Rosberg Mercedes	104 pts
7e	Felipe Massa Ferrari	79 pts
8e	Romain Grosjean Lotus	57 pts
9e	Jenson Button McLaren	48 pts
10e	Paul Di Resta Force India	36 pts
11e	Adrian Sutil Force India	25 pts
12e	Sergio Pérez McLaren	18 pts
13e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	18 pts
14e	Nico Hülkenberg Sauber	17 pts
15e	Jean-Éric Vergne Toro Rosso	13 pts
16e	Pastor Maldonado Williams	1 pt
17e	Valtteri Bottas Williams	0 pt
18e	Esteban Gutiérrez Sauber	0 pt
19e	Jules Bianchi Marussia	0 pt
20e	Charles Pic Caterham	0 pt
21e	Giedo van der Garde Caterham	0 pt
22e	Max Chilton Marussia	0 pt

### CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	352 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Ferrari	248 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Mercedes	245 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	191 pts			
5e	McLaren	66 pts			
6e	Force India	61 pts			
7e	Toro Rosso	31 pts			
8e	Sauber	17 pts			



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

\* Pénalisé de trois places pour avoir gêné un autre pilote.

# À VENIR : GP de Singapour



20-22 septembre 2013 / Circuit urbain Marina Bay, Singapour

Projecteurs, forte humidité, revêtement bosselé et enchaînements de virages serrés : l'unique course de nuit du calendrier est un vrai défi.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Singapour est un circuit exigeant pour les pneus, les freins et les pilotes. Il y a un nombre incalculable de virages à 90° difficiles à négocier, et malgré le resurfaçage et divers aménagements de la piste, le bitume des rues reste irrégulier.

Alors que la chaleur dans l'air et l'humidité atteignent leur paroxysme, la température de la piste reste correcte vu que la course se déroule tard

dans la soirée. La gestion de la température des pneus est un élément déterminant ici du fait du grand nombre de virages qui empêche les pneus de se refroidir. Les pilotes doivent aussi s'adapter au niveau d'adhérence qui change en fonction de l'accumulation de gomme sur le macadam.

Le circuit est en ce point similaire à Monaco, car la piste évolue tout au long du week-end. Les échappatoires sont réduites à leur portion congrue, et les pilotes doivent s'employer à raser les murs pour assurer un bon chrono. C'est notamment le cas dans le dernier secteur, où ils doivent rester dans le rythme durant toute une enfilade de virages.

Un moment d'inattention ou une trop forte attaque et c'est l'accident – c'est quelque chose que nous intégrons d'ailleurs dans nos stratégies.

Depuis la première édition en 2008, pas une année ne s'est passée sans que la voiture de sécurité ne fasse au moins une sortie, tout en sachant que le temps perdu dans la *pitlane* est quasi irrécupérable.

D'année en année, les organisateurs ont apporté des modifications au tracé et aux vibreurs ; les pilotes doivent donc ajuster leur pilotage en fonction. Cette saison, le virage n°10, le fameux "pif-paf" de Singapour, a été modifié, ce qui ne peut être que positif.

Dans l'ensemble, ce circuit est un défi pour les pilotes et les ingénieurs. Que ce soit en termes d'aéro, de hauteur de caisse ou de réglages mécaniques, le pilote doit se sentir à l'aise pour extraire tout le potentiel de sa voiture.

### SINGAPOUR : FAITS & CHIFFRES

LES PROJECTEURS SONT RELIÉS PAR  
**108 423**  
MÈTRES DE FIL ÉLECTRIQUE.

Le Safety Car est entré en piste chaque année depuis le premier GP en 2008.



Il y a **15 zones de freinage** sur le tour du tracé.



**1600**

spots lumineux éclairent le circuit, pour un total de 3 180 000 watts



## SINGAPOUR EN UN COUP D'ŒIL

**Circuit** Marina Bay  
**Premier GP** 2008  
**Longueur** 5,065 km  
**Distance course** 308 828 km  
**Tours** 61  
**Sens** Anti-horaire  
**Record du tour** 1min45.599s,  
 Kimi Räikkönen, 2008  
**Accélération** 70 %  
**Changements de rapport**  
 par tour 71  
**Vainqueurs depuis la pole** 3  
**Types de pneus**  
 Super-tendre/medium

### HORAIRES (France)

**Vendredi 20 septembre**  
**Essais 1** : 12h0-13h30  
**Essais 2** : 15h30-17h00  
**Samedi 21 septembre**  
**Essais 3** : 12h00-13h00  
**Qualifications** : 15h00  
**Dimanche 22 septembre**  
**Course** 14h00

