



"Ne m'enterrez pas trop vite" SCHUMACHER

Controverse, pression et cette interdiction "stupide" des tests : Michael répond aux critiques

NOUVEAU LOOK
PLUS D'INFOS / MAX DE STATS
CHRONIQUE VILLENEUVE

BILAN MI-SAISON
Trois experts jugent tout le plateau 2010

GP DE CORÉE : AURA-T-IL LIEU ?
On est allé voir. Il y a un peu de retard...



Plus

Les "devoirs" de Barrichello
Ferrari F2000
De 300 à 100 km/h en deux secondes
Petrov en Russie
Bernie raconte
Jochen Rindt

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

L 19828 - 139 H - F: 5,50 € - RD



N° 139 5,50 €





- PHILIPPE L... 34 ans.
- Assistant Chef de Chantier. 1m79. 80 kg.
- Marié. 2 enfants.
- Pilote en Karting Loisir (indoor et outdoor) depuis le 12 novembre 2008 (soirée entre copains).
- Coût de sa saison 2009 : 362 € (5 courses, déplacements compris !)
- Classement Mondial : 723^e
- Classement Français : 81^e
- Classement sur mon Circuit SWS : 9^e
- Objectif 2010 : être invité à la Finale Mondiale SWS 2011 !

Comme Philippe...
et des dizaines de milliers de pilotes amateurs partout dans le monde...


PARTICIPEZ, sur l'ensemble des Circuits Officiels SWS*, aux SODI SERIES (SWS),

LE PREMIER CLASSEMENT MONDIAL AMATEUR DE KARTING LOISIR !

INSCRIPTIONS GRATUITES

WWW.SODIWSERIES.COM



* Circuits Officiels SWS  

Tous les circuits SWS internationaux sur : WWW.SODIWSERIES.COM

TECHNIKART	www.technikart.fr	FR	St Pierre sur Divès	14170
GP-CIRCUIT	www.gp-circuit.com	FR	Lamballe	22400
TOP KART TOULOUSE	www.topkart.fr	FR	Muret	31660
KARTING DE REIMS	www.karting-reims.fr	FR	Meuse	35520
SOLOGNE KARTING	www.sologne-karting.com	FR	Salbris	41300
CITY-KART (42)	www.city-kart.fr	FR	St Seb/Laize et Sautron	44230
SOLO KART	www.solokart.com	FR	Plessé	44630
INDYKART	www.indykart.fr	FR	St Christophe du Bois	49280
CIRCUIT LAVAL BEAUSOLEIL	www.asi-laval.fr	FR	Laval	53000
KRISTIV OBELIN	www.kart-obelin.com	FR	Nancy	54600

KARTING	www.karting.be	FR	Plombières	55400
KARTING CIRCUIT NEVERS MAGNY COURS	www.magnyff.com	FR	Magny Cours	58470
KART INDOOR CHRONO 67	www.kartindoorchrono.com	FR	Fegersheim	67648
RACING KART DU MANS	www.racingkartdumans.com	FR	Soulzay	72370
CLUT KART	www.clutkart.com	FR	Vaudoy en Brie	77141
PANTBALLTG KARTING	www.tgkarting.com	FR	Montauban	82000
RACE IN KART JORNY	www.raceinkart.com	FR	Jorigny	89300
RACING KART DE CORBELLLES	www.rkc.fr	FR	Boissy l'Aillerie	93650
SUPERKARTING	www.superkarting.be	BEL	Eupen	4700
EAST BELGIUM ACTION	www.eastactioncenter.be	BEL	Bass Everet	4701



RÉDACTION 63 BOULEVARD FRANÇOIS MITTERRAND
63000 CLERMONT-FD - TEL. 04 73 98 08 31 - FAX. 04 73 98 04 67

L'équipe

Rédacteur en chef

Jean-Philippe Vennin

jpvennin@bandbmedia.com

Ont collaboré à ce numéro

Richard Faux, Frédéric Delarue.

Chroniqueurs

Jacques Villeneuve, Lionel Froissart,

Renaud de Laborderie

Maquettiste Annick Pereton

Publicité

Capitale Régie - 35-37, rue Gallieni

92100 Boulogne-Billancourt

Standard : 01 58 88 37 00

Directeur de régie Yann Crabe

yann.crabe@capitaleregie.com

Chef de publicité Julien Maire

julien@capitaleregie.com - 01 58 88 37 11

Directrice de publicité Maeva Grafeuille-Zemati

maeva@capitaleregie.com - 01 58 88 37 13

Photogravure

Publicompo - 63000 Clermont-Fd

Imprimerie

Rivadeneira - Espagne

Vente au numéro MLP - 04 74 82 14 14

KIOSQUE France & Etranger

France MLP

Tél : + 33 (0)4 74 82 14 14

Etranger EXPORT PRESS

Tél : + 33 (0)1 40 29 14 51

Abonnement F1 Racing

ABO MARQUE - BAL 314

116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE

Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 62 48 12 63

email : bbmedia@abomarque.fr

Reliure B&B Media

40, rue de Paradis - 75010 Paris

vnoyelle@bandbmedia.com

Anciens numéros et version numérique

www.relay.com

Direction

Gérants Christophe Bonicel, Olivier Benchetrit

Directeur de publication Christophe Bonicel

Administration Finances Olivier Benchetrit

F1 Racing est édité par

SARL au capital de 50 000€

Principaux actionnaires

Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit

Siège social 8 rue du faubourg Poissonnière

75010 PARIS

RCS Paris B452684673

Commission paritaire 0514 K 79814

Dépôt légal à parution

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

ABONNEMENT

Consultez le service abonnement par

e-mail bbmedia@abomarque.fr - Tél. 05 34 56 35 61 -

Fax. 05 62 48 12 63

• Canada et Amérique du Nord : www.expressmag.com -

expmag@expressmag.com

• Suisse : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert -

CH-1227 Carouge - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08

59 - e-mail : abonnements@dynapresse.ch

• Belgique : Abo Marque - email : bbmedia@abomarque.fr

F1 Racing est un magazine publié en Allemagne, Argentine, Australie, Brésil, Belgique, États-Unis, Espagne, Émirats Arabes Unis, France, Grèce, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Malaisie, Mexique, Moyen-Orient, Pays-Bas, Philippines, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Singapour, Thaïlande, Turquie, Royaume-Uni. Publié par Haymarket Publishing Group. Printed and published by Haymarket Magazines Ltd, a division of Haymarket Group, 150, Tottenham Court Road, London, W1P 0LP. Tel: +44 (0)20 367 5936. Fax: +44 (0)20 367 5922.

Rubrique : tél +44 208 614 8804 fax +44 208 367 5977 Formulae.com, Formula 1 et F1 sont des marques de Formula One Licensing BV, société de Formula One Group, et sont utilisées sous licence. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans autorisation écrite de l'éditeur est interdite. Le plus grand soin étant opposé au contrôle du contenu de F1 Racing, l'éditeur et l'imprimeur ne peuvent être tenus responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.

PRÉ-GRILLE / Jean-Philippe Vennin / 08.2010



Deux poids, deux mesures ?

IL ÉTAIT TEMPS que la trêve arrive. Les deux derniers Grands Prix disputés avant celle-ci ont été le théâtre de polémiques dont on se serait bien passé et dont la F1 se repaît trop souvent à notre goût. En Allemagne, Ferrari a renoué avec ses mauvaises habitudes en jouant l'un de ses plus grands "succès" déjà interprété à l'arrivée de ce GP d'Autriche 2002 de triste mémoire. Passons.

C'est de ce qui s'est passé une semaine plus tard, en Hongrie, dont nous voulions parler ici. Et, pour être plus précis, des sanctions infligées durant et après la course à Sebastian Vettel et Michael Schumacher.

Pour avoir laissé trop d'espace entre la Voiture de Sécurité (à laquelle était "collé" le leader Mark Webber) et lui, le pilote Red Bull a écopé d'un *drive through* qui lui a coûté une victoire certaine, pénalité d'une sévérité incroyable eu égard à la "faute" qui lui était reprochée.

Rappelons que Fernando Alonso avait été réprimandé de la même manière à Silverstone pour ne pas avoir rendu à un adversaire la place qu'il venait de gagner en court-circuitant une chicane, malgré plusieurs injonctions de la direction de course !

Pour avoir serré un adversaire contre le mur des stands à très haute vitesse et risqué de provoquer un véritable carnage, le pâle revenant de 2010 a encaissé pour sa part dix places de rétrogradation sur la grille du GP suivant, en Belgique, alors même qu'il aurait dû en être purement et simplement exclu. Pour l'exemple.

En y repensant, on réalise que Vettel a été, en fait, plus lourdement frappé que son aîné. Schumi n'a plus rien à espérer de cette saison dans laquelle il n'a joué aucun rôle, alors que cette mésaventure pourrait faire perdre le titre à Sebastian. Sur ce, bonne lecture...

SOMMAIRE / SEPTEMBRE 2010

PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

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

DEUXIÈME SECTEUR : LES REPORTAGES

- 30 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS :**
ADRIAN SUTIL & VITANTONIO LIUZZI
Les deux équipiers (et bons camarades) de Force India vous répondent
- 37 **PREMIER BILAN À MI-SAISON**
Notre jury - constitué des trois sommités que sont Pat Symonds, Mike Gascoyne et David Coulthard - "juge" les 12 équipes et les 25 pilotes
- 46 **MICHAEL SCHUMACHER :**
"NE M'ENTERREZ PAS TROP VITE"
Gerhard Berger, Jackie Stewart, Eddie Jordan et Bernie Ecclestone entre autres débattent au sujet du retour - raté ou non ? - du pilote allemand
- 54 **SOUVENIR : LA FERRARI F2000**
Avec elle, Michael remporta le premier titre de la Scuderia depuis 21 ans
- 60 **LES "DEVOIRS" DE RUBENS BARRICHELLO**
Sans tests entre les courses, Rubens et ses collègues doivent potasser
- 64 **COMMENT UNE FORMULE 1 PASSE-T-ELLE DE 300 À 100 KM/H EN À PEINE DEUX SECONDES ?**
Plutôt bien en fait, comme l'explique notre expert Pat Symonds
- 66 **HOMMAGE À JOCHEN RINDT, SEUL CHAMPION DU MONDE DE F1 COURONNÉ À TITRE POSTHUME - IL Y A 40 ANS**
"Nous aurions monté une équipe ensemble," dit Bernie Ecclestone
- 70 **VISITE DE LA PLACE ROUGE À MOSCOU DANS LE SILLAGE DE VITALY PETROV**
Le pilote russe de Renault voit sa popularité grimper en flèche
- 76 **GRAND PRIX DE CORÉE : "LE CIRCUIT SERA PRÊT À TEMPS," ASSURENT LES ORGANISATEURS**
F1 Racing s'est rendu sur le chantier pour voir ce qu'il en était...

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

- 82 **SOMMAIRE**
- 84 **ALLEMAGNE** : l'analyse de Pat Symonds
- 88 **HONGRIE** : l'analyse de Pat Symonds
- 92 **CHRONIQUE** : Renaud de Laborderie
- 94 **À VENIR** : Grand Prix de Belgique
- 96 **À VENIR** : Grand Prix d'Italie
- 98 **SUJET BRÛLANT** : les consignes





Parade

La plus rapide des Ferrari ? Le samedi, Fernando Alonso a montré qu'il pourrait se battre pour la victoire. Mais le lendemain, il a fallu dire à son équipier Massa que l'ibère était plus rapide pour qu'il puisse s'imposer...

Où Hockenheim, Allemagne **Quand** Samedi 24 juillet 2010

Photographe Steven Tee/LAT







Parade

Les temps sont durs Lewis Hamilton n'est "nulle part" ce vendredi à Hockenheim, mais assurera le dimanche une 4e place lui permettant de conserver sa place de leader du championnat. Pas pour longtemps...

Où Hockenheim, Allemagne **Quand** Vendredi 23 juillet 2010

Photographe Michael Kunkel/McLaren





Parade

Étincelles Timo Glock en fait au propre et au figuré pour se qualifier en tête des nouvelles écuries sur le Hungaroring. Mais 24 heures plus tard, le pilote de la jolie Virgin terminera derrière ceux des Lotus, leaders de la "Ligue 2".

Où Hungaroring, Hongrie **Quand** Samedi 31 juillet 2010

Photographe Mark Sutton/Sutton Images





FITPASS

Votre laissez-passer pour le paddock

OPINION

Les "gris" ont deux courses pour rester dans... la course

À Spa et Monza, pour McLaren et ses pilotes face à Red Bull et Ferrari, ça passe ou ça casse...

Les deux dernières courses en Europe de la saison vont être cruciales pour que Lewis Hamilton et Jenson Button gardent une chance de conquérir le titre car Spa et Monza devraient favoriser les points forts des McLaren.

Après être apparu en retrait sur les Red Bull et les Ferrari en Hongrie, Hamilton a admis que McLaren avait le dos au mur dans la course au titre. Mais la chance pourrait sourire en Belgique

et plus encore en Italie, où la vitesse de pointe et la puissance sont très importantes.

Si la McLaren manque d'appui par rapport à ses rivales, son "F-duct" combiné à la puissance de son moteur Mercedes font de la MP4-25 la voiture la plus rapide dans les lignes droites, ce qui pourrait être crucial sur ces deux pistes historiques. On pourrait rétorquer que les McLaren sont plus rapides parce qu'elles courent avec

moins d'appui et donc moins de traînée mais au Canada, sur un circuit aux caractéristiques similaires à celles de Spa et Monza, les deux anglais ont fini aux deux premières places avec un équilibre parfait entre vitesse de pointe et appui.

« À Montréal, les McLaren n'avaient pas l'avantage en vitesse que beaucoup espéraient, » dit l'expert technique de F1 Racing, Pat Symonds. « Ils ont eu l'intelligence de sacrifier

LA MP4-25 DEVRAIT EXCELLER À...

SPA

Après La Source, les voitures roulent à fond vers l'Eau Rouge puis jusqu'aux Combes, ce qui permettra à ses pilotes d'utiliser "à plein" leur F-duct.





12

DES ROUES MIEUX ACCROCHÉES EN 2011

Durant les qualifications en Allemagne, Timo Glock a évité de peu une roue perdue par la voiture de Tonio Liuzzi – d'où un changement de règlement



15

MASSA DÉÇOIT SES COMPATRIOTES...

Les consignes déguisées de Ferrari à Hockenheim ont fait du bruit au Brésil et du tort au pilote brésilien de la Scuderia qui n'a pas été compris...

un peu de vitesse de pointe pour mettre un peu d'aile, sauvegardant ainsi leurs pneus. »

Pour l'intérêt du championnat, il est essentiel que McLaren marque de très gros points en Belgique et en Italie, car ensuite la saison se poursuivra à Singapour et Suzuka – deux de ces pistes à fort appui qui, jusqu'à ce jour, leur conviennent moins bien qu'à leurs principales rivales. « *Les McLaren ont peu d'appui et semblent très raides, »* poursuit Symonds. « *Elles devraient être meilleures à Spa car on n'y court pas avec le maximum d'appui et la souplesse des suspensions n'est pas très importante. À Monza, leur raideur les gênera au freinage et sur les bordures mais leur F-duct sera fabuleux. »*

Depuis le Canada, les McLaren ont été incapables de se battre pour la victoire malgré l'introduction de plusieurs évolutions, dont un diffuseur soufflé qui devait les rapprocher du niveau d'ad-

hérence des Red Bull. Sur le Hungaroring, un circuit qui exige de forts appuis et une bonne souplesse, Hamilton était presque à deux secondes de Sebastian Vettel en Q3, écart énorme qui pourrait être dû en partie à ce que beaucoup considèrent comme des ailerons avant trop flexibles. La FIA va d'ailleurs mettre en place de nouveaux tests de conformité sur l'aile avant et le fond plat des Red Bull et des Ferrari en Belgique et en Italie, ce qui devrait apporter à McLaren les éclaircissements désirés mais pourrait survenir trop tard dans la saison pour lui permettre de réagir d'une façon adéquate.

En dépit de la réduction de ses chances pour le titre, Lewis est réaliste à propos des chances de McLaren de rester dans la course : « *Si les Red Bull avaient fini toutes les courses, elles seraient loin devant, mais elles n'y sont pas par-*

PLUS RAPIDE "SANS" APPUI

Avec peu d'appui, comme à Spa et Monza, la McLaren "volait" à Montréal par rapport à ses rivales. Voici les vitesses maxi relevées lors du GP du Canada...

Plus rapide	Vitesse (km/h)	Position finale
Button	320,04	2e
Hamilton	319,74	1er
Alonso	316,84	3e
Massa	316,44	15e
Vettel	312,04	4e
Webber	311,95	5e

venues, » dit-il. « *Elles ont connu des problèmes de fiabilité et commis des erreurs et nous en avons profité. Je suis assez fort pour gagner le championnat mais aurons-nous la voiture pour y parvenir ? je ne sais pas. »*

Les McLaren devront réellement faire le maximum à Spa et Monza si elles veulent reprendre la tête du championnat.

LA MP4-25 DEVRAIT EXCELLER À...

MONZA

Le circuit italien comprend quelques très longues lignes droites où le F-duct devrait aussi permettre de dépasser ou de contrer d'éventuelles attaques.



TECH

Tout va être fait pour prévenir une répétition de l'incident d'Hockenheim

Après qu'une roue de Liuzzi se soit envolée, les voitures 2011 auront huit câbles d'ancrage



Timo Glock a eu bien de la chance de ne pas être heurté par cette roue de la Force India de Tonio Liuzzi...

Les ingénieurs de la F1 espèrent que l'arrivée des doubles câbles d'ancrage par roue l'an prochain empêchera la répétition du terrible accident vu en qualification lors du GP d'Allemagne, quand Timo Glock, le pilote Virgin, a évité de peu d'être atteint pas une roue qui rebondissait. Le pneu errant s'était détaché de la Force India de Tonio Liuzzi après que l'Italien soit sorti de la piste au dernier virage et que le câble de sa roue avant gauche ait cassé.

C'était la seconde rupture grave de câble cette saison. Lors des essais du GP de Chine, Sebastien Buemi avait perdu ses deux roues avant quand les attaches de sa suspension avaient lâché. Heureusement, comme à Hockenheim, personne n'avait été blessé.

Le directeur technique de Williams, Sam Michael, a dit à *F1 Racing* que la modification du système d'ancrage en 2011 rendra ce risque moins probable : « L'an prochain, toutes les voitures auront deux câbles d'ancrage par roue, ce

qui doublera la capacité d'absorption d'énergie. » Ces câbles, qui courent le long des bras de suspension, sont obligatoires depuis 1999 et leur importance fut mise en évidence l'an dernier quand le jeune pilote de F2 Henry Surtees fut tué après avoir été heurté à la tête par une roue détachée.

Les câbles sont réalisés avec une fibre appelée Zylon qui peut supporter une charge de cinq tonnes, mais, comme l'explique Michael, ça ne marche pas toujours : « En cas de rupture, on découvre souvent que la roue a tourné et sectionné le câble. Les parties n'ont pas absorbé d'énergie. C'est pourquoi l'an prochain, il y aura deux câbles par roue, chacun courant au cœur d'un élément différent de suspension à au moins 100 mm de distance de l'autre. Ainsi, en cas de problème, on augmente les chances que la roue reste attachée à la voiture. »

Malheureusement, ce système dédoublé ne peut être introduit dès cette année car il nécessite un changement substantiel du design des suspensions. Alors, pour le reste de la saison, il reste à espérer que le câble simple fasse mieux son travail qu'à Hockenheim.



Endommagés mais intacts : en Hongrie en 2009, les câbles avaient tenu sur la Ferrari de Massa.



L'agression de Michael sur Rubens en Hongrie a beaucoup choqué.

OPINION

"Michael a agi de façon désespérée"

Ancien équipier de Schumi, Johnny Herbert pense que la pression affecte son pilotage

Johnny Herbert pense que la manœuvre controversée de Schumacher contre Rubens Barrichello lors du GP de Hongrie est un signe que le septuple champion du monde est sous la pression. « Ce qui est arrivé a montré son désespoir, » dit Herbert, qui était le pilote désigné comme commissaire en Malaisie et en Turquie. « Les choses ne se passent pas comme Michael l'espérait et on l'a vu utiliser les mêmes tactiques dans le passé à l'égard de Hill en 94 et de Villeneuve en 97. »

L'Allemand a écopé d'une pénalité de dix places pour avoir poussé son rival vers le muret des stands alors que ce dernier le doublait, une manœuvre largement condamnée. Mais pour Herbert, ex-équipier de Schuma-

cher, le septuple champion du monde a eu de la chance de s'en tirer sans punition jusqu'à ce jour.

« Je pense que nous avons vu le même genre de chose au Canada. Il est sous pression depuis son retour et à Montréal, nous avons vu des défauts dans son armure. Il fut proche de la limite en deux occasions : d'abord avec Kubica quand il l'a poussé dans le gazon, ensuite avec Massa qu'il a serré au freinage. Les deux fois, il était à la limite mais n'a pas été puni. »



Herbert était steward à Sepang et Istanbul.

Schumacher s'est excusé du bout des lèvres pour l'incident en Hongrie, disant que la manœuvre était peut-être trop dure et que dans ce cas, les commissaires avaient eu raison. Il n'empêche que son pilotage sera observé de près pour le reste de l'année.

CINQ MINUTES AU TÉLÉPHONE AVEC...

PETER SAUBER

PATRON ET AMATEUR DE CIGARES



Kamui Kobayashi a réalisé quelques belles performances récemment : répond-il à vos attentes ?

Je m'attendais à ce qu'il soit dans le coup, sans quoi je ne l'aurais pas signé. Ce n'est pas facile pour les pilotes japonais car la plupart des courses se déroule en dehors de leur environnement culturel. Si l'un d'eux réussit malgré tout, comme Kamui, c'est bon signe.