### Diffusion en direct

Canal+ (en crypté)  
 Résumé Canal+ (en clair)



### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Sebastian Vettel  
**Abandons** 5  
**Dépassements** 24  
**Dépassements DRS** 10  
**Météo** Temps clair, 29°C

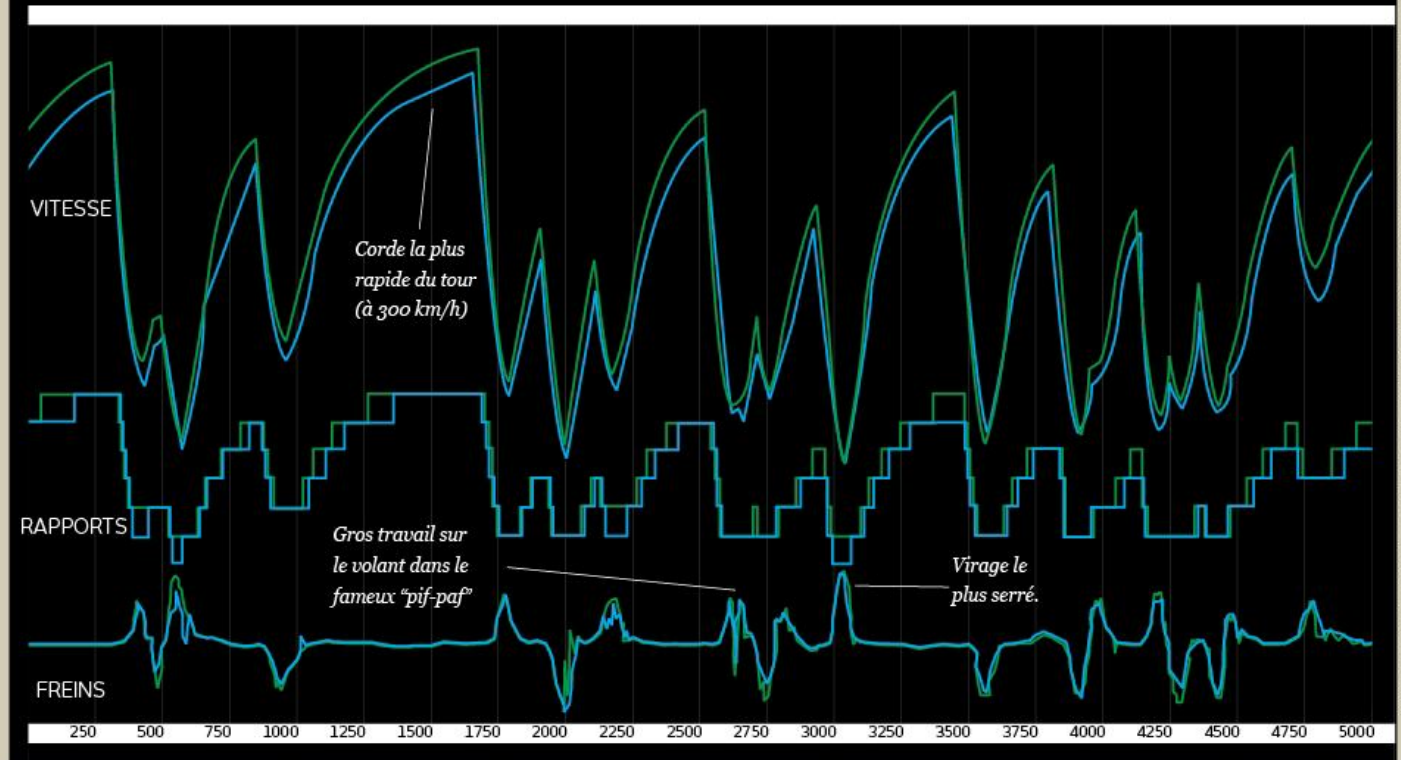
### VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... du jour où Nelson Piquet Jr perdit le contrôle de sa Renault au virage 17 dans le 14e tour de course en 2008 ? La voiture de sécurité entra en piste, favorisant la victoire de son équipier Fernando Alonso. On a su plus tard que la sortie du jeune Brésilien avait été organisée, d'où une belle polémique...



## TÉLÉMÉTRIE SINGAPOUR

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



### Virages 5 à 7

Plus longue partie du tour passée à fond sur l'accélérateur, soit 650 mètres.

### Virage 13

Point de corde le plus lent du tour, à 65 km/h.

### Virages 22 & 23

Forces G les plus élevées : 2,5 pendant trois secondes.

# À VENIR : GP de Corée



4-6 octobre 2013 / Yeongam, Corée du Sud

Trois secteurs très différents, combinés à la difficulté de mettre les Pirelli en température, mettent la capacité d'adaptation des pilotes à rude épreuve.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Le circuit coréen comprend trois secteurs qui sont très différents les uns des autres. Les trois réunis, il s'agit d'un réel défi lancé aux pilotes et aux ingénieurs.

Le premier contient de longues lignes droites où moteurs et boîtes détiennent une importance prépondérante. Le deuxième propose une série de virages moyens et rapides, où l'équilibre de l'auto

est déterminant afin de conserver un bon rythme tout du long. Le dernier secteur a quant à lui toutes les caractéristiques d'un circuit en ville, avec un grand nombre de virages à 90° sans aucune échappatoire. Ce secteur 3 est en fait le plus délicat pour les pilotes, car les virages s'enchaînent sans interruption et obligent les pilotes à utiliser toute la largeur de la piste – et ce, sans toucher le mur. Au final, il s'agit d'un tracé très atypique.

Ce circuit ne requiert pas le niveau d'appui aérodynamique maximum, et, étant donné que la piste n'est pas particulièrement abrasive, l'usure des pneus reste correcte. Bien sûr, le revers de la médaille, c'est qu'on a plus de mal à monter les gommes en température en qualification. Les pneus avant sont néanmoins mis à contribution

car la plupart des virages détiennent un rayon assez long.

Au regard des longues lignes droites du premier partiel et de la séquence de courbes rapides dans le deuxième, on ne peut pas dire qu'il existe un niveau d'appui type pour Yeongam. Vous pouvez mettre moins d'appui pour maximiser la vitesse de pointe dans la première portion, mais vous serez plus en délicatesse dans les deux dernières.

Les températures sont souvent fraîches dans cette région. Si nous étions encore en train d'utiliser les pneus Pirelli prévus initialement pour cette année, je serais préoccupé par le *graining*. Mais le retour aux gommes de 2012 me rassure un peu. Je ne pense pas que nous serons confrontés à des problèmes à ce niveau.

### YEONGAM : FAITS & CHIFFRES

LES VOITURES DÉPASSENT QUATRE FOIS  
**280 km/h.**



12 des 18 virages du circuit sont négociés à 200 km/h ou moins.



Il y a eu lors des deux derniers GP 2 x 56 dépassements.

**6** virages sont pris à 100 km/h ou moins.



## LA CORÉE EN UN COUP D'ŒIL

Circuit International de Corée  
 Premier GP 2010  
 Longueur 5,615 km  
 Distance course 308 630 km  
 Tours 55  
 Sens Anti-horaire  
 Record du tour 1min39.605s,  
 Sebastian Vettel, 2011  
 Accélération 62 %  
 Changements de rapport  
 par tour 51  
 Vainqueurs depuis la pole 1  
 Types de pneus NC

## L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Sebastian Vettel  
 Abandons 4  
 Dépassements 27  
 Dépassements DRS 17  
 Météo Nuageuse, 21°C

## HORAIRES (France)

**Vendredi 4 octobre**  
 Essais 1 : 03h00-04h30  
 Essais 2 : 07h00-08h30  
**Samedi 5 octobre**  
 Essais 3 : 04h00-05h00  
 Qualifications : 07h00  
 Dimanche 6 octobre  
 Course 08h00

Diffusion en direct Canal+ (en crypté)  
 Résumé Canal+ (en clair)