Il avait eu un début de saison difficile. Qu'est-ce qui a changé ?

Le problème, c'était la voiture. Elle était trop lente et pas fiable. Après cinq courses, il n'avait fait que 21 tours, et n'avait donc eu aucune chance de la comprendre. Il n'est pas encore à son maximum et il n'atteint pas celui de l'auto, mais c'est normal pour un rookie.

Vous avez la réputation d'être un découvreur de talents...

La confirmation que j'ai bien fait d'engager un débutant arrivera quand les grandes équipes se mettront à frapper à ma porte !

L'équipe a-t-elle été soulagée de marquer enfin des points ?

Oui, bien sûr, parce qu'au bout du compte, la F1 est un sport. La performance fait tout.

Cela l'a-t-il boostée d'associer Kamui et Pedro de la Rosa ?

Oui. Ils s'entendent bien et Kamui apprend beaucoup. Pedro est très ouvert avec lui.

Sauber Motorsport vient d'avoir 40 ans : en êtes-vous fier ?

Je suis heureux que l'entreprise ait 40 ans, mais l'objectif, pour moi, n'était pas d'être encore là à ce stade ! Cela dit, je suis fier que nous ayons fait vivre une équipe depuis la Suisse durant toutes ces années. Regardez le sport auto international : peu d'équipes vivent 40 années.

Imaginez-vous Sauber être encore là dans 40 ans ?

Bien sûr, pourquoi pas ? Mon travail est maintenant de lui donner la base de ses succès futurs - une solidité financière. Là, j'aurai accompli ma mission.



Kamui Kobayashi a impressionné Peter Sauber, mais ne l'a pas surpris.

Quiz F1 Racing

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



- 1 Qui était l'équipier de Gilles Villeneuve chez Ferrari en 81 ?
- 2 Quels moteurs l'écurie Minardi utilisait-elle en 1992 ?
- 3 Pour quelle écurie pilotait Jos Verstappen en 1996 ?
- 4 Qui se cassa le poignet aux essais du GP d'Afrique du Sud 1980 ?
- 5 Quel futur champion du monde de F1 fit ses débuts au GP d'Autriche 1980 ?
- 6 Qui a remporté le dernier GP des USA disputé à ce jour ?
- 7 Qui termina 2e derrière Peter Gethin du GP d'Italie 1971, lequel se joua au sprint ?
- 8 Qui remplaça Nigel Mansell chez Williams pour le GP de Belgique en 1988 ?
- 9 Dans quelle ville le circuit de Pedralbes est-il situé ?
- 10 Qui est le dernier portugais à avoir disputé un GP ?



CE GAMIN A DE L'AVENIR

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



Nyck De Vries C'est qui ?

Un prodige néerlandais du karting, âgé de 15 ans, présenté comme le futur Lewis Hamilton. À l'instar du champion F1 2008, il a signé très jeune chez McLaren et est managé par... Anthony, le père !

Il a fait quoi ?

Remporté des championnats du monde, d'Europe et d'Allemagne en kart, ce qui a attiré McLaren. "Nyck est très prometteur," a dit de lui Martin Whitmarsh, patron de l'équipe anglaise. "Nous avons l'intention de l'assister dans sa carrière et de lui donner tous les moyens pour réussir."

Autre chose à savoir sur lui ?

La route de De Vries vers les sommets paraît toute tracée. Son team manager en karting est Dino Chiesa, qui s'occupait de Lewis Hamilton et Nico Rosberg avant qu'ils passent à la monoplace.

Verdict ★★★★★

Son manager, Anthony Hamilton, est convaincu d'avoir une future star entre les mains mais évite les comparaisons directes avec son fils : "Nyck est un énorme espoir, et très prometteur. Ce n'est que le début, mais il fascine vraiment McLaren. C'est un jeune homme très impressionnant." assure-t-il.

À MI-SAISON...

La "super grille" 2010

La voici après addition du meilleur chrono de chaque pilote en qualification lors de tous les GP. Fernando paye cher son erreur de Monaco aux... essais libres

1. SEBASTIAN VETTEL
17min35,431s

2. MARK WEBBER
17min37,802s +2,371s

3. ROBERT KUBICA
17min44,730s +9,299s

4. NICO ROSBERG
17min5,627s +10,176s

5. LEWIS HAMILTON
17min48,042s +12,611s

6. FELIPE MASSA
17min49,857s +14,426s

7. MICHAEL SCHUMACHER
17min49,927s +14,496s

8. JENSON BUTTON
17min50,182s +14,751s

9. ADRIAN SUTIL
17min50,445s +15,041s

10. FERNANDO ALONSO*
17min52,064s +16,633s

11. RUBENS BARRICHELLO
17min52,811s +17,380s

12. NICO HÜLKENBURG
17min53,992s +18,561s

13. VITALY PETROV
17min54,743s +19,312s

14. PEDRO DE LA ROSA
17min56,238s +20,807s

15. KAMUI KOBAYASHI
17min57,501s +22,070s

16. SÉBASTIEN BUEMI
17min58,084s +22,653s

17. VITANTONIO LUZZI
18min00,624s +25,193s

18. JAIME ALGUERSUARI
18min00,701s +25,270s

19. HEIKKI KOVALAINEN
18min29,205s +53,774s

20. JARNO TRULLI
18min29,293s +53,862s

21. TIMO GLOCK
18min32,841s +57,410s

22. LUCAS DI GRASSI*
18min47,876s +1m12,445s

**23. BRUNO SENNA/
SAKON YAMAMOTO**
19min52,687s +1min17,256s

**24. KARUN CHANDHOK/
SAKON YAMAMOTO**
19min03,993s +1min28,562s

*Dans le cas où un pilote n'a pas signé de temps en qualification (Alonso à Monaco et di Grassi en Hongrie), le chrono du pilote le plus lent ayant accompli un tour lancé en qualif lui a été attribué.

"Au Brésil, certains disent que Felipe a "trahi" la nation..."

Si le fiasco des consignes a fait des vagues en Europe, ce n'est rien comparé à la réaction dans le pays de Massa...

À en juger par le nombre de lettres et d'e-mails envoyés à *F1 Racing*, il est évident que beaucoup parmi nos lecteurs ont été indignés par les consignes de Ferrari lors du GP d'Hockenheim, quand Felipe Massa laissa passer son équipier Fernando Alonso au 49e tour. La plupart d'entre vous se situent du côté de Massa, comme les commissaires de la FIA ont qui infligé 100 000 \$ d'amende à la Scuderia et ont mis le sujet à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Conseil Mondial, le 8 septembre. Mais dans le pays de Massa, le sentiment répandu est de n'avoir pas compris le vice-champion du monde 2008...

« Ce qu'il a fait est très mal et a affecté sa réputation au Brésil, » dit Livio Orrichio, un journaliste F1 à *O Estado de São Paulo*. « Notre peuple est très fier. Il veut que ses pilotes se battent. Il ne veut pas les voir lais-

ser échapper une victoire. Certains disent que Felipe a "trahi" la nation. »

Les mots sont rudes, mais Jaye Brito, de Globo TV, pense que Massa peut reconstruire sa réputation. « Il a déjà dit à Ferrari qu'il ne referra jamais la même chose, et il est juste de dire qu'il regrette l'épisode tout entier, » dit-il. « Il peut reconquérir sa popularité, mais il a besoin de bons résultats. »

S'il quelqu'un peut réagir sur la passe difficile traversée par Massa, c'est bien Rubens Barrichello :

« On ne retrouve jamais ce qu'on a perdu, » a déclaré l'ex-pilote Ferrari. « J'ai laissé la victoire à Michael en Autriche en 2002 en pensant que cela m'aiderait dans le futur et me mettrait en meilleure position. Ça n'a pas été le cas, rien n'a changé et j'ai



La célèbre phrase de Rob Smedley à l'attention de Massa s'est retrouvée sur un T-shirt au Brésil...

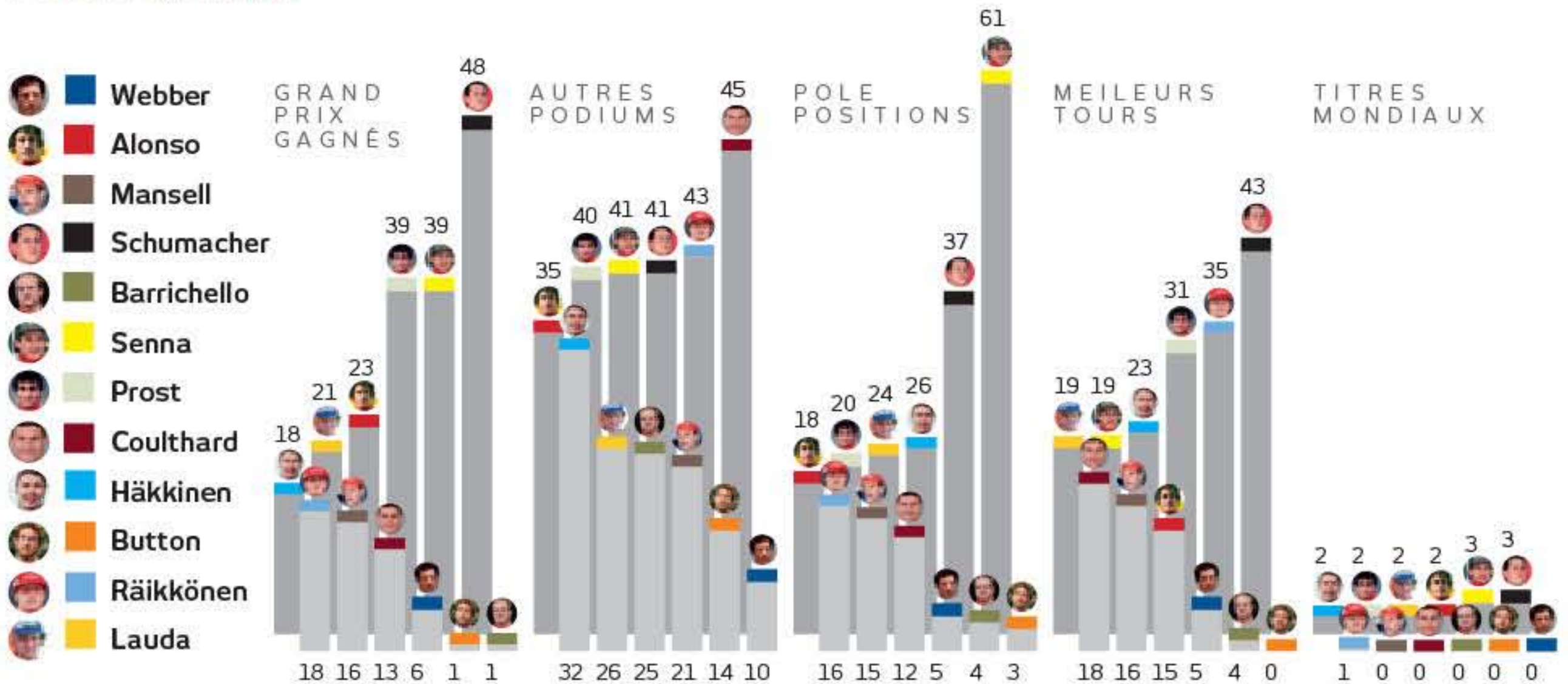
dû quitter l'équipe. Mais en partant, j'ai au moins retrouvé le respect au Brésil. »

Nous devons attendre la course disputée à Interlagos en novembre pour savoir si les fans offriront à Massa le même respect.



150 courses, série en cours

Mark Webber et Fernando Alonso ont pris leur 150e départ en Hongrie. Voyons comment ils se situent par rapport à d'autres après tous ces GP



SCIENCE

Petit-déjeuner, repas et dîner de champions

Porridge, muesli et pâtes propulsent Jenson et Lewis pour tout un week-end de course

La diététique est un des points les plus contrôlés chez les pilotes de F1. Mais comme l'explique Aki Hintsa, le responsable des performances humaines chez McLaren, l'alimentation d'un pilote lors d'un week-end de course est primordiale pour lui permettre de donner son maximum sur la piste.

« L'aspect le plus important est l'hydratation, cruciale pour atteindre la performance humaine optimale, » explique Hintsa. « Nous nous assurons que les aliments et les boissons ingérés par Jenson et Lewis se combinent pour optimiser le niveau d'hydratation optimale. »

Leur alimentation est faite sur mesure pour leur corps et leur métabolisme mais, en dépit de leur physique d'athlète, ils doivent veiller à ce qu'ils mangent : « Un contrôle rigoureux de l'apport calorique est essentiel pour prévenir toute variation de poids, » dit Aki. « Nous favorisons les hydrates de carbone lents, le porridge ou les mélanges multigrains pour le petit-déjeuner et des pâtes



Menu "week-end" typique de Jenson et Lewis

	+		+		+		+	
Petit déjeuner Porridge ou muesli multigrains		Milieu matinée Carbohydate ou boisson protéinée		Midi Pâtes cuites avec une sauce non épicée		Pause de l'après-midi Fruits		Dîner Pâtes cuites

pour le déjeuner et le dîner. »

En outre, les deux pilotes sont encouragés à grignoter entre les repas. « Les encas sont cruciaux pour que les apports en énergie soient réguliers dans la journée, mais ils doivent être adéquats » dit encore

Hintsa. « Des fruits, des hydrates de carbone et des mélanges de protéines. »

Ainsi, tandis que bien des gens de la F1 se nourrissent comme des gourmets, du porridge et des pâtes maintiennent les champions du monde de McLaren en forme.

CONTROVERSE

Alonso élu meilleur pilote de F1, mais...

Ses pairs ont désigné l'Espagnol (enfin, pas tous !) et ne voient pas Webber champion

SONDAGE

Faites une croix (X) dans le petit carré face au nom du pilote pour lequel vous votez...

- ALGUERSUARI, Jaime
- ALONSO, Fernando
- BARRICHELLO, Rubens
- BUEMI, Sébastien
- BUTTON, Jenson
- GLOCK, Timo
- GRASSI, Lucas di
- HAMILTON, Lewis
- KOBAYASHI, Kamui

Bien qu'il n'ait pas la faveur du public ce mois-ci après qu'il ait été impliqué dans les consignes de course données par Ferrari au GP d'Allemagne, et que sa saison ne soit somme toute pas mirobolante, il n'y a pas de meilleur pilote que Fernando Alonso si l'on en croit l'avis... de ses collègues.

Le tabloïd allemand *Bild* a mené une consultation anonyme parmi les 24 pilotes courant cette saison. Sur les 18 qui ont répondu, neuf ont désigné le double champion du monde 2005-2006 comme meilleur pilote du moment. Sept votes sont allés à égalité vers les deux pilotes McLaren, Lewis Hamilton et Jenson Button, tandis que Schumacher n'a reçu qu'une seule et unique voix – grandeur et décadence –, tout comme son jeune compatriote Sebastian Vettel.

Il est intéressant de noter que Mark Webber, qui s'est emparé de nouveau de la tête du championnat lors du GP de Hongrie, n'a pas recueilli une seule voix et n'a pas été cité comme possible champion du monde cette année. Cette catégorie est l'apanage de Lewis Hamilton avec huit voix, contre six à Sebastian Vettel puis deux à Jenson Button et Fernando Alonso.

Il y a toutefois matière à débat sur la validité de cette consultation. En effet, on peut se demander si les pilotes ont voté sérieusement, Nico Rosberg ayant été nommé "plus belle femme de la F1"... De plus, Robert Kubica, Vitaly Petrov, Rubens Barrichello et Nico Hülkenberg sont quatre des six pilotes qui ont choisi de ne pas participer au vote dans la catégorie principale.

Renault a-t-elle du mal à financer sa saison 2011 ?

L'équipe dit que non – mais il se pourrait que ce soit le cas...



Gerrard Lopez de Genii Capital, actionnaire majoritaire de Renault F1, avec Bernie Ecclestone.

Les spéculations vont bon train autour de la demande faite par Renault auprès de la FOM d'une avance sur les revenus des droits télé. Le patron de l'équipe, Eric Boullier, maintient que les finances de cette dernière vont bien mais alors, pourquoi demander de l'aide ?

Selon Boullier, l'équipe a signé avec de nouveaux sponsors, mais les premiers versements n'arriveront que plus tard dans l'année et l'argent de la FOM n'aurait fait l'objet que d'un emprunt pour permettre de financer la conception de la R31 de 2011.

Mais pour avoir demandé l'aide de Bernie Ecclestone, l'actionnaire majoritaire de Renault F1, Genii Capital, peut être taxé de naïveté... Cette requête nécessitait en effet l'approbation unanime des autres équipes et a été, comme on pouvait le prévoir, rejetée. La friction ainsi créée au sein de la FOTA et la publicité négative en résultant pourraient rendre l'équipe moins attirante pour les sponsors.

« Personne n'a obtenu d'explication satisfaisante sur ce qui se passe, » a dit une source proche de l'équipe à F1 Racing. « Si l'équipe manque d'argent, c'est préoccupant. Et dans ce cas, pourquoi n'essaie-t-elle pas d'obtenir un prêt bancaire à un bon taux ? Elle éviterait ainsi une publicité négative. » Nous observerons le développement de la situation...

La Scuderia Ferrari est chez elle à Monza

L'équipe italienne n'aime rien davantage que s'imposer devant ses chers et loyaux tifosi, ce qu'elle leur a offert 17 fois en 59 Grands Prix sur le plus célèbre des circuits de la péninsule



NEWS

Un mécanicien de Williams assommé par une roue folle...

... revient dans l'action de la course peu de temps après



"Vous inquiétez pas pour moi, tout va bien..."

Nigel Hope, mécanicien chez Williams, a eu la chance d'échapper à une blessure grave en Hongrie après avoir été assommé par une roue folle déboulant à plus de 80 km/h. La roue avait été perdue par la Mercedes de Nico Rosberg alors qu'il roulait à la vitesse limite de 100 km/h dans l'allée des stands après un arrêt au 15^e tour. Elle a évité de peu un mécanicien de Sauber avant de venir heurter par derrière Hope, qui portait heureusement son casque et attendait l'arrivée de Nico Hülkenberg.

Nigel a été directement conduit au centre médical du circuit, puis, après un check-up rapide, il est retourné directement au boulot, prenant part à l'arrêt au stand de Rubens Barrichello au 55^e tour ! En fait, le solide mécanicien ne semblait pas diminué par l'expérience : « Je suis un peu sonné, » dit-il, « mais ça ne va pas m'empêcher de travailler. »

Après la course, Mercedes a reçu une amende de 50 000 \$ pour avoir libéré Rosberg sans précaution. Ross Brawn a révélé que l'incident avait été causé par la chute accidentelle d'un écrou de roue du pistolet de serrage lors de l'arrêt au stand. « Nous allons voir comment empêcher que cela se reproduise, » a-t-il conclu. Propos qui seront bien accueillis dans l'allée des stands...

À SUIVRE...

Jean-Éric Vergne travaille sur la RB7 de l'an prochain

Déjà titré en F3, le Français de 20 ans monte en grade chez Red Bull

Membre de la filière Red Bull, Jean-Éric Vergne apparaît de plus en plus comme le pilote français le mieux placé pour accéder à la F1 dans un avenir pas trop lointain. Il vient de remporter le très relevé championnat de Grande-Bretagne de F3, succédant au palmarès à Emerson Fittipaldi, Ayrton Senna, Mika Häkkinen ou... Jaime Alguersuari, autre représentant de la marque de boisson énergisante. Vergne vient également de

monter d'un cran dans la hiérarchie des jeunes pilotes Red Bull, Brendan Hartley ayant été écarté de la filière. Il remplacera donc le Néo-Zélandais en fin de saison en World Series by Renault, au sein de l'écurie Tech 1.

S'il ne sait pas encore ce qu'il fera en 2011, Jean-Éric travaille déjà avec... Red Bull Racing sur la voiture de l'année prochaine.

« Je passe de plus en plus de temps dans le simulateur, » dit-il. « L'optique est de préparer

les courses ; on essaie différents réglages et on travaille également sur la RB7. J'apprends énormément, et j'étoffe mon bagage technique. »

Souhaitons-lui d'avoir bientôt l'occasion de l'exploiter en piste au volant d'une F1. Peut-être dès la fin de l'année en tests ?

● *Puisqu'on parle des jeunes français, Jules Bianchi, blessé aux vertèbres en Hongrie, espérait faire son retour en GP2 dès le week-end de Spa.*





AUX PORTES DE PARIS - AÉRODROME DE CERGY-PONTOISE

8 PISTES DE 800 À 1200 M



CHAMPION DE FRANCE - CHAMPION D'EUROPE

25 ANNÉES D'EXPÉRIENCE
EN COMPÉTITION AU SERVICE
DU DÉBUTANT ET DU PILOTE CHEVRONNÉ

Sodi

LE SITE IDÉAL POUR DÉBUTER
LE KART DE COMPÉTITION SANS AUCUNE CONTRAINTE

TÉL : 01.30.73.28.00

WWW.RKC.FR

MAGASIN ET PISTES

OUVERTS 7J/7

5000 ARTICLES DISPO SUR PLACE
AUX MÊMES TARIFS QUE LA VPC
PAS DE FRAIS DE PORT

GARDIENNAGE
ATELIERS - RÉVISIONS
CHÂSSIS - MOTEURS



Organisateur du premier Championnat du Monde



Creation - www.2502sa.com

25 02



Dites-nous tout, DOCTEUR PAT SYMONDS

Notre expert décortique les détails de la technologie F1

CE MOIS-CI : LES AILERONS AVANT FLEXIBLES

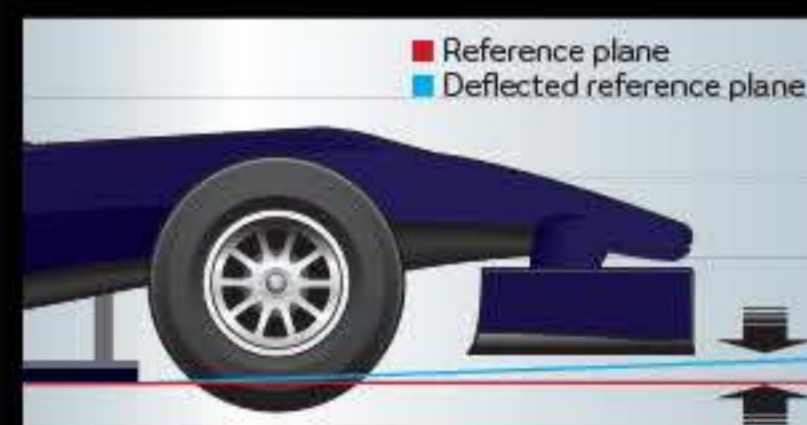


L'aileron avant de la Red Bull paraît plus bas que celui de la McLaren – mais est-ce juste qu'il est flexible ?