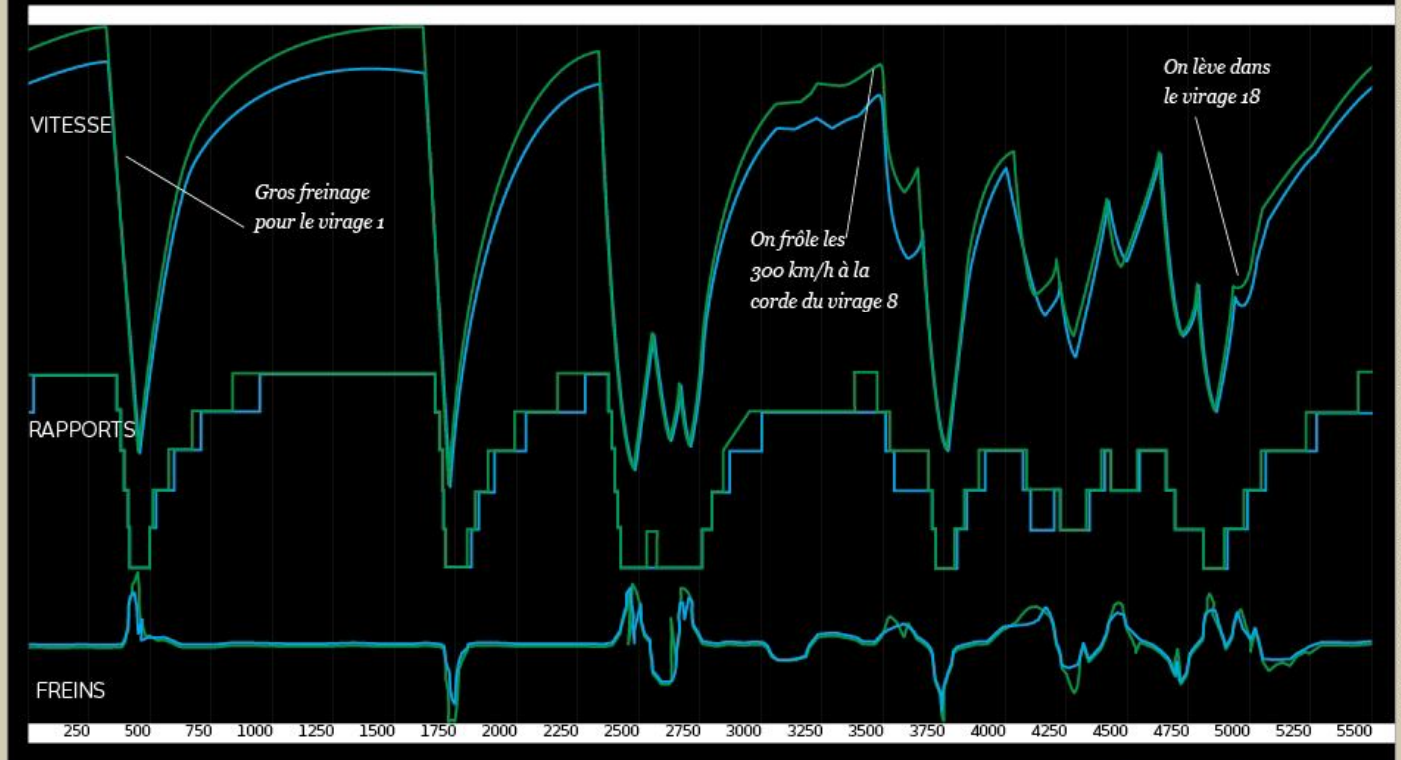
## VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... de Mark Webber perdant ses chances de titre sur sortie de route ? Lors du premier GP de Corée en 2010, l'Australien perdit le contrôle de sa Red Bull sous la pluie et perdit la tête du championnat, tombant à la 3e place. Son équipier Sebastian Vettel allait abandonner lui aussi... mais coiffer la couronne.



## TÉLÉMÉTRIE YEONGAM

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



### Virage 3

La vitesse dépasse les 300 km/h juste avant le freinage. La vélocité est restreinte par la traînée ainsi que l'étagement de la boîte.

### Virages 7 à 13

Les longues courbes rapides exigent beaucoup d'appui et un bon équilibre de la voiture.

### Virages 14 à 18

Il vaut bien sortir du n°17 pour avoir une vitesse maxi sur la ligne de départ/arrivée.

ILLUSTRATION : ALAN ELDIDGE PHOTOS : STEVE ETHERINGTON/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - ANDY HONE/LAT

# À VENIR : GP du Japon



11-13 octobre 2013 / Suzuka, Japon

Ce tracé "en 8" est à marquer d'une pierre blanche pour les passionnés, les pilotes et les ingénieurs – bien qu'il s'agisse de l'un des plus difficiles.



## LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Suzuka est un circuit apprécié des pilotes et des ingénieurs. C'est l'un des plus beaux du calendrier. La piste est étriquée et très vallonnée. Il y a beaucoup de virages à haute vitesse, ce qui est un défi lancé aux pilotes et aux ingénieurs, dont l'approche en termes d'appui aérodynamique varie d'une équipe à l'autre.