Les dérives de la McLaren sont en effet plus hautes, et génèrent de ce fait moins d'appui. Cas épineux.

AILERONS FLEXIBLES : QUE DIT LA RÈGLE ?



Les dérives d'aileron avant doivent être 75mm au-dessus du plan de référence mais si celui-ci dévie, l'aileron peut être plus proche du sol...



La FIA a prévu de nouveaux tests comprenant des charges additionnelles sur l'aileron avant en Belgique puis sur le fond plat en Italie.

GLENN DUNBAR/LAT - DARREN HEATH

Red Bull et Ferrari ont été accusées d'utiliser des ailerons avant flexibles. Quel avantage ceux-ci offrent-ils ?

Si on rapproche l'aileron avant, et particulièrement ses dérives d'extrémité, du sol, on génère plus d'appui. Ainsi, trois millimètres gagnés procurent approximativement un gain d'un dixième de seconde au tour sur la moyenne des circuits du championnat. C'est l'une des raisons pour lesquelles on voit les équipes tenter de faire rouler leurs voitures si près du sol.

Les pièces d'aéro flexibles sont censées être interdites, non ?

Le règlement statue que toutes les pièces aérodynamiques doivent être rigides. Naturellement, rien ne peut être absolument rigide, c'est pourquoi certaines tolérances sont accordées et des tests sont menés qui visent à contrôler la raideur de ces éléments. L'extrémité de l'aile avant, par exemple, peut fléchir de 10mm sous une charge de 50kg. Cependant, certains suspectent que l'aileron des Red Bull fléchit trop à grande vitesse.

Quel secret pour que ça marche ?

La difficulté réside dans le fait d'être sûr que l'aile est assez raide pour passer le test décrit mais pas plus rigide que nécessaire. Cependant, le secret ne réside pas seulement dans l'aile avant mais aussi dans le dessin du fond plat comme expliqué plus en détail dans le compte-rendu du GP de Hongrie, page 88.

En quoi sa structure diffère-t-elle de celle d'un aileron normal ?

Elle ne diffère pas fondamentalement. La fabrication en fibre de carbone permet aisément d'ajuster sa raideur en modifiant l'épaisseur et la direction des couches de carbone. Dans le cas des Red Bull Racing et des Ferrari, cet "accord" a été fait à la perfection.

Verrons-nous d'autres montages aérodynamiques flexibles ?

Bien sûr. Certaines équipes ont des volets d'aileron qui semblent identiques extérieurement et qui ont cependant des raideurs différentes de

façon à modifier l'équilibre de la voiture entre haute vitesse et virages lents en sélectionnant la bonne rigidité des composants.

Beaucoup d'équipes sont furieuses de la façon dont l'aileron de Ferrari et Red Bull fléchit. La FIA a-t-elle un plan pour les apaiser ?

La FIA a une vision pragmatique du sujet et elle agira toujours si elle a le sentiment que des équipes outrepassent les limites acceptables. Le 4 août, une note été adressée à toutes les équipes pour annoncer que le contrôle des fonds plats et des ailerons sera renforcé en deux temps. Lors du GP de Belgique, la FIA introduira des tests de charge supplémentaires sur l'aileron avant et des vérifications plus poussées de la conception du support des fonds plats. Lors du GP d'Italie, d'autres tests de charge sur le fond plat seront mis en œuvre et des contraintes de design du patin seront appliquées, rendant impossible une flexibilité considérée comme supérieure à la "normale".

Foncez en pages 84 et 88 pour les analyses de Pat Symonds des Grands Prix d'Allemagne et de Hongrie... mais n'oubliez pas de lire le reste ! >

BRM



V7-38-UK

Diamètre disponible en 38 ou 44 mm



VI2-44-FLAG

www.brm-manufacture.com

Tél. 01 61 02 00 25

Bernard Richards Manufacture

Bernard Richards Manufacture

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

MONACO Temps & Passions +377 9777 1625

BELGIQUE BRUXELLES : George Joailliers +32 2 343 52 34 - Hall of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Desitter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69 - NAMUR : Jeffrey +32 8 122 03 32

LUXEMBOURG Wagner +352 22 63 70

photos non contractuelles



VILLENEUVE

Jacques chroniqueur : plus âgé, assagi, mais toujours avisé



Défendre, oui, bloquer, non !

L'attaque de Michael sur Rubens en Hongrie fut pathétique, dangereuse et très triste à voir. Elle illustre un abus de la règle autorisant un seul changement de ligne et son manque total de compréhension par le public, les médias et les pilotes. Il y a une règle principale qui dit qu'on n'est pas autorisé à gêner, ce qui pourrait inclure de piloter dangereusement et de forcer un autre pilote à faire une action évasive, comme ça été clairement le cas de Rubens. La règle d'un seul changement de ligne n'entre même pas en compte ici.

À la base, on ne peut bloquer mais on peut défendre ; choisir la ligne intérieure d'un virage est acceptable tant que l'attaque par l'intérieur survient avant la zone de freinage et avant que l'autre se soit engagé. L'attaque doit être faite alors qu'il y a plus que la longueur d'une voiture d'écart. La règle du seul changement de ligne vise à empêcher de zigzaguer ou de protéger l'in-



Le geste de Schumacher sur Barrichello en Hongrie : "Pathétique, dangereux et très triste à voir."

térieur puis de revenir sur la trajectoire de course pour freiner. Elle vaut aussi pour celui qui porte l'attaque, puisqu'il ne doit jamais revenir sur la trajectoire de course pour ou pendant le freinage, même face à des retardataires. La FIA devrait clarifier tout ça de nouveau et rappeler à tout le monde ce que sont les règles et leurs raisons d'être (à moins que l'interprétation ait changé depuis...). Les stewards ont réagi cette fois, et c'est bien car ça crée un précédent et ça aura, je l'espère, un effet positif : rappeler que la F1 montre l'exemple à toutes les autres catégories. Respecter ces règles ne peut qu'améliorer la compétition, avec plus de

chances (et plus sûres) de dépasser.

C'est bien que Michael ait fini par s'excuser, car ça aura un impact sur ce qui est perçu comme bien ou mal et les pilotes doivent apprendre cela quand ils gravissent les échelons. De plus, on peut changer d'avis quand on réalise et admet ce qu'on a fait. Michael a toujours soutenu la sécurité et c'est bien de le voir réagir d'une manière aussi respectueuse.

Les pilotes ne sont que des humains et ce genre de situation extrême aura toujours tendance à arriver pour le dernier point – comme dans ce cas –, un podium ou une victoire !



Vettel ne doit plus agir comme un gamin

La lutte pour le titre est géniale ! C'est tellement ouvert... Psychologiquement, Webber tient Vettel sous contrôle et la rage de ce dernier en Hongrie était évidente, mais il ne peut



s'en prendre qu'à lui-même. Il doit arrêter de se comporter en enfant gâté. C'est ce qui arrive quand on vous dit très jeune que vous être la star à venir et qu'on vous donne tout ; c'est le principal côté négatif des programmes de développement de jeunes pilotes. Moi, je parie sur Webber : il a le meilleur char (!), est fort mentalement et paraît plus endurci. Lewis est très rapide mais d'habitude il fait des erreurs en fin de championnat. Sa voiture n'est pas très bonne et il doit sur-piloter, mais on ne peut l'en blâmer.



Ferrari n'est pas la seule à faire ça...

Ce qui s'est passé en Allemagne n'aurait pas dû arriver, mais Ferrari n'est pas la seule équipe à utiliser des phrases "codées" pour les consignes. Elle est montrée du doigt pour l'avoir fait souvent et de façon si évidente. Personne ne s'en serait préoccupé si cela avait été la dernière course de la saison et si un seul des deux pilotes avait joué le championnat, mais ce n'était pas le cas. Une amende n'aura aucun effet, mais l'affaire n'est pas close.



MOTS CLÉS...



Stupide



Erreur



Controverse



Super voiture



Beau pilotage



Bien vu



Mal vu

ABONNEMENT

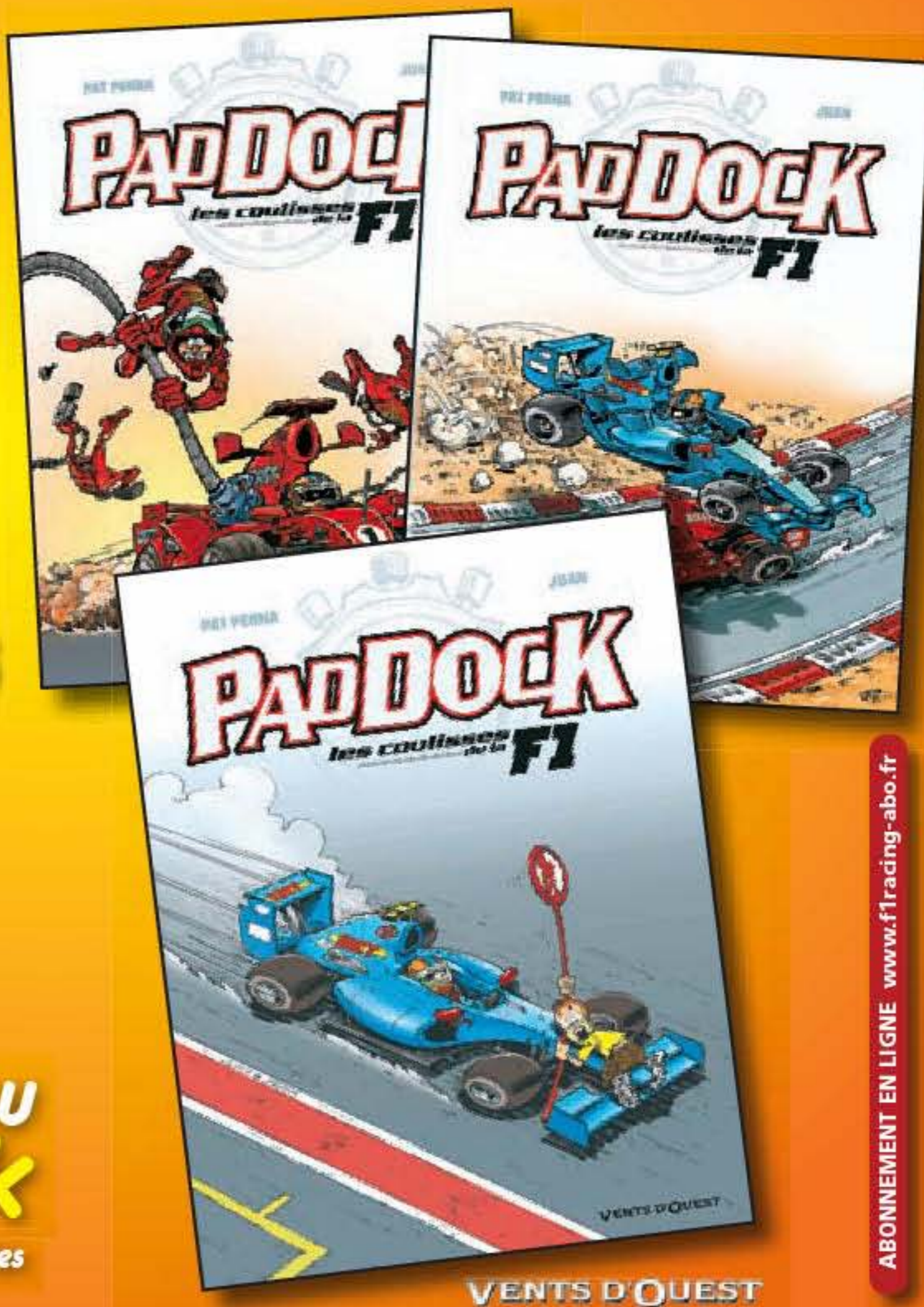


FAITES UN PLEIN... D'HUMOUR !

1 AN - 12 NUMÉROS

49,50 €

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



et recevez en cadeau la **BD Paddock**

L'un des 3 tomes en fonction des stocks disponibles

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

* prix de vente au numéro

ABONNEMENT EN LIGNE www.f1racing-abo.fr

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

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

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

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

Oui, je m'abonne à F1 Racing pour 12 numéros, je reçois en cadeau de bienvenue **la bande dessinée Paddock*** (Les coulisses de la F1) et je ne paie que 49,50 € au lieu de ~~66,00 €*~~ (Étranger et D.O.M.-T.O.M. nous consulter)

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal Tél E-mail

Je règle par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **F1 Racing**

Carte bancaire   

..... Expire fin

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

Date et signature (obligatoire)

* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous recevrez votre cadeau dans un délai maximum de 45 jours après l'enregistrement de votre règlement. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de F1 Racing au prix de 5,50 € par numéro (frais d'envoi en sus) et la BD Paddock au prix de 9,40 € par numéro (frais d'envoi en sus). Étranger et DOM-TOM, nous consulter (bbmedia@abomarque.fr). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

LIONEL FROISSART



“Le développement de la F1 d’un point de vue commercial a enfanté des GP opportunistes dont l’intérêt avait peu à voir avec le sport...”

Longtemps les GP de Grande Bretagne, de France, d’Italie, de Monaco, d’Allemagne et de Belgique ont formé l’ossature du championnat du monde qui était, au début de son histoire, réservé aux conducteurs (celui des constructeurs a été créé en 1958). Ceux des États-Unis et d’Argentine, apparus au court des années cinquante, représentaient alors l’exotisme absolu. Les déplacements vers ces contrées réclamaient d’ailleurs plusieurs semaines de voyages maritimes pour transporter le matériel. Ces rendez-vous connais-

saient un écho retentissant dans les pays visités.

Ces événements, avec ou sans pilotes locaux, suscitèrent des vocations ; les organisateurs mexicains, sud-africains, espagnols ou canadiens se mirent sur les rangs. À l’époque, il était facile d’organiser une course de Formule 1. Il suffisait de disposer d’un beau circuit – le cahier des charges se réduisait à sa plus simple expression – et d’offrir de belles primes d’arrivée pour les équipes et les pilotes. Les plus grands champions se déplaçaient, ravis de s’affronter au volant de

machines puissantes et agiles.

C’est au début des années soixante-dix que le championnat s’est considérablement étoffé, le nombre de courses par saison passant la dizaine puis la douzaine jusqu’à atteindre la quinzaine par an. Le Brésil a ainsi complété la tournée sud-américaine. Le Canada a trouvé sa place entre le Mexique et les États-Unis. Les courses faisaient leur apparition souvent en fonction de la nationalité de nouveaux pilotes. Ainsi arrivèrent la Suède, la Hollande ou encore l’Autriche. Tout cela fonctionnait selon une certaine logique.

Puis, avec le développement commercial de la Formule 1 à partir des années quatre-vingts apparurent ce qu’il faut bien appeler les GP opportunistes, dont l’intérêt se situait parfois très loin du sport. Les exemples les plus extrêmes vinrent encore une fois des États-Unis.

Il est évident que Las Vegas n’avait qu’un rapport très lointain avec la compétition automobile lorsqu’un Grand Prix y fut organisé sur le parking d’un hôtel tout aussi grand. La logique des organisateurs ne fut jamais très claire. Comme si la capitale du jeu avait besoin de la F1 pour étendre sa notoriété au-delà du Nevada et des frontières des USA... Ce fut évidemment un fiasco populaire à chaque fois, les joueurs invétérés n’ayant même pas l’idée de quitter les salles climatisées et les machines à sous pour aller voir tourner en rond des inconnus dans leurs drôles de machines. Mais les casinos étaient prêts à déboursier un bon paquet de dollars pour offrir un spectacle sortant de l’ordinaire, alors...

Le GP de Long Beach connut une vie plus longue et prit une place plus légitime au calendrier. Dans un pays aussi vaste que les USA, il n’y avait rien de choquant à organiser deux GP, un à l’est et un autre à l’ouest. Si la F1 avait intéressé les Américains, il aurait même été judicieux d’en organiser un au nord et un autre au sud. Ce qui fut fait en 1984, avec une épreuve organisée à Dallas et une autre à Détroit à quinze jours d’intervalle. Une pure folie. Celui de Dallas restera comme un flop retentissant avec des tribunes vides, une piste improvisée dans un quartier sans intérêt, et disputé sous une chaleur insupportable. À part la visite du ranch de Southfork, rendu célèbre par la série *Dallas* dont quelques-unes des vedettes honorèrent la course de leur présence, le petit monde de la F1 ne garda pas un souvenir impérissable de cette expérience sans suite.



“Le GP d’Australie a toujours eu un grand succès, qui ne s’est pas démenti quand la F1 a quitté Adélaïde (ci-dessus) pour Melbourne”



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

Produire la F1 à Détroit avait plus de sens. Il s'agissait tout de même de la ville de l'automobile. Mais que ce soit au pied du *downtown* ou sur une île aménagée, ce GP fut lui aussi éphémère. On pourrait en dire autant des passages à Indianapolis (époque moderne), la F1 n'ayant pas grand-chose à faire sur le célèbre *speedway*. Quant à Phoenix, ce fut une aimable plaisanterie au milieu d'une ville désertique.

Mais on peut se consoler en constatant que le championnat du monde de F1 présente l'avantage de faire des expérimentations. Il y eut ainsi deux GP du Pacifique disputés sur le tracé d'Aida, parfaitement insipide et difficile d'accès. Pour faire plaisir à Toyota, il y eut des tentatives à Fuji, mais la météo locale ne se prête pas à la F1. Plus récemment, l'immense Chine s'est offert son GP. Et la première édition connut un relatif succès. Ce n'était qu'un leurre. La majorité des spectateurs avaient été priés de faire le nombre dans les tribunes. Depuis, elles restent quasi vides.

Par chance, il y a des pays organisateurs improbables qui parviennent à tenir la distance. Ainsi, il était assez osé d'organiser en 1986 un GP de Hongrie à quelques kilomètres de Budapest. À l'époque, il était encore question de passage à l'Est et de rideau de fer.

Pourtant, malgré un circuit raté, l'étape hongroise perdure. Il faut dire que Bernie Ecclestone a quelques amis dans ce pays. Presque

de la famille. Et dans l'esprit du grand argentier de la F1, la famille c'est sacré. Et puis, dès lors qu'un gros chèque tombe tous les ans, il n'y a pas de raison de rayer une épreuve du calendrier. Ce ne sont pas tribunes vides qui peuvent y changer quelque chose. Il faut se souvenir que la F1 a fait étape à Jerez tant que les organisateurs payaient rubis sur l'ongle, mais que les spectateurs étaient rares. Malgré la colère d'Ecclestone de voir le circuit de Turquie déserté, il le maintient dans sa liste en échange de chèques à rallonge.

Parmi les épreuves relativement jeunes au calendrier de la F1, le rendez-vous de Bahreïn n'a aucun sens. Il se dispute sur un circuit sans intérêt. La plupart des rares spectateurs sont invités. Les riches locaux, eux aussi invités, viennent voir le départ et repartent aussitôt. Le rendez-vous d'Abou Dhabi, qui n'existe que par la force du dieu pétrodollar, est voué au même destin malgré des installations



"Produire la F1 à Détroit avait du sens. Mais que ce soit *downtown* ou sur une île aménagée, ce ne fut qu'un de ces éphémères GP des USA..."



"Le succès du premier GP de Chine, lui, était un leurre. La majorité des spectateurs avait été priée de faire le nombre dans les gradins"



dont les coûts de réalisation ont explosé tous les records. Et un départ donné entre chien et loup n'y a rien changé.

Il y a, bien sûr, des exceptions à la règle. Malgré son éloignement, le GP d'Australie a toujours été un succès. Lequel ne s'est pas démenti – au contraire – lorsque les F1 ont quitté Adélaïde pour aller tourner à Melbourne. Celui de Singapour, qui a innové en devenant le premier GP de l'histoire disputé en nocturne, pourrait bien devenir un *must* si les bailleurs de fond locaux ne se lassent pas. Une vraie réussite.

Mais l'essentiel est, bien sûr, que la demi-douzaine de GP historiques survive à la montée en puissance de toutes ces courses exotiques dont la principale qualité est de faire vivre la F1 et d'en engraisser ses principaux acteurs. **F1**

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



QUE SONT-ILS DEVENUS ?

RAUL BOESEL

De pilote Ligier à DJ sur l'île d'Ibiza : ça, c'est un changement de vie !



Avant

GP du Canada 1982, course célèbre pour l'algarde entre Boesel et Chico Serra.

Le Brésilien Raul Boesel arriva en F1 chez March en 1982, à 25 ans. Il avait de grands espoirs pour cette première saison, ayant accompli avec succès un test chez McLaren – récompense de sa 3e place dans le championnat britannique de F3.

Hélas, ses espoirs furent déçus car la March 821 qu'il pilotait cette année-là se révéla extrêmement lente. Une 8e place en Belgique fut le haut fait d'une saison par ailleurs misérable, dont on se souvient surtout pour les coups de poings échangés avec son compatriote Chico Serra au GP du Canada. Boesel passa chez Ligier en 1983 mais l'équipe française était sur le déclin et il ne fut pas du tout en mesure de faire bonne impression. Quatre "top dix" ne lui suffisant pas à trouver un autre volant, il quitta l'Europe l'année suivante pour courir en Indycar.

« Je n'ai pas réalisé ce que j'aurais aimé en F1. Quand je suis arrivé, je n'avais que peu d'expérience et il y avait beaucoup de changements de règlement avec les turbos, l'effet de sol et tout ça. Si on n'avait pas une très bonne voiture,



Après

La F1 mène à tout à condition d'en sortir, et Raul a comme une seconde jeunesse.

on ne pouvait aller nulle part. Mais cela dit, je devais saisir ma chance. Les résultats ne venant pas, ce fut très frustrant.

Beaucoup de gens se souviennent de moi pour cette fameuse bagarre avec Chico Serra, mais ça ne me dérange pas. On était tous les deux sous pression à l'époque mais maintenant, on est bons amis et on en rigole. Le sport auto étant ce que j'aimais le plus, je me suis dit qu'il fallait que j'aille en faire ailleurs quand j'ai quitté la F1 et j'ai choisi les USA.

Mais j'ai toujours adoré la musique. Peu après mon arrivée en Angleterre

pour courir en F3, je suis allé voir Pink Floyd à Londres. Puis, en 2003, je me suis mis à la musique électronique. À la fin de 2006, j'ai décidé qu'il était temps d'arrêter la course car en me réveillant le matin, je pensais à la musique plus qu'à la vitesse à laquelle négocier un virage. J'ai décidé d'apprendre sérieusement le métier de DJ. Je me suis enfermé pendant huit mois, je me suis acheté du matériel et j'ai pris un instructeur. C'était bien plus dur que je ne le pensais mais j'ai vraiment aimé ça. Aujourd'hui, j'en vis et j'ai même un studio chez moi.

Je donne quelques concerts chaque semaine, essentiellement au Brésil mais j'ai aussi joué à Miami et Ibiza. Ma set-list est surtout constituée de techno et de *house*, mais il faut s'adapter à l'ambiance de la nuit. Pilote et DJ sont deux activités différentes, mais il y a des similitudes. Dans une voiture, on se concentre très fort et on écoute tous les bruits du moteur ; en musique, on se concentre très fort et on écoute avec attention la musique pour s'assurer de bien mixer les chansons et de ne pas manquer le *beat*. Quand les gens aiment, ils lèvent les bras, et ça fait comme quand on passe une courbe à fond. »



1982 : Premiers pas en F1

Qualifié 21e au GP d'Afrique du Sud mais finit six rangs plus haut, en 15e place



1983 : Meilleur résultat

Termine à la porte des points, en 7e position, au GP des USA à Long Beach



Aujourd'hui...

DJ professionnel à 52 ans, fait danser les fans de techno dans les clubs du monde entier

LA VICTOIRE DE FRANCHITTI LE FAIT REMONTER DANS LES SIX PREMIERS

Grâce à sa victoire au Mid-Ohio, le champion en titre d'IndyCar devance son rival de Formule 1



Dario Franchitti a regagné les six premiers pilotes du Castrol Rankings après avoir battu son rival pour le titre d'IndyCar, Will Power, en remportant la course de Mid-Ohio.

Le passage aux stands du champion de l'écurie Chip Ganassi a été plus rapide que celui de Power (écurie Penske), permettant à Franchitti de remporter sa deuxième victoire de l'année.

Grâce à celle-ci, le Britannique a dépassé les stars de la Formule 1, Fernando Alonso et Jenson Button, au Castrol Rankings. Power a également progressé, l'Australien remontant de cinq places à la 16^{ème} position, devançant notamment Robert Kubica, Kyle Busch et Nico Rosberg.



IndyCar Ryan Briscoe

Avec sa sixième place au Mid-Ohio, Ryan Briscoe (à droite) a rétrogradé derrière la star du rallye, Mikko Hirvonen, et il ne fait désormais plus partie des 10 premiers.



DTM Bruno Spengler

Le Canadien Bruno Spengler a remporté la course du championnat DTM au Nurburgring, remontant de 11 places pour se classer 47^{ème} au Castrol Rankings. Le champion Timo Scheider a perdu 12 places pour se classer 62^{ème}.

NASCAR Juan Pablo Montoya

La victoire de Juan Pablo Montoya (à droite) à la course de Watkins Glen de la Sprint Cup en NASCAR lui a permis de gagner deux places pour se positionner 26^{ème}. La huitième place de Jacques Villeneuve en Nationwide lui a fait gagner 149 places, le classant 1341^{ème}.



F3 Edoardo Mortara

Grâce à sa victoire en Euro Series à Nurburgring, Edoardo Mortara est maintenant le meilleur pilote de F3 au Castrol Rankings, après avoir remonté de 25 places pour se classer 104^{ème}.

Castrol EDGE Le meilleur pilote du mois

En juillet, Will Power était le Castrol EDGE Performer of the Month. Mais qui sera classé meilleur pilote du mois en août ? Rendez-vous sur notre site pour le savoir.

www.castroldriverrankings.com

Castrol Rankings		CLASSEMENT ACTUEL	
1	↔ Sebastian Vettel		F1 22.927
2	↔ Sébastien Loeb		WRC 20.883
3	↔ Mark Webber		F1 20.297
4	↔ Lewis Hamilton		F1 19.995
5	↔ Jimmie Johnson		Sprint Cup, Grand Am 17.401
6	▲ Dario Franchitti		IndyCar, ALMS, Grand Am 16.704
7	▼ Jenson Button		F1 16.479
8	▼ Fernando Alonso		F1 16.314
9	↔ Scott Dixon		IndyCar, ALMS, Grand Am 14.936
10	▲ Mikko Hirvonen		WRC, IRC 14.613

DONNÉES CORRECTES AU 9 AOÛT 2010


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



"MON PLUS BEAU JOUR DE F1"



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

 BRANDS HATCH 1983 / Graham Dalley / 44 ans / GB

"Niki Lauda est arrivé au volant d'une Ford Sierra"



« La plus belle course que j'ai vue, c'est la première : le GP d'Europe à Brands Hatch en 1983. J'avais pris le train le samedi en direction d'un lieu nommé Fawkham Green, situé à quelques kilomètres du circuit et le plus proche où pouvaient m'amener les transports publics. J'avais prévu de marcher de là jusqu'au circuit, mais je ne suis pas arrivé avant 22 heures et n'avais pas réalisé qu'il ferait nuit noire. J'ai été très soulagé qu'une voiture s'arrête pour me prendre !



Le conducteur était un *marshall* qui se rendait au circuit. J'ai été hébergé dans une caravane près des grilles du site pour la nuit avec plusieurs autres spectateurs, et le matin suivant les *marshalls* nous ont



Retour de flamme pour la BT52 de Piquet à Druids.

donné un peu de bacon et une tasse de thé. Quand les grilles se sont ouvertes, nous sommes rentrés les premiers... après Niki Lauda, qui arrivait au travail dans une Ford Sierra !

J'ai passé la journée à Druids et dans les stands quand je pouvais, et enfin regardé la course depuis différents points du circuit. Ce fut une journée fabuleuse – tout ce à quoi je devais penser, c'était à comment rentrer chez moi...

J'ai terminé en prenant quelques super photos. Par accident, j'ai pris un jeune Ayrton Senna se tenant dans le fond du stand Brabham durant les démonstrations de pit-stops.

Une autre est celle de la Brabham BT2 victorieuse [en haut] crachant des flammes à la sortie de Druids – énorme ! »

EUROPE 1983

- Nelson Piquet gagne devant Alain Prost et Nigel Mansell sur sa Lotus-Renault noire
- L'équipier de Prost chez Renault, Eddie Cheever, termine 10e derrière René Arnoux
- Patrick Tambay, l'autre français de Ferrari, avait dû abandonner

 SILVERSTONE 1987 / Nick Williams / 41 ans / GB

"Mansell, Piquet, Senna : un triplé qu'on ne peut oublier"

« Je suis passionné de F1 depuis de nombreuses années et en 1987, mon père m'a emmené voir ma première course à Silverstone. Celle-ci est aujourd'hui considérée comme un classique, et a bien des raisons d'être mémorable pour moi.

On est arrivés en car tôt le matin. Après avoir trou-

vé une place pour s'asseoir à Club, je suis allé faire un tour dans le coin et suis tombé sur Murray Walker, Monsieur F1 à la télé anglaise !

Après quelques courses annexes, le GP lui-même fut fantastique. L'excitation tandis que Nigel Mansell pourchassait, rattrapait et passait Piquet fut phéno-



ménale. Mansell 1er, Piquet 2e et Senna 3e sur sa Lotus jaune, voilà un résultat qu'on n'oubliera jamais.

Mieux encore, Mansell tomba en panne sèche dans son tour d'honneur juste devant nous. À l'époque on pouvait aller sur la piste, alors je l'ai fait ! Mansell s'était éclipsé mais le simple fait de pouvoir approcher et toucher sa voiture rendit cette journée inoubliable. »



"Toucher la voiture de Mansell rendit cette journée inoubliable"

 HOCKENHEIM 2001 / Tim Stanfield / 42 ans / Canada

"À l'envers, la Prost de Burti !"



« J'étais au GP d'Allemagne 2001, assis au premier virage avec mon épouse. Au départ, Michael Schumacher s'est loupé et Luciano Burti l'a heurté à l'arrière. Voici ma photo de

la Prost du Brésilien retournée au-dessus de la Ferrari – incroyable ! Après la course, le grillage a été ouvert là où nous étions et j'ai trouvé un bout du petit pare-brise de la Ferrari, que j'ai encore aujourd'hui – puis on a foncé jusqu'au podium pour voir mon compatriote Jacques Villeneuve célébrer sa 3e place sur la BAR. »



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

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

Adrian Sutil & Tonio Liuzzi

Votre attention, MM. Webber et Vettel, voici le secret d'une relation saine entre équipiers – partager la télémétrie, rire de la coiffure de l'autre... et se tenir à bonne distance de Kamui Kobayashi

TEXTE JAMES ROBERTS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT



On entend toujours parler d'équipiers qui ne s'entendent pas en F1. Il suffit d'observer le peu d'harmonie qu'il y a chez Red Bull cette année, et cette relation douçâtre entre les deux pilotes McLaren qui aurait pu dégénérer si facilement en cas de lutte interne pour le titre. Est-ce donc si compliqué de travailler en équipe tout en conservant ce désir égoïste de battre celui qui est de l'autre côté du garage ? Nous nous sommes dit qu'il serait bon d'interroger deux coéquipiers à la fois et, bonne pioche, le duo formé par Adrian



Sutil et Vitantonio Liuzzi chez Force India ne montre, comme vous le verrez, aucun signe du plus petit désaccord qui soit.

Sans doute la tension est-elle moins importante quand on ne se bat pas pour le titre mondial, mais on n'en est pas moins en F1, où, avant tout, il faut devancer son équipier lors de chaque Grand Prix. Après avoir parlé avec l'Italien et l'Allemand des mérites de leurs équipes nationales respectives lors de la dernière Coupe du Monde, nous posons devant eux la pile de questions

adressées par les lecteurs de *F1 Racing*. Sutil y jette un regard et lance : « *Regardez comme il y en a beaucoup ! Ça va nous prendre deux heures. On est payés pour ça ?* »

Eh bien non. Mais c'est parti...

À quand le premier succès de Force India ?
Matti Viitasaari, Finlande

Tonio Liuzzi : Je pense qu'il y aura une ou deux opportunités de s'en rapprocher cette année, mais "succès" est un grand mot. Avec nos résultats de

l'an dernier et notre rythme cette saison, ça ne sera pas facile de gagner. Mais je pense qu'un podium devrait être possible, notamment sur un circuit tel que Spa ou Monza.

Travaillez-vous votre hindi en vue du GP prévu en Inde l'année prochaine ?

Daniel Stafford, Royaume-Uni

Adrian Sutil : Non, je n'en connais pas un seul mot ! [Rire] J'en ai su un, c'était "salut" – mais je l'ai déjà oublié. →



Sutil se glisse devant Liuzzi au Canada, avant que ce dernier ne reprenne sa position. Mais aucun des deux n'a fini en tête-à-queue. Red Bull, prenez-en note...



TL : C'est lui qui parle aux filles, moi je ne pratique pas.

En dehors de la F1, à quel autre sport aimeriez-vous avoir du succès ?

Adrian White, Royaume-Uni

TL : En fait, avant de faire du kart, j'ai pratiqué neuf ans le football. Quand j'étais jeune, je pensais devenir footballeur professionnel – et je suis un grand supporter de l'Inter de Milan. Mais j'ai changé de voie quand j'ai compris que j'étais meilleur en kart.

Lequel de vous deux battra l'autre au bras de fer ?

Michael Gillespie, Royaume-Uni

AS : Je pourrais essayer, mais je vois que Tonio a beaucoup travaillé sur ses biceps ces derniers temps. Bon, ils doivent être remplis d'air...

TL : Mais tu as de longs bras, de grandes mains, et tu as battu ton entraîneur récemment...

AS : Ouais, il a de gros biceps et je l'ai battu !

Vous voyez-vous de temps en temps en dehors des circuits pour boire un verre et vous dire : « Je suis un meilleur pilote que toi ? »

Dean Stills, Royaume-Uni

TL : On ne sort pas et ne boit pas, mais oui, on se le dit à chaque fois qu'on se voit [rire]. Comme

on vit dans des villes différentes, on ne se croise pas souvent, mais les week-ends de course, on va dîner un soir ensemble. Et on pense tous les deux être meilleur que l'autre.

Qu'est-ce qui rend la Force India tellement rapide cette saison ?

Faizal Romedan, Indonésie

TL : Les pilotes ! Je pense que l'équipe a fait un grand pas en avant au cours de l'hiver et qu'un gros effort a été fourni à l'usine. Ils font du super boulot et je crois en eux. Il y a là une bonne structure et ils forment un groupe de gens efficace.

AS : Vous pouvez voir que le groupe progresse année après année, et nous sommes une équipe qui travaille ensemble depuis longtemps. Avec Vijay Mallya pour nous tirer vers l'avant, on progresse pas à pas. C'était plus dur avant quand les gens allaient et venaient – s'adapter prenait du temps. Quand ça se passait ainsi, la voiture n'était pas développée ; maintenant, on va dans la bonne direction. Mais on n'est pas au bout, on peut encore faire mieux.

Adrian, préférez-vous un coéquipier plus jeune et moins expérimenté tel que Tonio, ou un vieux briscard comme Giancarlo Fisichella au début de 2009 ?

Ed Jeffrey, Royaume-Uni

AS : En fait, ils sont tous deux plus âgés que moi et Tonio a de l'expérience aussi ; je pense qu'on est au même niveau. J'ai beaucoup appris de Giancarlo, il était très bon et très rapide. S'il avait un problème le vendredi, je me disais : « *Je vais l'avoir, maintenant !* » – puis il était deux dixièmes plus vite en qualif et me détruisait... C'était très frustrant. Mais ce genre de situation vous rend plus fort et vous apprend beaucoup.

Qui reçoit le plus d'attention de la part des filles durant un week-end de GP ?

Jon Peters, Royaume-Uni

TL : Clairement moi, mais j'ai une copine...

AS : Mais où sont passées les filles du paddock ? Il y en avait plein avant, et elles sont parties. C'est tout le problème..

Parlez-nous de votre relation en tant qu'équipiers. L'équipe vous traite-t-elle à égalité ?

Charizanis Dimitris, Grèce

AS : Oui. Pas de pilote numéro un ou numéro deux ici. Ça n'a aucune importance si une voiture est devant et s'il est plus rapide, il est plus rapide. On a le même matériel et c'est tout ce qui compte. C'est très frustrant de n'être pas traité équitablement – ce n'est pas une bonne chose à faire.

Ça vous fait quoi d'être devant Williams au classement ?

Donald Lugers, Canada

TL : Ça fait du bien, mais on ne se focalise pas



“Vijay vit comme un roi. Il arrive quand il veut et les gens l'attendent jusqu'à ce qu'il décide de partir. Il a une maison immense, où on vient le chercher en Rolls. Quand on a une vie comme ça, on sait qu'on a bien réussi.”

Adrian Sutil

sur Williams – on veut être devant tout le monde. Pour l'instant, on est une équipe plus jeune et plus petite que certaines de nos rivales. L'objectif, c'est Renault et il nous reste huit ou neuf courses pour voir si on peut l'atteindre – mais il nous faut rester prudents : les autres ne dorment pas et on doit poursuivre nos efforts.

Cela vous ennue-t-il quand on autorise votre coéquipier à se servir de vos datas pour améliorer ses temps au tour ?

Katie Cooke, Royaume-Uni

AS : Non. Ça ne me pose absolument aucun problème, car je ne crains personne. Et si quelqu'un est plus rapide, j'essaie de comprendre pourquoi et d'apprendre de ce qu'il fait. Je veux me mesurer aux meilleurs pilotes du monde et si l'un →





“Je pense être plus rapide que tout le monde, et c’est pareil pour Adrian”

Tonio Luizzi

d’eux est meilleur que moi, c’est un défi de plus pour améliorer mon pilotage – ce qui, je l’espère, m’aidera à le battre au final. Je n’ai donc aucun problème à partager la télémétrie – c’est bon pour nous deux et ça aide l’équipe.

TL : Oui, ça me va aussi. Comme le dit Adrian, on se pousse l’un l’autre et c’est pourquoi on a cette télémétrie, pour aider l’équipe à avoir deux pilotes qui se battent à la limite. Je n’ai peur de personne et je n’ai rien à cacher, donc la télémétrie est une bonne chose.

Quel conseil donneriez-vous pour réussir en tant que coéquipiers ?

Ashley Mason, Royaume-Uni

AS : De se respecter l’un l’autre.

TL : Je suis d’accord. Sans doute celui-là.

Tonio, en tant qu’Italien, préféreriez-vous être champion du monde avec Ferrari ou Force India ?

Rudi Engel, Pays-Bas

TL : D’abord avec Force India, puis plus tard avec Ferrari... J’apprécie vraiment tous les efforts et la foi démontrés par Vijay Mallya pour me donner ce

volant, et je veux tout donner pour cette équipe, mais on ne sait jamais ce que nous réserve l’avenir.

Dites-nous chacun quelque chose que nous ne savons pas de l’autre...

Stavro Lexo, Grèce

TL : Adrian joue très bien au foot.

AS : [Rire] Je joue très mal, je suis trop agressif.

TL : Idem au tennis.

AS : Cela dit, l’Allemagne s’est classée 3e de la Coupe du Monde...

TL : C’est quand même 2e des perdants !

AS : Et l’Italie, elle a fini où, au fait ?

TL : On est restés champions en titre durant toute la durée du tournoi...

Avez-vous la même façon de vous préparer ? Et passez-vous du temps ensemble ou préférez-vous être seul ?

Trevor Bailey, Royaume-Uni

TL : Comme on ne vit pas au même endroit, on se prépare chacun de son côté avec son entraîneur. Le temps qu’on passe ensemble, c’est généralement pour travailler sur le simulateur entre les courses. Il nous arrive de faire un camp d’entraînement en commun, mais seulement deux ou trois fois par an. Et là c’est petit déjeuner, gym, repas, gym, dîner...

AS : [Soupir] Courir, faire du vélo, marcher en montagne...

Qui de vous deux est le plus rapide ?

Nerea Villabril Seca, Espagne

TL : Ne soyons pas égoïste...

AS : Moi, je ne répondrai pas à celle-là. Chacun son opinion.

TL : Je suis d’accord, chaque pilote à son avis avis. Je pense être plus rapide que tout le monde et je suppose qu’Adrian pense l’être aussi.

AS : Oui, si on ne pense pas que c’est le cas, il vaut mieux arrêter la F1.

Adrian porterait-il une casquette de Tonio et Tonio se couperait-il les cheveux comme Adrian ?

Akram Castillo, Mexique

AS : Bon, il a un style cool, donc au moins c’est un peu différent. On peut ne pas aimer, mais il a sa propre marque de fabrique.

Que trouvez-vous de plus ennuyeux chez l’autre ?

John Chan, Royaume-Uni

TL : Qu’il a beaucoup de cheveux.

AS : Le problème est que Tonio perd les siens – il devient chauve. Mais ce que je trouve ennuyeux ? Ses futals peut-être...

TL : J’en ai toute une collection.

Pensez-vous que votre place chez Force India soit menacée par le seul pilote indien de F1, Karun Chandhok ?

Joao Ladeira, Portugal

AS : Non. Vijay Mallya a déjà dit, je crois, qu’il n’accorde pas d’importance à la nationalité. Il attend d’un pilote qu’il soit rapide et je pense que c’est tout ce qui compte. C’est comme ça que ça doit être. La F1 est un sport et le plus rapide doit gagner – pas celui qui est de telle nationalité. Alors non, je ne ressens aucune pression.

Tonio, quand vous voyez Adrian dans vos rétros, devenez-vous nerveux du fait de sa réputation de s’accrocher avec tout le monde ?

Gianni Fasulo, Royaume-Uni

TL : [Rire] Gianni Fasulo – je pensais que c’était un italien mais là il est écrit qu’il est du Royaume-Uni. Je pense qu’Adrian a beaucoup progressé cette année dans sa gestion des courses et dans le passé, les accidents se sont produits dans des situations et des conditions où... c’est difficile quand on court et qu’il y a un Safety Car. Ça lui est arrivé à lui, ça peut arriver à tout le monde. C’est sa quatrième ou cinquième saison en F1, et il a appris beaucoup. Aujourd’hui, en tant qu’équipiers, on essaie d’être prudents l’un avec l’autre. Avec Kobayashi, ou quelqu’un comme ça, je me méfie plus.

AS : [Lisant la carte] Gianni Fasulo...

TL : [Rires] Il va envoyer des tueurs à ses trousseaux !

AS : Peu importe.

Y a-t-il déjà eu une dispute ou une brouille entre vous ?