Il est ainsi important d'avoir pas mal d'appui dans la première portion du tracé, pour pouvoir

être performant dans les esses. Mais à l'inverse, le dernier partiel demande une bonne vitesse de pointe [Ndlr : y compris dans le fameux 130R qui précède la non moins fameuse chicane]. Voilà pourquoi les réglages peuvent être aussi versatiles entre deux écuries.

Le nombre important de courbes à haute vitesse fait de Suzuka un circuit exigeant pour les pneus. En revanche, les freins sont peu mis à contribution, un peu à l'image de Silverstone.

Mais entre les deux, Suzuka reste pour moi le plus compliqué : la largeur de la piste est moindre et il y a plus de dénivellations. Je dirais même que Suzuka fait partie des tracés les plus délicats de tout le calendrier.

Ce que j'aime avec ce circuit, c'est le peu de

marge d'erreur qu'il laisse aux pilotes : le moindre écart et c'est la sortie de piste et les graviers ; l'absence de dégagement fait que toute erreur se paye cash. Le revêtement est très bosselé et le tracé très sinueux, ce qui le rend très agressif vis-à-vis des pneus.

Je pense que le premier secteur, du virage n°1 au virage n°7, constitue l'enchaînement de courbes le plus difficile au monde. Chaque fois que nous arpentons la piste, le jeudi avant la course, je suis toujours surpris par l'étroitesse du tracé à cet endroit. Entre le début des essais et les qualifications, vous pouvez constater avec quelle vélocité les pilotes évoluent dans cette section. Leur vitesse de passage augmente en même temps que leur niveau de confiance dans l'auto et du gommage de la piste.

### SUZUKA : FAITS & CHIFFRES

**545 mètres**

**LA DISTANCE ENTRE POLE ET VIRAGE N°1.**

Le SC est entrée en piste chaque année depuis le retour du GP à Suzuka en 2009.



**10 parmi les 18 virages sont négociés entre 170 et 270 km/h.**



**60%**

du tour sont des virages, les autres 40% sont des lignes droites.



## LE JAPON EN UN COUP D'ŒIL

**Circuit Suzuka**

**Premier GP** 1987

**Longueur** 5,807 km

**Distance course** 307 471 km

**Tours** 53

**Sens** Horaire et anti-horaire

**Record du tour** 1min31.540s,

Kimi Räikkönen, 2005

**Accélération** 71 %

**Changements de rapport**

par tour 45

**Vainqueurs depuis la pole** 12

**Types de pneus** NC

### HORAIRES (France)

**Vendredi 11 octobre**

**Essais 1 :** 03h00-04h30

**Essais 2 :** 07h00-08h30

**Samedi 12 octobre**

**Essais 3 :** 04h00-05h00

**Qualifications :** 07h00

**Dimanche 13 octobre**

**Course :** 08h00

**Diffusion en direct**

Canal+ (en crypté)

Résumé Canal+ (en clair)

### L'ANNÉE DERNIÈRE

**Vainqueur** Sebastian Vettel

**Abandons** 5

**Dépassements** 15

**Dépassements DRS** 5

**Météo** Soleil, 24°C

### VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... du jour où le typhon Ma-on entraîna l'annulation des qualifications ?