Nadia Ahmed, Royaume-Uni

TL : Une engueulade, quoi ? Non, on a eu des discussions, mais c’est normal entre pilotes.

Adrian et Tonio, quelle question aimeriez-vous chacun poser à l’autre ?

Sonny John Haigh, Espagne

AS : Qu’est-ce que tu penses faire après avoir arrêté la course ?

TL : Ça dépend – désormais, les pilotes de F1 restent pour toujours...

AS : Tu souhaites fonder une famille, avoir des enfants ?

TL : C’est trop tôt pour parler d’un “Tonio Junior”, alors peut-être que je resterai dans le sport – par exemple pour diriger une équipe. C’est une bonne question. Et toi ? Du piano ?

AS : Non, pas du piano. Je ne sais pas du tout en fait. Comme j’aime bien les films, je pourrais en faire un sur ma propre carrière de pilote. Ou peut-être être cascadeur. Ça me donnerait les dernières émotions fortes de ma vie.

C’est la dernière course de la saison, vous avez le même total de points : lequel de vous deux l’équipe préférera-t-elle voir gagner le titre ?

Dominic Toye, Royaume-Uni

AS : Je pense qu’elle ferait en sorte qu’on ne se

Paul di Resta, le troisième pilote, prenant part à certains essais du vendredi, êtes-vous ennuyé d'avoir moins de temps en piste ou inquiet à l'idée de perdre votre place ?

Alex Pryke, Royaume-Uni

AS : Ce n'est pas une mauvaise chose, je pense. La séance du matin est toujours difficile en termes de pilotage – il y a très peu de grip. De ce fait, on apprend pas tellement en vue de la qualif. Nous sommes déjà expérimentés et n'avons pas besoin d'apprendre le circuit. Il y a des occasions, sur un tracé entièrement nouveau, où il ne prend pas le volant. Moi, ça ne me pose absolument aucun problème.

TL : Moi non plus, ça ne me dérange pas. Bien sûr que plus on passe de temps en piste, mieux c'est, mais c'est une décision que nous avons prise en début de saison et je sais ce que c'est qu'être pilote d'essais quand on n'a pas de tests hivernaux. C'est donc un beau cadeau que l'équipe fait à Paul, car dans la Formule 1 moderne, on ne passe pas beaucoup de temps au volant en tests.



Le règlement actuel n'aide pas les jeunes pilotes, mais Paul di Resta a la chance de piloter un peu la VJM03.

crashe pas au premier virage. Et s'il n'y a pas de pression de la part des autres équipes, elle ne dira rien de plus.

TL : Après tout, je suis le plus âgé de nous deux, et tu me dois le respect...

La rapide progression de Force India vous a-t-elle surpris ?

Garry Robinson, Royaume-Uni

AS : Non, pas tant que ça, car durant l'hiver la voiture était très bonne. La première fois que je l'ai pilotée, j'ai immédiatement dit à tout le monde qu'elle marchait bien en revenant au stand. La base était très saine, et je ne change pas grand-chose aux set-up cette année par rapport à l'an dernier.

Tonio, que faites-vous quand vous ne courez pas ?

Natasha Wood, Royaume-Uni

TL : Je me concentre sur ma préparation physique et j'aime garder un œil sur d'autres choses. Parfois je regarde l'Inter de Milan, du hockey, du rugby, du ski... J'adore suivre le sport à la télé.

Si Force India continue de progresser ainsi, prédisez-vous un podium – ou, pourquoi pas, une victoire – dans un avenir proche ?

James Hall, États-Unis

AS : Je pense qu'un podium, c'est certain, mais une victoire, c'est encore loin... Bien qu'on ne sache jamais ce qui est vraiment possible en F1. Il ne faut jamais dire jamais.

Sa santé financière ne faisant pas de doute, quelle est la chose la plus extravagante que vous avez vu faire votre boss, Vijay Mallya, durant un week-end de Grand Prix ?

Heath Richards, Nouvelle-Zélande

AS : Tout ce qu'il fait ! Il vit comme un roi. Il arrive quand il veut et les gens l'attendent jusqu'à ce qu'il leur dise qu'il est prêt à repartir. Il a une maison immense et se fait conduire dans une Rolls Royce. Quand on a une vie pareille, on sait qu'on a réussi.
TL : C'est une façon cool d'apprécier la vie, mais tout ce que fait Vijay est génial. Il a un bateau de 100 mètres de long, organise plein de grands événements, et on voit ce qu'il a su faire d'une petite écurie de F1. Il sait très bien comment mener sa vie et ses affaires. **F1**

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

ABONNEZ-VOUS À OFFRE LIBERTÉ "J'ARRÊTE QUAND JE VEUX"



POUR SEULEMENT
TOUS LES 3 NUMÉROS

10⁵⁰ €

Vous cumulez tous les avantages

1/ **ECONOMIE** - chaque numéro vous revient à 3,50 € au lieu de 5,50 €

2/ **RIEN À FAIRE** - vous êtes prélevé de 10,50 € tous les 3 numéros et vous ne manquez aucun numéro

3/ **SOUPLE** - vous pouvez interrompre le service lorsque vous le souhaitez par **lettre simple**



BULLETIN D'ABONNEMENT



OUI, je profite de l'offre LIBERTÉ et de ses avantages.

Important : je remplis l'autorisation de prélèvement ci-dessous, et je joins un RIB.

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

Code postal : Ville :

Téléphone : Email :

AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT

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

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

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

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

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

N'oubliez pas de joindre un RIB
--



F1 2010 MI-SAISON BILAN



La mi-saison était en fait un peu dépassée, mais nous avons profité de la trêve pour demander leur avis à trois experts. Précision : c'était avant la Hongrie et les équipes sont classées suivant la hiérarchie d'alors... »

Le jury F1 Racing



Pat SYMONDS

L'ex-patron de l'ingénierie de Renault connaît un ou deux "trucs" concernant la technique en F1. Il fait le point sur toutes les évolutions et sur le management.



Mike GASCOYNE

Il a travaillé pour Renault et Toyota, et fait son retour en F1 chez Lotus cette année. Cet homme au franc-parler bien connu dit ce qu'il pense mais se montre magnanime.



David COULTHARD

Avec derrière lui une carrière en F1 qui s'est étendue sur 15 années, l'Écossais était bien placé pour évaluer les forces et faiblesses des 25 pilotes qui ont couru cette saison.



McLaren



De gros moyens et deux champions du monde : normal que ça marche **FIA+**

Bilan équipe

Être en tête des deux championnats à mi-parcours est une belle réussite car McLaren n'a pas la voiture la plus rapide. Elle a été, cependant, la première équipe à utiliser le F-duct, et, bien que je ne pense pas qu'il fallait l'autoriser, c'est assez typique de leur part de l'avoir eu en premier. Ils n'ont pas réussi à lâcher Red Bull, mais ont tiré le maximum de ce qu'ils ont – ils n'ont pas commis d'erreurs et ont fait les bons choix stratégiques.

McLaren bénéficie aussi d'avoir deux pilotes expérimentés et d'avoir été souvent dans la course au titre ces dernières années. Maintenant, il faut trouver l'équilibre entre le développement de cette voiture et de celle de l'an prochain, ce qu'ils savent faire. Si quelqu'un peut gagner le titre cette année sans avoir la meilleure voiture, c'est McLaren.

Mike Gascoyne

Bilan technique



McLaren a été la première à utiliser le F-duct.

Le fait que McLaren mène le championnat à mi-saison en dit beaucoup sur cette équipe. La perception qu'on en avait début 2010 était qu'elle était supérieure à Red Bull et Ferrari, et sa confiance a dû en prendre un coup quand Ferrari s'est mieux qualifiée lors des deux premières courses. En réalité, dans les deux cas, elle était à 0,75 seconde de la pole. Depuis, elle a montré la plus grosse progression à la poursuite de Red Bull, bien que ses performances relatives soient assez variables.

Ce qui lui a manqué en performance, McLaren l'a plus que compensé avec le management – et c'est pourquoi elle mène le championnat. Les victoires de Button au début étaient inspirées, et trois doublés montrent que l'équipe est revitalisée sous l'ère Martin Whitmarsh.

Pat Symonds



Lewis Hamilton gagne en expérience et semble arriver à maturité.



Lewis HAMILTON

Que dire qui n'ait pas été dit ? Lewis continue de montrer une immense motivation au volant et délivre des performances de premier ordre. On sait tous quel bon pilote il est, mais il semble avoir trouvé une paix intérieure qui lui manquait peut-être dans le passé.

Il a effectué de fabuleux débuts en 2007, mais quel qu'ait été son niveau d'alors, il ne

pouvait que s'améliorer avec l'expérience. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il sera plus rapide, mais plus complet. Voyez Jenson : il a été si bon en Australie et en Chine grâce à sa plus grande expérience de la gestion des pneus. Lewis l'acquerra avec le temps. Et il ne fait aucun doute que le calme de son aîné a agi positivement sur le plus jeune des deux.

David Coulthard



De bonnes stratégies ont permis à Jenson de gagner deux courses.



Jenson BUTTON

C'était un choix très "couillu" que de passer de Brawn GP à McLaren durant l'hiver, et en termes de performance, il semble bien qu'il ait fait ce choix exactement au bon moment. Quand le transfert a été annoncé en novembre, certains lui ont reproché de se "barrer" après avoir gagné le titre avec Brawn. Mais au bout du compte,

les gens respectent toujours votre décision si vous continuez de gagner.

Jenson paraît vraiment en forme chez McLaren. Avoir deux jeunes champions du monde dans une même équipe est très inhabituel, mais ils se sont adaptés et font ce qu'ils ont à faire en sachant qu'ils ne peuvent gagner tous les deux à chaque fois.

David Coulthard



Grand Prix d'Australie

28.03.2010

Une bonne gestion des pneus et Jenson s'impose



Grand Prix de Malaisie

04.04.2010

Double Red Bull, Vettel devançant le poleman Webber

Red Bull



Les plus rapides, mais la fiabilité n'est pas au même niveau



Bilan équipe

Si Red Bull ne gagne pas les deux titres cette année, ils se seront battus eux-mêmes car ils ont la voiture la plus rapide, et le chef designer Adrian Newey a montré qu'en termes d'aéro et de développement, c'est toujours lui le meilleur. Mais pour ce qui est de l'expérience, de la gestion des pilotes ou de la prise de décision, ça ne va pas fort pour eux.

Ils ont deux pilotes très rapides et une auto extrêmement rapide, mais ni l'équipe ni ses pilotes n'ont remporté le championnat du monde dans le passé et ils pourraient bien ne plus jamais avoir une aussi bonne chance. Il semble que la pression joue sur eux, même s'ils diront probablement que tout est sous contrôle. Malgré tout, on peut s'attendre à ce qu'ils gagnent le championnat – mais ça pourrait ne pas se produire cette saison.

Mike Gascoyne

Bilan technique



L'aéro des Red Bull a généré des vitesses incroyables...

Une fois encore, la Red Bull a masqué ses performances réelles en tests. Sa vitesse dans les virages rapides est hallucinante et loin devant celle de ses rivales. Par rapport à 2009, il y a un gain significatif en virages lents, comme l'ont montré Monaco et Valence. Malgré cela, ils ne se reposent pas sur leurs lauriers et continuent de gagner en performance plus que tout le monde à part McLaren et Renault. Mais leur capacité à perdre une victoire promise contraste avec ces impressionnants chronos. À vrai dire, leur mauvaise fiabilité n'est pas inhérente à leurs techniques d'ingénierie et ils doivent se concentrer sur la gestion de l'équipe, pas seulement la voiture. S'ils ne gagnent pas le championnat avec une voiture supérieure et deux bons pilotes, il y aura de quoi se poser des questions.

Pat Symonds



Bien que retardé par des casses mécaniques et quelques erreurs, Vettel peut prétendre au titre...



Sebastian VETTEL

Comme je l'ai dit pour Lewis Hamilton, on sait tous que Sebastian a la bonne pointe de vitesse – ce fut assez évident dès la première fois où il a piloté une F1 dans le cadre d'un week-end de GP entier à Istanbul en 2006. Cette saison, il a signé quelques performances absolument incroyables en qualification – à ce stade de la saison, il a

occupé la pole position à six reprises mais ses résultats en course ont été souvent affectés par un manque de fiabilité ou des incidents qui paraissent tout à fait évitables, comme à Silverstone. Il a aussi pu expérimenter combien peut être dure une relation interne à cause de tout ce qui s'est passé avec Mark. Mais je vois en lui en vrai pilote numéro un.

David Coulthard



Mark a trouvé la voiture et la détermination pour faire de lui... le champion 2010 ?



Mark WEBBER

Mark a toujours eu ce qu'il fallait pour être un prétendant au titre, mais n'a jamais disposé dans le passé de la voiture pour être constamment dans le groupe de tête.

Cette saison, il a montré avoir une excellente pointe de vitesse et est un pilote très naturel. L'année dernière, sa guérison après une sévère blessure l'avait handicapé,

affectant autant sa confiance que ses capacités physiques durant la première moitié du championnat. Puis on a vu comment il est revenu et a fini très fort la saison.

Mark est un Australien franc et typique, et, comme tout pilote, il a ses forces et ses faiblesses. Mais il démontre vraiment le meilleur pour l'instant cette année.

David Coulthard

Ferrari



Sa 3e place montre que la Scuderia peine à trouver la performance **F1 B-**

Bilan équipe

Ferrari a fait d'excellents débuts à Bahreïn mais n'a pas vraiment été en mesure de confirmer jusqu'à l'Allemagne, et ce, en partie, à cause de la malchance. À Valence et Silverstone, la Voiture de Sécurité ne leur a pas réussi. Puis il y a eu cette controverse à Hockenheim, où je pense que tout le monde s'est senti floué par le résultat. C'est très épineux : oui c'est un sport d'équipe, mais Ferrari n'aurait peut-être pas dû agir aussi ouvertement.

Fernando est toujours absolument au sommet de son art et pourrait avoir encore une chance de titre car il a la capacité de gagner même sans la voiture pour. On a le sentiment que Ferrari n'est pas au meilleur de sa forme, puisqu'elle n'est pas dans le rythme de McLaren et Red Bull, et que la raison en est qu'elle n'a pu rivaliser avec elles en termes de développement.
Mike Gascoyne

Bilan technique



Ferrari peine à suivre le rythme de développement de ses principales rivales.

Quand Alonso a dépassé Vettel à Bahreïn, on a eu une séquence de 11 tours incroyablement rapides, suggérant qu'il avait un avantage significatif de performance en course. En moyenne, le rythme de Ferrari en qualification est similaire à celui de McLaren mais, contrairement à McLaren, elle perd du terrain par rapport à Red Bull. La victoire d'Alonso lors de la première course, avec Massa P2, n'a pas seulement été flatteur mais a aussi mis la barre très haut. Pour confirmer, il a fallu élever le développement. Il ne fait pas de doute qu'elle a souffert de quelques situations malencontreuses en course sans que ce soit vraiment de sa faute. Mais un déficit de plus de 100 points sur McLaren ne se reprend pas. On voit mal comment elle pourrait finir mieux que troisième.

Pat Symonds



La saison d'Alonso n'est pas exempte de tout reproche pour l'instant, loin s'en faut.



Fernando ALONSO

L'épisode allemand était malvenu puisque les consignes sont interdites, mais c'est une règle stupide car la F1 est un vrai sport d'équipe. Les teams dépensent des millions et ce titre pilotes ne peut être partagé.

Fernando a toujours été l'un des meilleurs mais cette année, il a laissé apparaître quelques failles dans son jeu. Il a commis

des erreurs, comme ce crash d'avant qualif à Monaco, et la frustration semble avoir parfois altéré ses performances.

Après avoir déjà eu quelques moments difficiles avec Renault ces deux dernières années, je suis sûr qu'il voulait et attendait de meilleurs résultats chez Ferrari. Mais on ne peut mettre en doute son implication.

David Coulthard

Massa a retrouvé des couleurs en Allemagne mais a joué la carte de l'équipe...



Felipe MASSA

Il a été impeccable après l'Allemagne, et s'est montré très professionnel en disant : « J'ai pris ma décision. Je fais partie d'une équipe. » Il mérite le respect pour cela.

Avant Hockenheim, il était difficile de dire s'il était affecté par son terrible accident de 2009. Il avait du mal et je ne pense pas que c'était dû au fait d'avoir un champion du

monde à ses côtés, car il s'en était bien sorti face à Michael Schumacher en 2006.

Je suis sûr que Felipe a des choses à dire, comme pourquoi il n'est pas aussi rapide qu'Alonso. C'est un pilote réactif, en ce sens qu'il ne "stratégise" pas comme un Button. Il méritait cette extension de son contrat – c'était la meilleure option pour Ferrari à ce moment.

David Coulthard



Grand Prix d'Espagne

09.05.2010

Webber remporte sa première victoire de l'année



Grand Prix de Monaco

16.05.2010

L'Australien enchaîne dans la principauté

Mercedes



Le manque de travail sur cette auto en 2009 commence à se voir... **F1C**

Bilan équipe

La situation chez Mercedes démontre que la performance d'un châssis est basée sur l'investissement en recherche et développement fait l'année précédente. En 2008, Honda a mis de gros moyens dans sa voiture 2009, et Brawn en a brillamment bénéficié. Mais les budgets ont été rabaissés, et il semble que Mercedes ait pris le relais un an trop tard. Leurs résultats transparents sont le reflet de ce qui a été dépensé l'an dernier.

La radicale boîte à air et l'aileron arrière présenté à Hockenheim montrent qu'ils sont encore en mesure de pousser à l'extrême, mais, globalement, ils ont beaucoup moins de moyens au département aéro – et ça se voit. Ils ne sont pas où ils voulaient être et pas où Mercedes voulait être non plus – et je suis sûr qu'ils ressentent une grosse pression.

Mike Gascoyne

Bilan technique



Mercedes a diminué le budget du département aérodynamique – et ça se voit.

Si nombreux étaient ceux qui avaient de grands espoirs que cette "nouvelle" équipe reprenne là où Brawn s'était arrêtée, je craignais que la pression de 2009 combinée à des coupes dans le budget et un développement moins qu'impressionnant l'an dernier ne la fasse reculer. C'est bien le cas, et, comme Ferrari, son rythme en qualif s'éloigne statistiquement de la pole. Avant le Canada, elle semblait être la quatrième plus rapide le samedi après-midi, mais en course elle ne faisait pas mieux que Renault. L'équipe travaille bien, même si elle semble en difficulté avec la gestion des pneus. Il est difficile de reprendre du terrain avec la stratégie de nos jours, ce qui neutralise un de ses points forts. Sa gestion du SC à Monaco fut remarquable mais inutile.

Pat Symonds



Il a le dessus sur Michael, mais Nico a besoin d'une meilleure voiture pour faire mieux encore.



Nico ROSBERG

Nico se révèle contre Michael Schumacher chez Mercedes, et il gagne clairement en confiance au fil du temps. Je suis sûr qu'il était un peu nerveux au début de l'année, mais, comme tout pilote, il a dû se dire qu'il peut réussir si la voiture convient à son pilotage.

Sa cote est définitivement en hausse mais je ne suis pas certain que Nico sera un jour aussi

bien considéré qu'un Lewis Hamilton par exemple. Beaucoup dépend de la voiture : si la Mercedes de 2010 était aussi performante que la Brawn de l'année dernière, Nico serait perçu comme la nouvelle star, il gagnerait des courses et lutterait pour le championnat. Il faut donc garder cet aspect des choses à l'esprit pour le juger.

David Coulthard



Le retour en F1 de Michael Schumacher est bien plus douloureux que prévu...



Michael SCHUMACHER

Je pensais, comme Michael lui-même je suppose, que ce serait plus serré entre lui et Nico.

Je ne m'attendais certainement pas à le voir autant de points derrière à ce stade.

J'avais dit qu'il faudrait attendre au moins une demi-saison avant de le juger, du fait de l'interdiction des tests. Il était tellement habitué à dominer ses équipiers et être le leader

que c'est ce qu'on en est venu à attendre. Si Michael est heureux d'être en F1, c'est tout ce qui compte car c'était sa décision – pas la nôtre.

Il a été absent trois ans et c'est peut-être pour cette raison qu'il a un peu perdu en performance. Ou peut-être qu'il n'en a rien perdu et doit juste la retrouver, et qu'il lui faut juste un peu plus de temps que prévu pour redevenir ce qu'il était. David Coulthard

STEVEN TEE/LAT - LORENZO BELLANCA/LAT - GLENN THOMPSON/GETTY IMAGES - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES - VLADIMIR RYS/BONGARTS/GETTY IMAGES - SUTTON IMAGES



Renault

RENAULT F1 Team

Kubica peut-il à lui seul extraire Renault du milieu de tableau ? **F1 B-**

Bilan équipe

Ils ont eu de gros changements de management chez Renault, et s'ils ne font pas du mauvais boulot, il leur faut être plus constants. Ils ont de bons ingénieurs, mais c'est cyclique tout ça. On peut avoir de bonnes périodes puis retomber. Renault ne tombera jamais plus bas, mais elle est déjà tombée bas. La question est de savoir s'ils ont les ressources pour revenir tout en haut. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Signer Kubica pour 2010 a été une super choix. Sa capacité et son dur travail ont assuré que l'apport de la soufflerie remise à jour soit bien utilisé. Le développement a été bon, avec d'innombrables ailerons avant et fonds plats, plus une bonne interprétation du diffuseur soufflé. Mais il faut à l'équipe un deuxième pilote capable de marquer plus de sept pour cent de ses points. **Pat Symonds**



Robert KUBICA

Le plus impressionnant avec Robert, c'est la façon dont il mène son équipe.

Je pensais qu'il pourrait avoir du mal à s'installer dans une situation nouvelle, mais il est fabuleux – s'y mettant à fond, soignant son pilotage et délivrant de solides performances, tout ça en dirigeant l'équipe depuis le cockpit. C'est le signe d'un pilote de tout premier plan. **David Coulthard**

Dur au mal, Kubica est arrivé chez Renault pile au moment où il fallait.