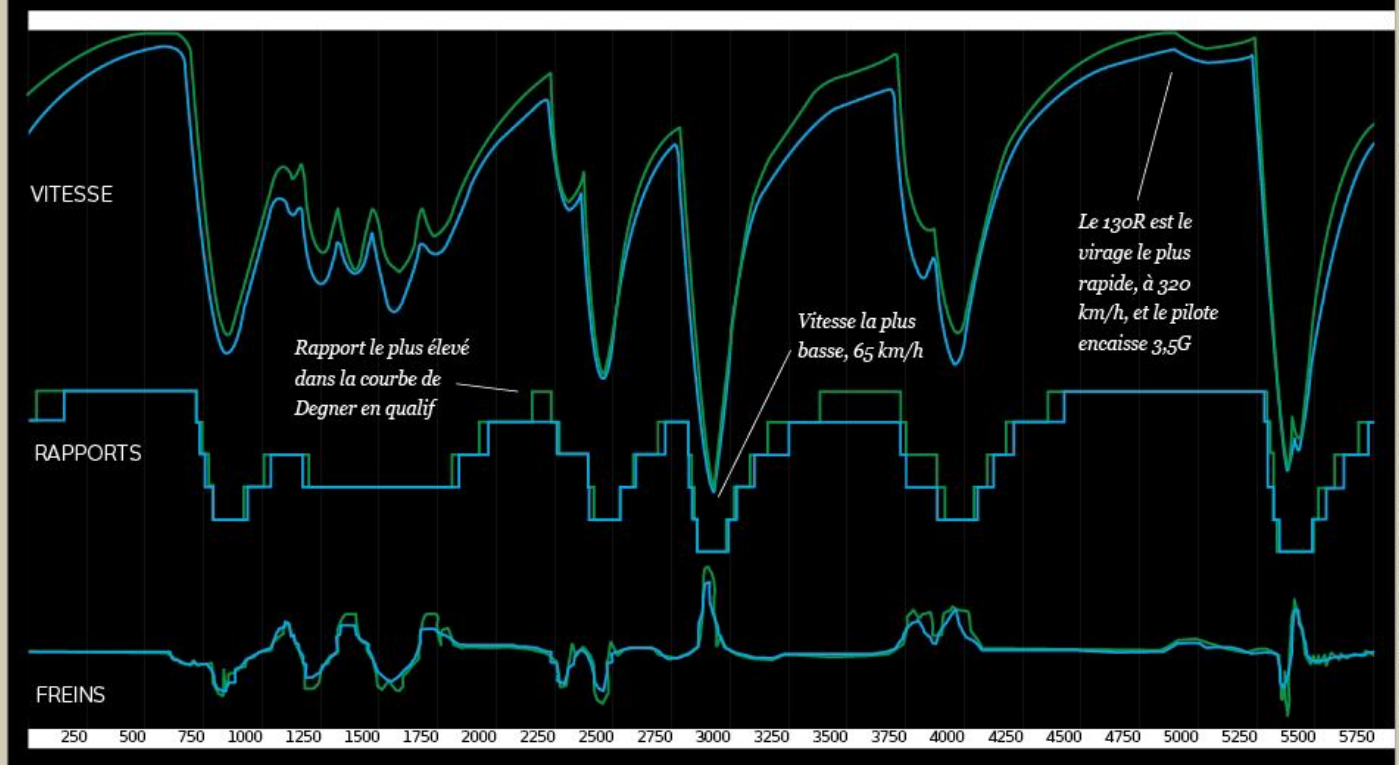
Durant les essais du vendredi en 2004, une alerte météo indiqua qu'il



se dirigeait droit sur Suzuka. Tout le monde resta à l'écart du circuit le samedi et la séance de qualification fut reportée au dimanche matin.

## TÉLÉMÉRIE SUZUKA

QUALIFICATIONS ■ COURSE ■



### Virages 2 à 7

Les essais à haute vitesse font progresser le grip tout au long du week-end.

### Virage 11

Le pilote passe 10 % du tour à freiner, y compris pour cette chicane lente.

### Virages 14 à 16

La plus longue partie du tour à pleine charge, sur une distance de 1200 m.

# GLOBE-TROTTER

Tom Clarkson en direct du "terrain"

## La plus vieille rivalité

Toute l'effervescence englobant la sortie du film *Rush* peut se résumer à cette interview que m'a accordée le réalisateur du film, Ron Howard, lors du GP d'Allemagne. Après maints tourments pour dénicher un créneau, nous avons finalement réalisé cet entretien le dimanche matin, durant la course de GP2.

Le rugissement des V8 Mecachrome rendait toute discussion impossible, du moins lorsque les voitures déboulaient dans la ligne droite des stands. Je proposai donc à Ron de lui poser une question par tour. Alors que les monos bataillaient à l'extrême opposé du circuit, Ron s'efforçait de répondre aussi vite que possible, avant que son accent nasillard de LA ne soit noyé par la vague des moteurs. L'interview fut donc assez décousue.

« Il suffira de souder, sourit-il. J'ai dirigé des scènes d'amour comme ça. Si je voulais changer la caméra de place ou modifier l'éclairage, je demandais aux acteurs de rester dans leur position pendant que j'effectuais les changements. Une fois que tout était en place, on reprenait. »

Il y a pas mal de scènes charnelles dans *Rush*, mais l'intérêt du film est bien plus complexe que le penchant de Hunt pour la gente féminine.