Vitaly PETROV

Il a fait preuve de vitesse et d'implication au volant, particulièrement en Malaisie et aussi parfois sous la pluie. Quand il a des opportunités de dépasser, il les saisit et c'est quelque chose de super à voir. J'espère qu'il sera retenu l'an prochain, car je vois des choses prometteuses en lui.

David Coulthard



Le seul pilote russe de F1 a du talent, sur le sec et le mouillé.

Force India



À force de progresser, une bonne surprise pourrait bien survenir **F1 C+**

Bilan équipe

Force India fait un travail solide. Ils ont progressé pas à pas ces dernières années, mais semblent avoir franchi un palier. Les deux pilotes assurent bien : Sutil a mûri et il est superbe sous la pluie. La voiture est généralement dans le top 10 – mais ils auront du mal à progresser avec les moyens dont ils disposent. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Pour une équipe à petit budget, placer une voiture en Q3 plus souvent qu'à son tour est une réussite. Mais le faire quand des cadres ingénieurs s'en vont ou restent à contre-cœur est surprenant. Elle a maintenu sa position en milieu de tableau grâce à un bon moteur Mercedes, l'organisation sur les circuits est compétente et le degré de développement raisonnable. **Pat Symonds**



Très fréquemment dans les points, Sutil progresse.



Adrian SUTIL

Adrian est devenu un pilote complet cette année. Auparavant, en fonction d'où était la voiture sur la grille, en cas d'incident il était pris dedans. Mais c'est désormais un pilote rapide qui délivre régulièrement des performances synonymes de points. Il commet moins d'erreurs et est désormais un pilote de course bien établi.

David Coulthard



Vitantonio LIUZZI

Si Tonio en fait assez pour ne pas perdre son volant au profit de Paul di Resta, le

pilote d'essais, ça reste à voir. Tout comme Rosberg a le dessus sur Schumacher, Sutil est constamment devant Liuzzi. Considérant qu'ils ont le même matériel, je pense qu'il ne peut être que justifié de s'interroger sur ses performances. **David Coulthard**

Liuzzi a encore pas mal à prouver chez Force India.





Grand Prix du Canada

13.06.2010

Pole non-RBR n°1 et victoire pour Lewis (Jenson 2e, bis)

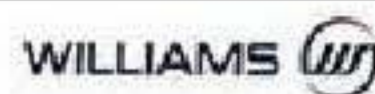


Grand Prix d'Europe

27.06.2010

Mark tape fort mais Sebastian est le plus fort

Williams



Williams a eu du mal au début mais progresse décentement **F1B-**

Bilan équipe

Depuis des années, Williams paraît bien lors des tests pré-saison, signe quelques bons résultats au début... et s'écroule. Il semblait que ça doive être la même histoire en 2010, mais ils ont réalisé de bonnes perf récemment. Étant dans le milieu du tableau depuis cinq ou six ans, la pire chose pour cette équipe serait de reculer encore pour finir septième ou huitième au classement. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Statistiquement, Williams tient bien son rang en termes de performance par rapport aux meilleures. Hélas, cet écart se situe autour d'un pour cent. Si le GP d'Europe était un pas en avant, je crains que cela ait été dû en partie à la nature du circuit. La capacité de Williams à écarter le roulis et augmenter la rigidité paie sur ce type de tracé. **Pat Symonds**



Rubens BARRICHELLO

Rubens a fait la preuve de sa vitesse l'an dernier et c'est une valeur sûre. Il a montré son expérience cette saison en sachant à quel moment attaquer ou pas. L'avoir aux côtés d'Hülkenberg est inestimable du fait qu'avec deux débutants, on ne voit pas où l'on va. Rubens peut aider l'équipe directement, ce qui vaut encore plus le coup sans tests durant la saison. **David Coulthard**



L'expérience de Rubens a une valeur inestimable pour Williams.



Nico HÜLKENBERG

Nico est en train de faire son trou d'une belle façon. Ses résultats dans les disciplines inférieures ont montré qu'il était rapide et avec Rubens, il a de quoi apprendre. Quand il rivalise avec lui, ce qui est parfois le cas, on sait que c'est une bonne perf. S'il peut le battre, on saura que c'est une très bonne perf. **David Coulthard**



Les résultats de Nico en GP2 parlaient pour lui, et il se met à confirmer en F1.

BMW Sauber



Des progrès récents effacent un peu des débuts calamiteux **F1D+**

Bilan équipe

Au début de l'année, après le renoncement de BMW, Sauber était dans une position difficile. Mais l'équipe a été sauvée et les essais hivernaux se sont bien passés, même si l'on sait maintenant qu'ils essayaient d'attirer des sponsors. Après de mauvais débuts, tout aurait pu partir de travers mais ils ont su se reprendre et marquer quelques points. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Le début de saison de Sauber faisait peine à voir. Ses soucis de fiabilité étaient tels qu'elle semblait presque être une nouvelle équipe. Les quelques dernières courses ont été bien meilleures et les stats montrent que sa progression dépasse même celle de McLaren. Mais elle repose sur cette mauvaise entame plus que sur son développement. **Pat Symonds**



Avec une voiture fiable, Kobayashi a davantage brillé.



Kamui KOBAYASHI

Après ses éclairs de brillance de la fin de saison dernière, on a eu l'impression que Kamui rentrait dans le rôle du nouveau pilote japonais moyen. Mais, en fait, il a maintenant commencé à montrer qu'il a un réel esprit d'attaque et de vitesse. Je pense qu'il en a clairement fait suffisamment pour être retenu la saison prochaine. **David Coulthard**



Pedro DE LA ROSA

Pedro est grandement expérimenté, et c'est tout ce dont Sauber a besoin pour l'instant. Il a bossé dur pour revenir, mais il ne semble pas que ce retour lui donnera davantage d'opportunités que lors de sa précédente expérience en course. Je pense qu'il croyait que ce serait plus facile face à son équipier, aussi. **David Coulthard**



Pedro eu le courage de revenir, mais ce n'est pas tous les jours facile.

LORENZO BELLANCA/LAT - ANDREW FERRARO/LAT - GLENN DUNBAR/LAT - MARK THOMPSON/GETTY IMAGES - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES - KERR ROBERTSON/GETTY IMAGES - BRYN LENNON/GETTY IMAGES - ANDREW HONE/GETTY IMAGES



Scuderia Toro Rosso



Performances solides pour l'équipe devenue vrai constructeur



Bilan équipe

Toro Rosso est aussi performante que ce à quoi on pouvait s'attendre de leur part. Ne plus pouvoir utiliser le design de la Red Bull les a pénalisés. Ils allaient forcément souffrir un peu plus du fait de leurs ressources limitées. Cette année, ils ont été en mesure d'apprendre de la Red Bull de l'année dernière, mais, avec le temps, ça va être de plus en plus dur. Ils ont dû atteindre leurs limites. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

On oublie facilement que Toro Rosso a dû passer de simple équipe de course à constructeur cette année. Certes, elle avait l'expérience d'une très bonne voiture mais l'embarrassant incident avec le train avant en Chine fut une cruelle illustration des difficultés auxquelles elle a fait face. Elle est au niveau de Sauber, qui a le même moteur Ferrari, en performance. **Pat Symonds**



Sébastien BUEMI

Je pense que Buemi fait du bon boulot comme leader de Toro Rosso, mais aussi qu'il a l'expérience d'avoir regardé comment les choses se passent chez Red Bull Racing. Il est difficile de prévoir comment lui et Toro Rosso peuvent progresser avec les règles en place et maintenant qu'ils n'ont plus accès au design de Red Bull Racing.

David Coulthard

Buemi ne prend pas un net ascendant sur son coéquipier.



Jaime ALGUERSUARI

Il en est au stade où il a piloté sur à peu près tous les circuits maintenant, étant arrivé au milieu de la saison dernière. Il est très protégé et sait combien est grande l'opportunité qui lui est donnée. Il doit commencer à être plus rapide car ses performances vont être jugées par rapport à celles de Buemi. **David Coulthard**

Après un an de F1, Alguersuari tient bien son rang.



Lotus



La meilleure des nouvelles venues, mais le vrai défi sera pour 2011



Bilan équipe

Je pense qu'on est exactement où l'on pensait être. On est la meilleure des nouvelles écuries et on veut se maintenir pour finir à la dixième place. Les deux pilotes font du super boulot – on voulait leur expérience et ils nous la donnent. Mais on n'a pas pu leur donner une auto suffisamment fiable, et c'est très frustrant. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Lotus est clairement leader de la "jeune garde" en termes de performance et de développement, et pourrait même être en mesure de venir chatouiller certaines équipes établies si les circonstances s'y prêtent. Il lui faut maintenant partager ses efforts entre la résolution de ses soucis de fiabilité et la réalisation de la monoplace de l'an prochain. **Pat Symonds**

Heikki est prêt à être très patient chez Lotus...



Heikki KOVALAINEN

Heiki a saisi l'opportunité qui lui a été offerte par Lotus. Il est passé directement d'une équipe gagnante comme McLaren à l'une de celles du fond de la grille. Mais en dépit de cela, il s'est mis au boulot de façon positive et semble parfaitement assumer le fait que ce sera une mission longue et difficile.

David Coulthard



Jarno TRULLI

Il semble qu'il ait été plus dur pour Jarno de s'adapter au manque de performance de la Lotus que ça ne l'a été pour Heikki. Jarno est en F1 depuis plus de dix ans et a piloté de meilleures voitures, alors peut-être est-il plus réaliste quant au temps qu'il faut pour progresser – et donc plus maussade.

David Coulthard



... alors que Jarno apprécie moins les fonds de grille.



Grand Prix d'Allemagne

25.07.2010

Victoire controversée d'Alonso, aidé par Massa




Grand Prix de Hongrie

01.08.2010

Vettel pénalisé, Webber gagne et prend la tête

HRT



Être sur la grille demeure la plus belle réussite de cette équipe 

Bilan équipe

Le projet HRT a été dur à mener. Colin Kolles est arrivé, les a sauvés et amenés sur la grille. C'est l'un des seuls types qui pouvait parvenir à le faire. Pour ce qui est de mener régulièrement la voiture à l'arrivée, ils ont fait du bon boulot. Mais il y a un manque de développement, ce qui les fait reculer et reculer encore. On espère qu'ils trouveront une solution car ils méritent d'être en F1. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

Une équipe sous-financée et qui a sous-estimé ce qu'implique d'être constructeur en F1, prenant de mauvaises décisions dès le montage de l'ensemble. Le projet de management est inexistant, comme l'a démontré le fait de manquer les essais d'avant saison. Je ne vois aucun signe évident de passion. HRT n'apporte rien à la F1. Si elle disparaît, elle ne manquera à personne. **Pat Symonds**



Karun CHANDHOK

Karun est rapide et c'est un pilote intelligent qui démontre un vrai potentiel. Mais a-t-il ce qu'il faut pour rejoindre un jour une équipe telle que McLaren ou Red Bull ? Il est encore trop tôt pour le dire.

David Coulthard



C'est dur, mais Chandhok a du potentiel.



Bruno SENNA

Il a le nom le plus historique de la F1 mais n'a pas reçu la chance de faire ses preuves. Je suis surpris qu'il ait signé chez ART. Vous me direz qu'il n'avait pas d'autre choix, mais il aurait pu attendre une autre opportunité. **David Coulthard**



Senna a fait plutôt moins bien que son coéquipier indien.



Sakon YAMAMOTO

Difficile de voir sa carrière se diriger vers autre chose qu'un compte en banque moins bien garni. Mais qui suis-je pour lui enlever ses espoirs ? **David Coulthard**



VIRGIN



Après de mauvais débuts, l'équipe sans soufflerie persévère 

Bilan équipe

Je ne pense pas que le tout CFD soit une bonne chose, mais côté performance, ce n'est pas un échec complet. Être sur la grille est déjà une immense réussite, et Virgin a fait un boulot respectable pour se sortir de ses problèmes de fiabilité du début. Maintenant, il leur faut trouver comment réduire le trou qui les sépare du milieu de tableau. **Mike Gascoyne**

Bilan technique

La décision de contourner la soufflerie en faveur d'un développement numérique était courageuse, et seul le temps dira si c'était trop tôt. L'équipe a pâti d'erreurs comme celle concernant la capacité du réservoir, et des soucis plus prévisibles mais toujours frustrants de fiabilité. Il lui faut faire un pas en avant important, mais les fondations sont en place. **Pat Symonds**



Di Grassi ne peut que se mesurer à Timo Glock...



Lucas DI GRASSI

Avec les performances de la voiture cette année, il est très difficile de juger si Luca fait du bon travail. On ne peut donc que le comparer à son équipier. Que vous ayez la voiture la plus rapide ou la plus lente, vous vous devez d'être le meilleur dans votre équipe. C'est ce sur quoi Luca doit se concentrer.

David Coulthard



Timo GLOCK

Sa situation est très similaire à celle des deux pilotes Lotus, Heikki et Jarno, cette saison. Il a fait un grand pas en arrière en passant d'un constructeur [Toyota] à une écurie indépendante qui se bat en fond de grille. Hélas pour Timo, la première année est souvent pénible pour une nouvelle équipe. **David Coulthard** 



... qui ne prend pas vraiment le dessus chez Virgin sur son équipier.

LORENZO BELLANCA/LAT - GLENN DUNBAR/LAT - MARK THOMPSON/GETTY IMAGES - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES - MALCOLM GRIFFITHS/GETTY IMAGES

"PRES



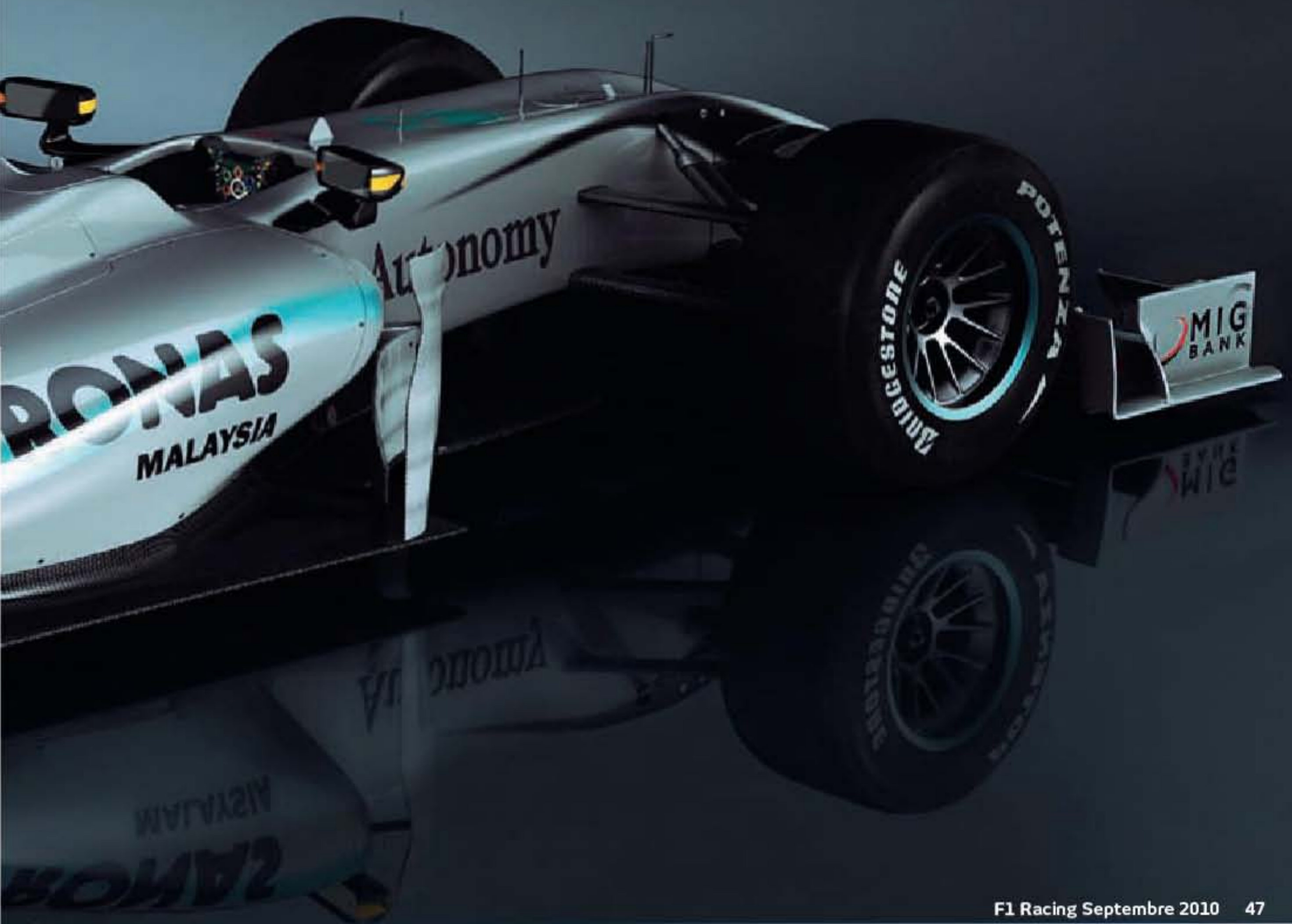
ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN & FRÉDÉRIC DELARUE

SILVIO?

Quelle pression ?”

Michael Schumacher explique à *F1 Racing* pourquoi il ne va pas... revenir sur son retour, malgré ses résultats et la fureur provoquée par son geste sur Rubens en Hongrie. Puis Bernie, Jenson Button ou un Gerhard Berger en colère donnent aussi leur avis sur lui...

TEXTE HANS SEEBERG PHOTOS LORENZO BELLANCA/LAT • SAM BARKER • PETER CROWTHER



D

De nos jours, tout le monde rêve de prendre Michael Schumacher entre quatre yeux. Surtout après le GP de Hongrie. Sa manœuvre contre Rubens Barrichello a accouché – 48 heures plus tard – d'une excuse forcée sans précédent pour l'Allemand. Ce n'était pourtant pas la première réminiscence de l'agressivité dont il fut si coutumier lorsqu'il était le *kaiser* chez Ferrari, mais à Budapest, le Bouddha a fait pester ses pairs. Jusque-là, le costume du vilain avait été endossé par Alonso ; Schumacher attira la sympathie et l'admiration en début d'année, puis la compassion. Les observateurs regrettaient simplement un retour qu'il n'aurait jamais dû infliger à son image. Michael a toujours répondu aux critiques par un haussement d'épaules – une mimique qu'Alonso a fait sienne – mais comment un septuple champion du monde accuse-t-il le coup lorsqu'il est décoché par le public qui va jusqu'à le qualifier de "has been" ?

« Je ne pense pas qu'il dise ça, » assure Schumacher avec vigueur, fidèle à sa rhétorique qui ne doit jamais laisser la place à l'ambiguïté. « Peut-être certains l'ont-ils fait, mais ils n'ont pas compris qui je suis : j'adore la compétition, j'adore me battre et travailler avec l'équipe. Bien sûr, ce serait plus facile si tout tournait rond, mais nous n'en sommes qu'aux débuts d'un projet de trois ans. Je peux seulement dire qu'il est trop tôt pour m'écarter. J'ai l'intention d'être ici pour longtemps et de jouer ma carte à fond. »

On imagine aisément les railleries si l'auteur de cette réplique avait été Nelson Piquet Junior. Mais Schumacher est une légende, un pilote qui possède autant de titres qu'Alain Prost et Ayrton Senna réunis. La pression exercée par le monde extérieur a certainement percé ici ou là sa carapace. « Non, pas trop » répond-il. « Il est clair que la pression monte lorsqu'on réunit trois noms comme ceux de Mercedes, Ross [Brawn] et le mien, surtout l'année qui suit le sacre de Ross et de son écurie. En interne, nous savions que cette saison serait très différente de la précédente, mais il est évident que ce n'était pas

clair pour le monde extérieur. C'est pourquoi ses attentes étaient différentes. Mais je pense pouvoir m'accommoder de la pression. Mon approche n'a pas changé et mon but est toujours de me battre pour le titre. »

Oui mais quand ? La plupart des observateurs ont depuis longtemps déjà tiré un trait sur ses chances d'être couronné cette saison. Son retour a-t-il été plus rude que prévu ? « D'une certaine manière, oui. J'ai probablement sous-estimé le décalage qui existe entre les voitures et les pneus actuels et ceux que nous avions à l'époque. »

Se pose également la question des essais privés, dont Schumacher tirait la substantifique moelle chez Ferrari... « Le fait que ces tests ne soient plus autorisés – une décision qui à elle seule m'a fait réfléchir sur mon retour – ne nous aide pas. C'est stupide si l'on considère les efforts, l'argent et le travail qui sont insufflés dans ce sport. Donc oui, j'ai encore un peu de retard dans certains domaines comme les qualifications. Mais j'ai confiance de pouvoir progresser car ça a toujours été l'une des essences du sport et c'est l'un des aspects que j'ai toujours beaucoup aimé. »

Le cuir qui a permis à Schumacher de devenir un multiple champion est toujours aussi épais et il l'aide à faire ressortir les points positifs dans l'adversité. « Il y en a énormément, » sourit-il, « En premier lieu, je suis encore dans le jeu. Ensuite, travailler main dans la main avec de nouvelles têtes, une nouvelle écurie et une nouvelle donne. Je pense sincèrement que nous nous en sommes bien tirés jusqu'à présent si l'on considère les changements majeurs que l'équipe a dû absorber ces deux dernières années. »

Quid des deux suivantes, à commencer par 2011 ? Un personnage aussi critiqué peut-il encore relever le défi ? « Absolument, » tranche-t-il, « la question ne se pose pas. J'adore les défis et celui-ci sera mon dernier gros challenge. »

Michael a dit ce qu'il avait à dire. C'est maintenant au tour des experts, anciens pilotes, du champion du monde en titre et de l'homme qui dirige la F1 de donner leur avis...





Il a pour lui l'expérience et l'envie de gagner. Alors pourquoi Schumacher n'y parvient-il pas en 2010 ?

A-T-IL BIEN FAIT DE REVENIR ?

EDDIE JORDAN : J'ai été assez franc sur le retour de Michael, mon point de vue étant que si j'avais été son père, j'aurais essayé de le persuader de ne pas revenir. Mais il l'a fait et ses résultats n'ont pas été aussi bons que ce qu'il voulait ou ce à quoi il s'attendait.

JAKE HUMPHREY (BBC) : Personnellement, le retour de Schumacher m'a fasciné du point de vue mental et physique. C'est tout simplement une expérience totalement unique. Nous avons réalisé une de ses premières interviews à l'annonce de son retour, lors de laquelle il était radieux et très excité. Je l'ai quitté en disant à mes collègues : « Vous avez vu comme il est "à fond" ? Comme s'il avait de nouveau 21 ans ! »

JACKIE STEWART : Je pense qu'il est loin du compte cette année et qu'il pourrait être un peu déçu lui-même. Il y a un groupe de pilotes particulièrement bon en F1 à l'heure actuelle – je ne me souviens pas qu'il y en ait eu un aussi bon depuis l'époque où je courais. Après mon retrait, nul n'est vraiment sorti. S'il devait juste devancer deux gars, ce serait plus facile pour lui.

JOHNNY HERBERT : Je ne pense pas que ce retour ait entaché la réputation de Michael. C'est un pilote très spécial et rien ne peut effacer les statistiques. D'accord, c'est un égoïste, mais il faut l'être pour réussir dans le sport et gagner sept titres mondiaux.

GERHARD BERGER : À chacun son opinion, mais je pense que tout ça, c'est du pipeau. Je ne pense pas que quiconque ait le droit de critiquer quelqu'un qui a remporté sept titres mondiaux et a passé la moitié de sa vie à s'entraîner en laissant de côté ses intérêts personnels et sa famille pour s'impliquer à 120 % dans son boulot et gagner. Il est juste revenu à un autre stade de sa vie, à faire ce qu'il aime plus que tout, et tout le monde dit qu'il n'aurait pas dû. Personne n'a le droit de lui dire ce qu'il devrait ou ne devrait pas faire. Tout ce qu'il veut, c'est profiter de la vie, →

ce qui implique pour lui d'être dans une monoplace de F1 – et les gens sont toujours heureux de le voir en F1, comme de lui donner une chance.

JOHN WATSON : Ce n'est pas facile. S'il avait su quels allaient être ses résultats, il y aurait très certainement réfléchi à deux fois. Mais je pense sincèrement qu'il pensait disposer d'une voiture qui serait en mesure de gagner. Le problème était qu'il s'ennuyait dans la propriété familiale ou que quelle que soit la raison, il était en état de manque : il lui fallait sa dose. Mais c'est un bat-

tant et il va devoir se battre car la seconde demi-saison sera difficile. Chez Mercedes, ils vont se dire : « *On veut une mauviette ou un septuple champion ?* », et ils décideront de le garder.

JENSON BUTTON : C'est une question difficile. Sept titres mondiaux, c'est extraordinaire. D'autres vont essayer de battre ce record, mais, dans la F1 actuelle, je ne pense pas que ce sera possible. Il est probablement parti trop tôt, et, quand il a décidé de partir, il se disait sans doute qu'il allait le faire en ayant remporté le titre mondial en 2006. Peut-être que s'il l'avait gagné,

il ne serait pas revenu, ou peut-être a-t-il simplement réalisé que plus rien ne pouvait assouvir ce besoin que l'adrénaline coule dans ses veines.

BERGER : Je n'ai pas été surpris par son retour. Quand j'ai arrêté la course, j'ai aimé me rendre au bureau et faire des affaires. Il a arrêté la course et aimé se rendre sur des circuits, donc revenir était logique pour lui.

BERNIE ECCLESTONE : Je pense que le retour de Michael est une bonne chose. C'est super pour la F1. Si j'aimerais qu'il gagne à nouveau ? J'aimerais tout ce que Michael aimerait...



CE QUE DONNE SA SAISON JUSQUE-LÀ

HERBERT : Il n'a clairement pas eu la réussite qu'il avait quand il a quitté la F1, mais je ne pense pas non plus que ce soit un désastre total. Il y a eu depuis une nouvelle vague de pilotes comme Lewis Hamilton et Sebastian Vettel, qui ont ouvert de ce fait une des ères les plus disputées de l'histoire de la F1. Ils ont un regard différent sur le sport auto et le niveau de compétitivité

est très élevé, car même des garçons contre lesquels il avait déjà couru, comme Jenson Button et Mark Webber, ont énormément progressé depuis. Je pense que ça l'a un petit peu pris par surprise.

ANTHONY DAVIDSON : Je perçois Michael Schumacher comme un pilote différent désormais de celui qui gagnait des championnats durant son époque glorieuse avec Ferrari. Ça reste un très, très bon pilote, il n'y a absolument aucun doute là-dessus, mais je maintiens qu'en 2006, il commençait déjà à faiblir un petit peu quand il courait contre Massa. Que ce soit en qualification ou

lors d'une course, l'ancien Michael n'aurait pas été battu une seule fois par Massa.

WATSON : Revenir en F1 n'est de toute façon pas aisé. Tu mentionnais Felipe Massa – il a souffert, clairement, au début de cette saison et n'avait manqué qu'une demi-douzaine de courses.

Michael a été absent trois ans et revient sans faire de tests, alors qu'il dirigeait le développement de la voiture chez Ferrari. Tout le monde est déçu par ses résultats ces temps-ci et nul ne l'est plus que Michael. Mais je ne pense pas qu'un pilote puisse perdre sa capacité à être bon. →

"Felipe Massa a pas mal souffert en début de saison et il n'avait manqué qu'une poignée de courses. **Michael** a été absent trois ans et il ne peut pas faire de tests..." *John Watson*

“Une chose qu’il faut reconnaître est qu’il s’accroche. Il ne s’est pas servi ni de ses résultats décevants ni de son cou comme excuse – c’est même le contraire en fait.” *Eddie Jordan*

STEWART : Pour moi, trois ans d’absence, ce n’est rien. Cinq ans après mon retrait, j’ai piloté des F1 sans souci. Ça ne dépend pas du physique, mais de jusqu’où on veut aller. Sur certains tracés, il n’y a pas beaucoup d’écart ; je ne crois pas qu’il soit fini, mais être assez rapide pour battre les meilleurs, tels que Lewis et Alonso, ce sera dur.

DAVIDSON : Il demeure très professionnel, très appliqué. Il ne lui faudrait que trois ou quatre dixièmes de mieux et la situation changerait du tout au tout.

BUTTON : Exactement. Il n’est pas lent et montrera sa vitesse cette saison. Bien sûr, il n’a plus l’avantage qu’il avait dans le passé, mais les choses changent.

DAVIDSON : C’est ça le truc. La F1 est plus disputée que je ne me souviens qu’elle l’ait déjà été, et c’est quelque chose qu’il faut prendre en considération. En face de gars qui ont déjà montré pouvoir gagner le titre comme Hamilton, Alonso et toi, Jenson, pas surprenant que Michael souffre. Je ne vois aucun pilote qui puisse revenir à son âge et faire ce qu’il fait.

JORDAN : En plus de cela, une chose qu’il faut

dire est qu’il est s’accroche, et il a tout mon respect pour ça. Il ne s’est pas servi de ses résultats décevants ou de son cou comme excuse pour arrêter – c’est même le contraire en fait. On voit une autre facette de lui cette année. Il est bien plus humain. J’ai fait des interviews avec lui, il a l’air beaucoup plus affûté – il semble plus léger – et plus mature qu’avant.

ROSS BRAWN : C’est sans doute vrai, mais Michael s’implique aussi dans le programme. Il continue d’appeler les aérodynamiciens à 23 heures pour tout savoir des derniers développements et c’est une grande source de motivation pour toute l’équipe. La seule chose qui a changé chez lui depuis l’ère Ferrari, c’est qu’il paraît plus détendu. Ça ne veut pas dire qu’il est moins motivé ni moins compétitif, je pense juste qu’il s’est un peu assagi avec l’âge.

BERNIE : Il n’est pas si loin que ça et a encore le talent pour gagner des courses. S’il avait été sur une Red Bull ou une McLaren, je pense qu’on aurait vu un tout autre Michael cette saison.

NICK FRY : Avant qu’il ne rejoigne Mercedes, je ne le connaissais pas bien, mais il est comme je m’y attendais. C’est un gros bosseur et il est

extrêmement motivé. Il m’a surpris positivement en ce sens qu’il est très facile de travailler avec lui. Ça ne veut pas dire qu’il n’est pas exigeant, mais il fait les choses d’une manière plaisante.

BRAWN : Il faut se souvenir que les voitures évoluent chaque année et que Michael a manqué trois années d’évolutions. Il a du retard à rattraper. Nous savions cela. L’alchimie est impressionnante entre Nico et lui. Nico apprend beaucoup de l’approche de Michael et Michael apprend, je pense, de la vitesse de Nico qui a été en mesure de tirer davantage de son matériel en plusieurs occasions.

WATSON : Je pense simplement qu’il avait l’habitude d’être le roi de la jungle mais qu’il n’a plus l’intimidation, l’autorité et la supériorité qui ont été siennes. Il se bat aujourd’hui contre des Jaime Alguersuari ou des Vitaly Petrov, ce qui n’aurait pas dû arriver. Mais sa Mercedes est en effet une voiture fondamentalement différente de ce à quoi il était habitué. Mercedes doit la faire progresser pour montrer si oui ou non, Michael a perdu un peu de sa magie.

RUBENS BARRICHELLO : Je suis sûr que le fait de ne pas se battre devant est source de frustration pour lui. C’est un compétiteur. J’ai l’impression de me battre avec lui tous les week-ends – ça rappelle le bon vieux temps...

FRY : Nous ne nous attendions pas à ce qu’il gagne des courses de suite. Ce n’était pas réaliste. Il n’est pas affecté par ce que les gens pensent de lui car il fait lui-même une auto-critique féroce. Il sait le niveau de performance auquel il veut être et quand il ne l’atteint pas, il est très ouvert au sujet de ses manquements. L’équipe apprécie cela. J’attends toujours qu’il gagne quand nous lui donnerons la voiture pour.



UNE LÉGENDE DE RETOUR...

... n'est pas forcément sur le retour mais certaines ont eu des résultats désastreux – le tennisman Björn Borg par exemple. D'autres ne s'en sont pas si mal sorties que ça...



Lance Armstrong

Tout comme Jordan, Armstrong est revenu deux fois. La première, en 1998, il récupéra de deux années passées à se battre contre le cancer pour gagner sept Tours de France consécutifs. Après une pause de quatre ans, il réapparut en 2009, à 37 ans, et finit 3e puis 23e cette année de ce qu'il affirmait être son tout dernier Tour...

Avant la retraite :

7 succès au Tour de France ; champion du monde 1993

Après la retraite :

3e du général en 2009 ; 23e en 2010



Michael Jordan

Le plus gigantesque basketteur de tous les temps effectua même deux come-backs en NBA. En 1993, il quitta son sport pour se tourner vers... le baseball, ayant gagné trois titres de suite avec les Chicago Bulls. Il revint en 95 et en remporta trois autres avec les Bulls avant de se retirer fin 98. Trois saisons plus tard, à 37 ans, il fit un nouveau retour et se montra encore dans le coup.

Avant la retraite :

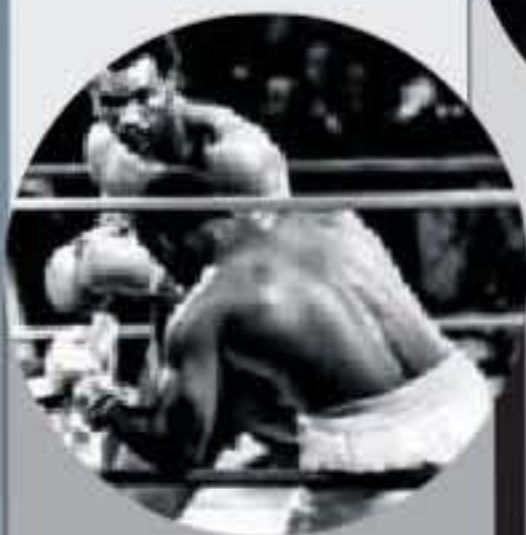
6 championnats NBA ; 5 awards MVP ; et 2 médailles d'or aux JO

Après la retraite :

2 apparitions en All-Star NBA



■ Retraite pour Michael Jordan
■ Saisons victorieuses en NBA



George Foreman

Big George quitta les rings après une dure défaite contre Jimmy Young pour se tourner vers la religion. Il lança une bombe dans le monde de la boxe dix ans plus tard, à 38 ans, en faisant son retour et remporta 24 combats de rang. En 1994, âgé de 45 ans, il devint le plus vieux champion du monde Poids Lourds en battant Michael Moorer et retrouva la ceinture perdue deux décennies avant. Il se retira pour de bon en 1997, à 48 ans.

Avant la retraite :

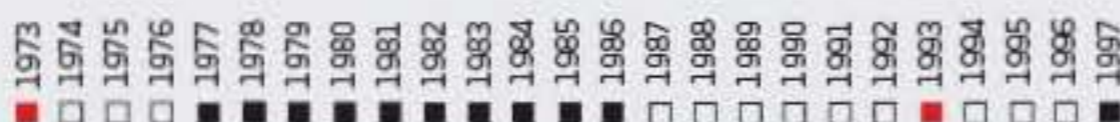
45 victoires pro ; champion du monde et Olympique, catégorie Poids Lourds

Après la retraite :

31 victoires pro ; champion du monde Poids Lourds IBF/WBA



■ Retraite pour George Foreman
■ Victoires catégorie Poids Lourds



HUMPHREY : J'espère de tout cœur qu'il le fera. Qu'il souffre ainsi au début était impressionnant, mais je veux le voir gagner de nouveau car ce serait une fabuleuse histoire. Bon, il a eu de mauvais gestes dans le passé et s'est fait quelques ennemis, mais il nous a aussi offert de bons moments, pas mal de plaisir, et il s'est tellement donné... Il mérite de réussir.

QUEL AVENIR POUR MICHAEL SCHUMACHER ?

BERGER : Il sait ce qu'il faut faire pour gagner ; c'est de Michael Schumacher qu'on parle ! Quoi qu'il arrive, ce retour ne devrait pas altérer la vision que les gens ont de lui. Il demeure le pilote le plus victorieux de l'histoire.

JORDAN : Je pense qu'il croit pouvoir gagner encore le titre avec la bonne voiture et je me dis qu'il ne faut pas l'enterrer. Tout personne qui a une volonté aussi pure et entière mérite le respect.

DAVIDSON : Je le perçois toujours comme une légende – on ne peut lui enlever tout ce qu'il a fait. Mais il y a un moment dans la vie où l'on commence à perdre ses réflexes, sa vision, son équilibre. C'est un fait. Les gens se demandent si l'âge joue un rôle, et c'est le cas bien sûr. Si Jackie Stewart revenait, nul ne s'attendrait à ce qu'il étonne tout le monde, bien qu'il soit un des plus grands pilotes de l'histoire.

BERGER : Mettez-le dans une Red Bull et il gagnera des courses – pas autant que Vettel ou Webber, d'accord, mais il sera assez fort pour rester de façon régulière dans le top dix. Oui, c'est vrai, Nico Rosberg est plus rapide et fait du meilleur boulot mais, en fin de compte, il n'y a que deux ou trois dixièmes de différence.

DAVIDSON : Si quiconque en F1 s'attendait à ce que Michael refasse ce qu'il faisait avant, c'est qu'il ne comprend pas la F1. Si je revenais maintenant, il me faudrait beaucoup de temps pour avoir la pointe de vitesse requise – tous les pilotes le savent. Moi, je suis surpris qu'il ait retrouvé le rythme aussi vite. Il aime toujours la course – je le vois à sa façon de piloter. On a des flashes de ce qu'il était avant. Il lui faut juste une bonne course pour confondre ses détracteurs.

HUMPHREY : Je suis d'accord, mais je ne veux pas me souvenir de lui pour un retour lors duquel il n'aura pas été aussi bon qu'avant, plutôt pour un retour lors duquel il aura été aussi bon que quand il était parti. C'est un pilote fabuleux.

BERGER : Je pense que tant qu'il n'en aura pas marre des commentaires à son sujet, il restera. Pour ce qu'il nous a donné, il ne mérite pas de critiques aussi stupides. C'est le pilote le plus victorieux de tous les temps, point – nul n'a le droit de le critiquer. Je ne pense pas que ses performances l'ennuient beaucoup. Il fait ce qu'il aime le plus au monde. **F1**

LA VOITURE QUI FIT
POUSSER À FERRARI UN

OUF

DE SOULAGEMENT

Schumi n'a pas toujours autant "ramé" ! Sa victoire à Monza il y a dix ans sur la F1-2000 le mit sur orbite pour le premier titre d'un pilote Ferrari depuis 1979...

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS JAMES MANN



Ferrari F1-2000 fiche technique

Dimensions

Empattement 302 cm
Voie avant 149 cm
Voie arrière 140,5 cm
Capacité réservoir 141 litres
Poids total (pilote inc.) 600 kg

Suspension

Suspension avant
Double triangle, tirant
Suspension arrière
Double triangle, tirant
Amortisseurs Sachs

Moteur

Type 049
Dessin V10 à 90 degrés
Cylindrée 3000 cc
Puissance maxi 820 cv
Régime maxi 17 500 t/m
Poids 112 kg

Transmission

Boîte Ferrari longitudinale, séquentielle semi-auto
Rapports avant 7
Embrayage AP racing
Fournisseurs
Carburants/huiles Shell
Pneus Bridgestone

Châssis

Freins Brembo
Plaquettes Brembo
Radiateurs Secan
Batterie Magneti Marelli
Instruments Magneti Marelli

QUAND IL ÉCLATA EN SANGLOTS devant des millions de téléspectateurs, chacun comprit la portée de l'événement. Michael Schumacher avait égalé le record de victoires d'Ayrton Senna, avec 41 Grands Prix remportés, dans le fief de Ferrari – sur l'historique autodrome de Monza, face à des tifosi enthousiastes. C'était son premier succès depuis six courses et le troisième titre "pilotes" consécutif de McLaren n'était plus inéluctable.

Il y a dix ans en ce mois de septembre 2010, Ferrari attendait un titre de champion du monde des pilotes depuis... vingt-et-un ans, et Schumacher était sous pression. Lors de la conférence de presse d'après-course, Mika Häkkinen, son rival vainqueur des deux derniers championnats, tenta de passer un bras dans un geste de sympathie autour de son épaule. Mais c'était le pilote finlandais que Michael avait le plus à cœur de battre.

« Ravi n'est pas le mot, il n'y a pas de vocabulaire pour décrire un tel moment, » fut tout ce qu'il parvint à dire avant d'éclater en sanglots.

Ce GP d'Italie 2000 avait été fort en émotions. Il y régnait cette sorte d'atmosphère que seul un combat de fin d'été à Monza peut engendrer. McLaren semblait avoir l'avantage et toutes ses chances du fait que Michael n'avait plus gagné depuis le GP du Canada en juin, six courses auparavant. Mais sur l'autodrome noir de monde, le sort bascula en faveur de Ferrari, replaçant l'allemand dans la course au titre. Les foules vêtues de rouge attendaient un titre mondial des pilotes depuis celui de Jody Scheckter en 1979. Depuis 21 ans, toutes les combinaisons successives de voitures et de pilotes avaient échoué. Michele Alboreto et sa 126C4, Nigel Mansell dans sa 640, Alain Prost à bord de la 642 ou même Gerhard Berger et Jean Alesi au volant de la 412T1. Et, bien sûr, Michael lui-même sur la F310B notamment.

Enfin, Schumacher et sa F1-2000 étaient sur le point de mettre un terme à une longue période de déveine. Sous la houlette de Jean Todt, cette Ferrari fut conçue par l'ingénieur en chef Rory Byrne, Paolo Martinelli supervisa la construction du V10 049 à 90° et le directeur

technique Ross Brawn créa la synthèse parfaite du moteur et du châssis.

Après que la McLaren dessinée par Adrian Newey eut raflé les titres en 1998 et 1999, Ferrari savait devoir opérer une révision radicale pour battre la meilleure voiture sortie de Woking. Le résultat fut la F1-2000 qui poussa les règlements à leur limite. Elle était caractérisée par des formes aérodynamiques acérées, un centre de gravité abaissé, un minuscule réservoir d'huile, des étriers montés sous les disques et 50 kg de moins que la limite, offrant l'opportunité de déplacer des lests et d'optimiser les performances. Elle avait une monocoque plus fine, de plus petites entrées d'air sur les pontons et une meilleure efficacité aérodynamique que la F399.

« Quand on conçoit une nouvelle voiture, l'important est de comprendre les points faibles de celle qui l'a précédée, » dit à l'époque Rory Byrne. « Et Michael excelle à définir exactement les points à améliorer. Il adore le côté technique et il comprend tout. »

Cerise sur le gâteau, le V10 de Martinelli →





Ferrari F1-2000 histoire



2000 : LES STATS...