Les duels en piste entre James et Niki sont bien sûr omniprésents, et ils retranscrivent d'ailleurs à merveille l'esprit de la course des années 70, lorsque la F1 se défiait encore du marketing. L'aspect commercial se résumait simplement à quelques *grid girls* habillées aux couleurs de Marlboro et entourant Hunt, bien loin du département commercial actuel de McLaren qui emploie 80 personnes. On pourrait même sentir au travers du film l'odeur de l'huile Texaco renversée dans les garages.

La discipline a beau avoir considérablement changé depuis 1976, la rivalité entre Ferrari et McLaren demeure encore vivace aujourd'hui. En 2008, le titre se joua lors de l'ultime épreuve, entre deux pilotes (Felipe Massa et Lewis Hamilton) issus de ces deux équipes, comme à Fuji il y a 37 ans.

Ferrari continue d'avoir une forte influence politique sur la F1, mais McLaren reste la référence en termes de *standing* – le résultat de 33 années passées sous la férule de Ron Dennis. Le McLaren Technology Centre est le parfait exemple de l'esprit perfectionniste de Ron et, bien que daté d'une dizaine d'années, cet ouvrage de Norman Foster reste un bijou de technologie.

Je me suis rendu au MTC en de nombreuses occasions en tant que journaliste, mais ce n'est que la dernière fois où j'y suis allé que j'ai eu le droit à une vraie visite, lorsque j'accompagnais l'équipe SAP des Extreme Sailing Series (voile), lors d'une opération de relations publiques. On sent que McLaren est rompue à l'exercice, rien à voir avec les logos collés à l'arrache sur les caisses

La lutte pour le titre entre Massa et Hamilton en 2008 a fait écho à celle ayant mis aux prises Lauda et Hunt en 1976.



ANDREW FERRAROLAT

**“La F1 a beau avoir changé considérablement depuis 1976, la rivalité entre Ferrari et McLaren demeure vivace aujourd’hui.”**

des années 70. On vous immerge totalement dans les méandres de l'équipe : vous découvrez la soufflerie, le simulateur, les bancs d'essais, et vous rencontrez des VIP. Au bout du compte, on vous explique qu'une amélioration est apportée à la voiture toutes les 20 minutes. On a du mal à imaginer le rythme de développement des autres équipes – Red Bull en tête – qui mettent une raclée à McLaren cette saison.

Néanmoins, je pensais que McLaren allait être dans le coup à Spa – une piste où l'équipe a toujours brillé. Bruce y a raflé la première victoire du team en 1968, et beaucoup d'autres pilotes McLaren l'ont imité par la suite. En raison des célébrations entourant le 50e anniversaire de la création de l'équipe, Spa était l'endroit idéal pour obtenir quelques mots la concernant – même de Ferrari.

« Depuis que McLaren est engagée en championnat du monde, elle nous a toujours donné du fil à retordre, a expliqué le patron de la Scuderia, Stefano Domenicali. Comment oublier le duel entre Lauda et Hunt ? »

D'autres soulignent la convivialité, la droiture et la soif de compétition de McLaren, mais personne ne rappelle que Ron Dennis a pris soin de conserver le nom de l'équipe lors de son rachat en 1980. Il aurait très bien pu la rebaptiser Project 4, du nom de son équipe de F2. On ne peut que saluer cette décision d'un personnage pourtant si charismatique.

C'est d'ailleurs ce choix qui permet aujourd'hui à *Rush* d'avoir une résonance si contemporaine, car l'opposition entre Ferrari et McLaren parle à tous les âges : il s'agit de la plus vieille rivalité en F1.





# MURRAY WALKER



## SI JE NE M'ABUSE...

**“J'espère que vous vous souvenez de moi, me dit Gerhard Berger. Comment pourrais-je l'oublier ?”**

J'ai eu quelques soucis de santé récemment et parmi les lettres de soutien touchantes et qui font chaud au cœur que j'ai reçues, il y en eut une d'un de mes pilotes favoris, Gerhard Berger. « *Cher Murray, commençait-elle, j'espère que vous vous souvenez de moi.* »

Quelle modestie ! Comment pourrais-je l'avoir oublié, tellement Gerhard incarnait ce qui, à l'exception de Kimi, semble manquer à la F1 de nos jours : un personnage avec un grand P.

Cet Autrichien charmant et adorable est bien plus qu'un pilote de F1 d'exception. Il est aussi immensément drôle, bien que personne n'appréciait être la cible de ses plaisanteries. « *Ah oui, ça doit venir du poisson,* » dit-il un jour en réponse à mon confrère et ami Eric Silbermann qui percevait une odeur dans la voiture les conduisant à leur hôtel de São Paulo,

par une chaleur moite. Une fois arrivés, Gerhard enleva une grosse boîte de carcasses de poissons en putréfaction du coffre, fonça vers la chambre de son équipier Ayrton Senna et dissimula les restes puants sous le lit, dans la garde-robe, partout. Ayrton ne trouva pas ça très drôle.

Après le GP de Macau de F3 en 1983, je fus invité par un Irlandais, Gary Gibson, à une soirée privée et à traverser le port de Hong Kong dans la jonque de l'hôtel Mandarin. À mi-chemin, Gerhard et le jeune pilote anglais Tommy Byrne se précipitèrent sur moi pour me pousser par-dessus bord. « *Non !* hurla Gary. *Il est vieux !* » Je fus sauvé par mon âge, mais pas le capitaine chinois : s'étant retrouvé dans l'eau, il remonta furieusement à bord, ouvrit en grand l'accélérateur des moteurs diesel et vint s'échouer sur la plage devant l'hôtel !



“Un des instantanés qui me reviennent : Gerhard à Mexico en 1986, sinant sa première victoire et la première de Benetton.”




Quand Gerhard était chez Benetton, il adorait faire passer ce qu'il appelait le “test pulmonaire”. Il vous faisait souffler dans un tube qui, si vous placiez bien votre langue, tournait comme un propulseur. Dans le cas contraire, ledit tube vous renvoyait de la fibre de carbone noire au visage. À la grande surprise de Flavio Briatore...

Mais Gerhard ne fait pas que des blagues. C'est un homme d'affaires avisé, qui discutait personnellement de ses contrats de pilote, dont l'un réputé atteindre neuf millions de livres sterling et négocié avec Ferrari pour 1987.

Plus tard, il fut le patron de BMW Motorsport au début des années 2000 lors du partenariat entre le constructeur allemand et Williams, il dirigea également avec succès l'entreprise de transport familiale, et il fut propriétaire à 50 % de Toro Rosso. Aujourd'hui président de la commission monoplace de la FIA, il tente d'organiser une progression sensée au lieu de la pagaille des catégories menant à la F1. Voilà un homme qui va bien au-delà d'une brillante carrière de 13 ans en F1. Voici cinq instantanés le concernant, puisés dans mes souvenirs.

Monza 1988, tout d'abord, quand, dans une saison où McLaren remporta toutes les courses sauf celle-ci, Gerhard et Michele Alboreto finirent 1er et 2e pour Ferrari quelques semaines seulement après le décès du grand Enzo. Mexico 1986, ensuite, où il remporta son premier GP et le premier de Benetton, ou encore l'Allemagne 1997 qui le vit gagner son dixième et ultime succès qui fut aussi le dernier de Benetton, alors qu'il pleurait la mort de son père et revenait de trois GP sans courir à la suite de problèmes de sinus. Imola 1989, aussi, où il resta inconscient 23 secondes au volant de sa Ferrari en feu après être sorti dans le célèbre virage de Tamburello où, cinq ans plus tard, son ami Ayrton Senna allait trouver la mort. Adélaïde 1992, enfin, et une superbe victoire sur McLaren [Ndlr : la dernière avant de retourner chez Ferrari].

À l'inverse de ses compatriotes Jochen Rindt et Niki Lauda, Berger, qui courut face à Nelson Piquet, Alain Prost, Nigel Mansell, Ayrton Senna, Mika Häkkinen et Michael Schumacher, ne fut jamais titré. Il laisse cependant une marque indélébile sur la Formule 1. C'est un grand homme, très humain, que j'ai le privilège de connaître. 

# LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE EN PRESSE AUTOMOBILE DE COLLECTION

Des news sur les événements en France et en Europe... Des comparatifs à l'ancienne...  
Des sportives d'exception... Des modèles de légende... Des figures du milieu.

**LUXE ET SPORT EN MODE BERLINE**



**CLASSIC**  
& SPORTS CAR

Le n°1 mondial des magazines de voitures anciennes


N° 14 - Octobre 2013 5,80 €

## MG contre TRIUMPH

Les deux marques rivales s'affrontent en 10 modèles



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



**EXCLUSIVE  
DRIVE**

*LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE*

*Vendredi 21 et samedi 22 mars 2014  
Le Mans - Circuit Bugatti*

*ÉDITION 2014*

*Nombre de places limitées, réservez dès maintenant sur  
[www.exclusivedrive.fr](http://www.exclusivedrive.fr)*