Pilotes

Michael Schumacher
Rubens Barrichello

Départs 34

Arrivées 26

Victoires 10

(Schumacher 9,
Barrichello 1)

Autres podiums 11

(Schumacher 3,
Barrichello 8)

Pole positions 10

(Schumacher 9,
Barrichello 1)

Meilleurs tours 5

(Schumacher 2,
Barrichello 3)

Points 170

Moyenne par
course 10

Championnat constructeurs 1er

Championnat pilotes

Schumacher 1er,
108 points ;
Barrichello 4e,
62 points

Tours en tête 606

(Schumacher 548,
Barrichello 58)

Distance en tête

2896,37 km
(Schumacher 2588,44 ;
Barrichello 307,93)

Tours couverts

en course 1860
(Schumacher 921,
Barrichello 939)

... ET LES RÉSULTATS

Australie

Schumacher : Q3, P1
Barrichello : Q4, P2



Brésil

Schumacher : Q3, P1
Barrichello : Q4, Ab.



Saint-Marin

Schumacher : Q2, P1
Barrichello : Q4, P4



Grande-Bretagne

Schumacher : Q5, P3
Barrichello : Q1, Ab.



Espagne

Schumacher : Q1, P5
Barrichello : Q3, R3



Europe

Schumacher : Q2, P1
Barrichello : Q4, R4



Monaco

Schumacher : Q1, Ab.
Barrichello : Q6, P2



Canada

Schumacher : Q1, P1
Barrichello : Q3, P2



France

Schumacher : Q1, Ab.
Barrichello : Q3, P3



Autriche

Schumacher : Q4, Ab.
Barrichello : Q3, P3



Allemagne

Schumacher : Q2, Ab.
Barrichello : Q18, P1



Hongrie

Schumacher : Q1, P2
Barrichello : Q5, P4



Belgique

Schumacher : Q4, P2
Barrichello : Q10, Ab.



Italie

Schumacher : Q1, P1
Barrichello : Q2, Ab.



États-Unis

Schumacher : Q1, P1
Barrichello : Q4, P2



Japon

Schumacher : Q1, P1
Barrichello : Q4, P4



Malaisie

Schumacher : Q1, P1
Barrichello : Q4, P3



fut développé tout le long de la saison. Si l'opposition suspectait l'usage d'un type illégal de contrôle de traction, ou anti-patinage, c'était en fait un système sophistiqué de contrôle d'accélération et de gestion du moteur qui fournissait un couple stable aux roues arrière, facilitant la conduite et l'adhérence tout autant que la puissance maximale. L'électronique était le fruit d'innombrables journées de travail sur le circuit "maison" de Fiorano, à une époque où les tests étaient incessants.

"D'être de retour sur le bon chemin fait beaucoup de bien" Michael Schumacher

Parlant de cette année, Ross Brawn se souvient : « Les saisons précédentes, en arrivant à la première course, nous étions à une demi-seconde des meilleurs et nous nous disions : "Qu'allons nous faire?" L'équipe fit un travail fantastique pour rendre la voiture compétitive et capable de relever le défi. Ainsi, dès la première course en Australie, nous savions que nous démarrions du bon pied, que nous étions compétitifs et que nous pouvions construire sur cette base. »

Schumacher démarra bien la saison avec une F1-2000 adaptée aux pistes à vitesse moyenne ou lente nécessitant de gros appuis, comme Imola ou le Nürburgring. Puis, dès le début de l'été, les Ferrari perdirent du terrain car leurs pneus arrière souffraient davantage dans les courbes à grande vitesse par temps chaud. Mais une suspension arrière modifiée, un moteur plus puissant et une aérodynamique améliorée apportèrent soudainement un gain de performance.

À MONZA, il est impossible qu'un pilote se déplace sans que quelqu'un ne lui tende la main ou ne lui donne une tape dans le dos. Le bruit, l'histoire, la passion : c'est un week-end d'une émotion très intense. Après avoir dominé les essais et placé les deux voitures en première ligne, on avait retrouvé le sourire dans le garage Ferrari. « C'est bon de revenir dans le droit chemin, » dit Schumacher à l'issue des qualifications.

Une fois la victoire décrochée, Michael fit son habituel saut de cabri sur le podium et les →



GP d'Italie 2000 tour par tour

TOUR 1
TOUR 2
TOUR 3
TOUR 4
TOUR 5
TOUR 6
TOUR 7
TOUR 8
TOUR 9
TOUR 10
TOUR 11
TOUR 12
TOUR 13
TOUR 14
TOUR 15
TOUR 16
TOUR 17
TOUR 18
TOUR 19
TOUR 20
TOUR 21
TOUR 22
TOUR 23
TOUR 24
TOUR 25
TOUR 26
TOUR 27
TOUR 28
TOUR 29
TOUR 30
TOUR 31
TOUR 32
TOUR 33
TOUR 34
TOUR 35
TOUR 36
TOUR 37
TOUR 38
TOUR 39
TOUR 40
TOUR 41
TOUR 42
TOUR 43
TOUR 44
TOUR 45
TOUR 46
TOUR 47
TOUR 48
TOUR 49
TOUR 50
TOUR 51
TOUR 52
TOUR 53

Tour 1 Au départ, Jean Alesi reste scotché sur la grille.

Sur le chemin du premier virage, Mika Häkkinen est le plus rapide et Michael Schumacher se déporte vers la droite pour bloquer une attaque puis revient vers la gauche sur sa ligne pour négocier la chicane. Si les premières voitures passent sans mal, plus loin, Mika Salo et Eddie Irvine s'accrochent.

Pedro Diniz tire tout droit dans un bloc de polystyrène. Irvine reste sur le carreau. Salo a un pneu crevé mais il continue à allure réduite. À la seconde chicane, Schumacher précède Häkkinen et Coulthard mais Frentzen vient heurter Barrichello à l'arrière. Tous deux entraînent Jarno Trulli et Coulthard hors piste. Dans la poussière, Johnny Herbert freine, Pedro de la Rosa tape la Jaguar et l'Arrows est envoyée dans une série de tonneaux. Tous les pilotes se sortent indemnes du chaos mais un commissaire, Paolo Gislimberti, est heurté par une roue arrachée. Il souffre de blessures "très critiques" et décèdera un peu plus tard. Safety Car. À la fin du tour, les deux Sauber, Herbert (sur trois roues) et Ricardo Zonta rejoignent tous leur stand.

Tour 53 Michael Schumacher remporte sa 41^e victoire en Grand Prix, égalant ainsi le record d'Ayrton Senna. En terminant à la 2^e place, Häkkinen conserve la tête du championnat.

Tour 50 Häkkinen signe le meilleur tour de la course et réduit l'écart avec Schumacher à environ cinq secondes.

Tour 43 Ralf Schumacher et Fisichella, occupant les 3^e et 4^e places, s'arrêtent et si Ralf garde sa position, le pit-stop de Fisichella se passe mal : sa voiture ne repart pas et son nom vient allonger encore la liste des abandons.

Tour 39 Michael Schumacher rentre au stand et Häkkinen se retrouve en tête du GP.

Tour 23 Zonta s'arrête pour la première fois et passe de 3^e à 11^e.

Tour 21 Zonta passe Verstappen et prend la 3^e place.

Tour 11 Juste avant le re-start, dans la ligne droite opposée, les voitures de tête ralentissent. Surpris, Jenson Button, 6^e, part dans le rail en voulant éviter Ralf Schumacher. Il revient sur la piste mais sa voiture est endommagée, il tire tout droit dans la Parabolique et abandonne.

Tour 12 Après dix tours de neutralisation, la course reprend. Michael Schumacher essaie de faire le trou avec Häkkinen et Jacques Villeneuve. Ralf Schumacher est 4^e, Giancarlo Fisichella 5^e et Jos Verstappen prend la 6^e place en dépassant Alex Wurz. Plus loin dans le peloton, Zonta dépasse Diniz et Gastón Mazzacane pour s'installer en 10^e position.

Tour 13 Schumacher creuse un écart de deux secondes sur Häkkinen tandis que plus loin, Zonta gagne une place de plus en doublant Nick Heidfeld.

Tour 14 Zonta passe Marc Gené et Wurz pour s'installer à la 7^e place, mais le pilote BAR est probablement sur une stratégie à un seul arrêt.

Tour 15 Jacques Villeneuve se retire, semble-t-il sur ennui de boîte, et Jos Verstappen grimpe à la 4^e place en passant Fisichella. Une autre progression est celle de Mika Salo qui prend la 12^e place à Diniz.

Tour 17 Le classement se stabilise, bien que Salo prenne le dessus sur Mazzacane pour occuper la 9^e place.



admirateurs fanatisés de Ferrari chantaient et clamaient son nom car il avait obtenu ce que tout pilote Ferrari désire par-dessus tout : gagner à Monza. Comme il s'asseyait pour parler à la télévision, l'importance de la tâche accomplie le submergea.

« La foule à l'extérieur fut stupéfiante, » se remémore Michael. « Ce fut une victoire chargée d'émotions, bien plus qu'en 1998. Je ne

sais pas pourquoi. Nous étions de retour sur la bonne voie et cette victoire prit un relief particulier. »

La F1-2000 rapporta la gloire à Maranello. Au total, elle décrocha dix pole positions, dix victoires et 21 podiums aux mains de Schumacher et de Rubens Barrichello. Ferrari remporta le championnat des constructeurs avec 170 points contre 152 à Woking. Et Michael

fut champion du monde, offrant le premier titre pour Ferrari depuis 21 ans, par 108 points contre 89 à Häkkinen. « La voiture détient un prodigieux record : dix victoires ce n'est pas rien, » dit Rory Byrne. « Et même si la beauté d'une voiture ne la rend pas rapide, je dois dire qu'en prime, je la trouve splendide. »

Assez pour faire monter les larmes aux yeux. N'est-ce pas, Michael ? 



RUBENS BARRICHELLO

est multimillionnaire,
il possède un jet privé
et trois luxueuses
maisons, mais il doit
quand même faire
SES DEVOIRS

En plus de la préparation physique et des relations publiques, il y a un aspect de leur travail que les pilotes ne peuvent esquiver – même après 18 ans de F1

TEXTE TOM CLARKSON PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT

Vos yeux ne vous trahissent pas : voici une superstar de la F1 en train de... faire ses devoirs ! Quelques jours avant le GP de Grande-Bretagne, Rubens Barrichello, 11 fois vainqueur et vétéran de la F1 avec près de 300 départs, planche sur un document intitulé *Course 2009 et Préparation 2010*, concocté par son ingénieur de course chez Williams, Tony Ross, et l'ingénieur d'acquisition Jonathan Eddolls. La vingtaine de pages comprend, en autres, les datas de la nouvelle version Arena de Silverstone et les stats de 2009.

Il s'agit d'un guide très complet des choses que Rubens aurait dû découvrir par lui-même si le

règlement avait permis d'effectuer la traditionnelle séance d'essais de trois jours qui s'est longtemps tenue fin juin sur ce circuit anglais. Mais cette opportunité a disparu en 2009 avec l'interdiction des essais privés durant la saison. Depuis, toute la préparation des équipes et des pilotes n'est plus que virtuelle.

En conséquence, Rubens n'est pas le seul pilote à travailler durant ses vacances. D'un bout à l'autre de l'allée des stands, les pilotes font moins travailler leurs muscles au profit de leurs méninges. Lewis Hamilton étudie un document préparé par McLaren, Jenson Button itou, pareil chez Red Bull – et pratiquement partout ailleurs.

« Je suis en F1 depuis tellement longtemps

que mon cerveau est rempli de datas pour chaque circuit, » dit Rubens. « Mais comme on ne peut faire de tests, il m'est utile de me rappeler les choses qui sont spécifiques à chaque tracé. J'aime aussi savoir quels changements de setup Williams a fait sur sa voiture en 2009 et voir les leçons qu'on peut en tirer pour cette année. J'ai l'impression d'être en pleines révisions pour l'école. J'ai eu le cours et maintenant je prépare l'examen qui aura lieu ce week-end. »

La plus grande partie des notes de Rubens concerne le GP de Grande-Bretagne 2009. On y trouve les chronos des divers pilotes aux essais libres, en qualification et en course ; des comparaisons de vitesse entre les pilotes Williams de



l'an dernier, Nico Rosberg et Kazuki Nakajima ; des indications sur les rapports qu'ils utilisaient dans chaque virage ; des données concernant l'angle de braquage, les *set-up* de suspension, le freinage et l'accélération, le travail des pneus dans chaque virage, les températures ambiante, de la piste et des gommes – y a qu'à demander !

Seuls manquent les points de freinage. « *Freiner est quelque chose qu'il faut sentir,* » dit Rubens. « *Voir combien de pression les pilotes mettaient sur la pédale l'an dernier est intéressant, mais nul ne peut me dire comment freiner. Ça vient de l'intérieur. C'est naturel.* »

Ce qui retient particulièrement son intérêt, c'est l'utilisation des relevés acoustiques pour comparer ses performances dans la Brawn de l'an dernier (qu'il avait qualifiée 2e) avec celles de

Nico et Kazuki en Q2. Observant les graphiques colorés, Rubens peut voir qu'il remettait les gaz plus tôt et de façon plus agressive à chaque sortie de virage et que son angle de braquage était moindre. Ses ingénieurs ont fait d'autres remarques importantes à partir des datas tout en bas de la page, comme les virages dans lesquels il doit pouvoir utiliser un rapport supérieur.

« *Ce sont autant d'informations utiles,* » dit Rubens. « *Je peux apprendre beaucoup en examinant les applications de Rosberg et Nakajima sur l'accélérateur et la direction car ça m'en dit beaucoup sur la façon dont la Williams de l'an dernier se comportait ici. Je peux ensuite comparer leur travail dans le cockpit aux changements de set-up qu'ils ont fait – les ressorts, barres anti-roulis ou hauteur de caisse qu'ils utilisaient,*

par exemple – et stocker ces informations car elles pourraient m'être utiles cette année. »

Avant chaque GP, Rubens visionne aussi l'édition précédente. Il se concentre sur le départ pour se souvenir où il y a du grip et où positionner la voiture au premier virage, ainsi que sur un tour embarqué pour se rafraîchir la mémoire. Il a aussi suivi d'autres disciplines avant Silverstone cette année en raison des quatre nouveaux virages. Il a découvert le nouveau tracé d'abord en regardant la course de MotoGP à la télé, puis en eut une meilleure compréhension dans le simulateur, à l'usine de Grove, dans la semaine précédant le GP.

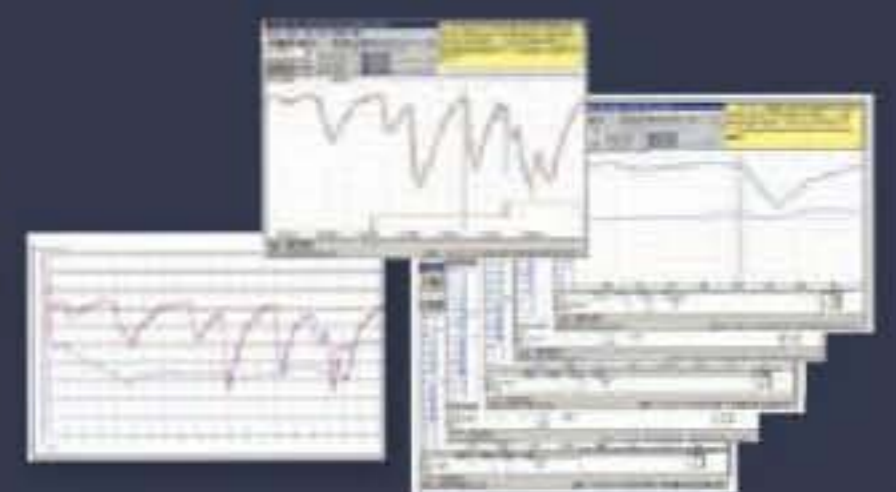
« *J'ai appris plusieurs choses avec la simu,* » dit-il. « *D'abord, que Silverstone reste l'une des plus belles pistes du monde ; j'étais inquiet quand j'ai su qu'elle allait être modifiée mais le* →

“Un peu de lecture pour vous éclairer, M. Barrichello...”

Voici donc ces graphiques qui ont donné à Rubens une idée précise de l'approche qu'il devait avoir de Silverstone cette année. Ils contiennent des infos sur les régimes moteur, les rapports de boîte et même des

“analyses de relevés acoustiques” qui lui indiquent sur quel rapport les voitures plus rapides négocient certains virages. Aucun détail n'est laissé de côté : on peut voir qu'en 2009, Sebastian Vettel était

0,13s plus rapide que Nico Rosberg dans le T3 en Q1, que Jarno Trulli avait repris 0,14s à Nico rien que dans le T5 et que Vettel avait une vitesse minimum plus élevée dans les T14 et 15. Étonnant, non ?



premier secteur est inchangé et ça reste un fantastique défi à haute vitesse. Ensuite, j'ai un bon ressenti dans la nouvelle section qui ne me paraît pas trop mal ; je ne suis pas sûr qu'il y aura plein de dépassements en course car ce sera difficile de suivre une autre voiture de près dans le nouvel Abbey très rapide, mais ils ont bien géré les changements. Enfin, j'ai vu qu'il y a une grosse bosse à la sortie d'Abbey et comme l'entrée est en aveugle, ça devrait être exigeant ; il va falloir jouer sur les suspensions pour réduire les effets de la bosse et le challenge sera de ne pas perdre en performance sur le reste du tour. Voilà pourquoi il est intéressant de voir les changements de set-up de l'an dernier. »

Dire qu'il y a 20 ans, les pilotes concentraient leur préparation davantage sur le pilotage en tant que tel que sur les voitures, car beaucoup plus de choses étaient gérées depuis le cockpit. Il leur fallait se préoccuper des changements de rapports manuels et du "tâlon-pointe" ainsi que de la trajectoire et des bons points de freinage. Les voitures étant bien plus sophistiquées désormais, les cerveaux de l'équipe et du pilote sont tournés vers les set-up. Piloter est, pour Rubens, la partie la plus facile.

« La préparation a changé énormément depuis que je suis en F1, » dit-il. « Les voitures sont compliquées et en raison du manque de tests, et difficiles à régler correctement. L'expérience compte beaucoup, d'où le fait que ce soit si compliqué pour les jeunes aujourd'hui. Il ont besoin de faire des kilomètres, or tout ce qu'ils ont, c'est du papier et un simulateur. »

Dans les années soixante-dix, la préparation des pilotes comprenait qu'un garçon comme James Hunt doive renoncer à boire à partir du mercredi précédant une course, afin de s'assurer qu'il soit en forme pour le début des premiers essais, le vendredi matin. Même les plus professionnels de l'époque, du genre Jackie Stewart, ne pouvaient en rien travailler sur les set-up avant de prendre la piste car il n'y avait pas suffisamment de télémétrie à laquelle se fier.

Les datas sont arrivées en F1 à la fin de la décennie suivante – et durant celle qui a suivi, le nombre de capteurs n'a cessé d'augmenter jusqu'à aujourd'hui. Mais ce n'est pas le nombre de données récoltées qui est si utile au pilote, c'est ce que les équipes sont en mesure d'en faire.

« Les données que nous tirons des voitures n'ont pas beaucoup changé depuis 15 ans, » dit Chris Dyer, ingénieur en chef de Ferrari. « Nous collectons en fait la même quantité d'informations qu'au milieu des années quatre-vingt-dix, mais ce qui a changé, c'est ce que nous en faisons, tout autant que nos techniques de simulation. »

Ferrari a présenté son simulateur en fin d'année dernière et celui de Williams, bien que de cinq ans plus ancien, est régulièrement remis à jour et amélioré pour donner aux pilotes et aux

"C'est dur pour les **jeunes pilotes** de nos jours. Ils ont besoin de rouler et tout ce qu'ils ont, c'est du **papier** et le **simulateur**"



ingénieurs le *feed-back* le plus réaliste. Rubens rentrant au Brésil après chaque course, il n'y passe pas autant de temps que son jeune équipier Nico Hülkenberg. Quand il l'a "conduit" le mercredi avant Silverstone, l'équipe en a extrait autant d'informations que possible.

« Je suis un pilote très sensible, » dit Rubens. « Je peux sentir des choses que les autres pilotes ne sentent pas, et ça a toujours été comme ça. Même chez Ferrari avec Michael, on me faisait faire des tests de pneus car je sentais certaines choses et lui non. Je pense que chez Williams, ils apprécient cette qualité que j'ai et qu'ils voulaient mon avis sur des façons d'améliorer le simulateur. »

Le mélange de simulateur et de travail écrit a bien préparé Rubens pour Silverstone, un week-end très occupé pour l'équipe en raison des nombreuses pièces testées sur la FW32. La voiture a arboré de nouveaux ailerons avant et arrière, un fond plat modifié et un diffuseur soufflé. Ailerons et fond plat étaient des prolongements de l'évolution aérodynamique présentée au Canada en juin, mais le diffuseur soufflé était un nouveau développement difficile à maîtriser du fait des gaz d'échappements passant à travers la carrosserie à 900°C ! Le package a été testé sur l'aéroport de Kemble avant Silverstone et Rubens en étudie les datas – incluses dans son document – pour voir quels bénéfices il apporte.

« On peut dire, à partir de ces informations, que le diffuseur générerait plus d'appui quand Valtteri [Bottas, pilote d'essais de Williams] était à fond, » dit-il. « Cela veut dire qu'il est aussi performant qu'espéré, mais ce n'était qu'une ligne droite et le système pourrait se révéler problématique dans certains virages. Je m'attends à devoir modifier un peu mon style de pilotage ; ça va être un challenge intéressant. »

L'équipe a déterminé un planning pour les essais libres qui verra Rubens tester toutes les nouvelles pièces, à l'exception du diffuseur, durant la première séance du vendredi. Elle veut avoir son avis à leur sujet avant de monter le diffuseur sur sa voiture pour les essais de l'après-midi. Il aura moins de temps pour maîtriser le style de pilotage voulu par le diffuseur, mais l'équipe pense qu'il importe de recueillir son avis sur les autres évolutions.

« Il faut faire en sorte que lors d'un week-end, chaque tour compte, » dit Rubens. « Voilà pourquoi ces datas – nos devoirs, comme vous dites – sont importants car elles aident à se préparer du mieux possible. Mais ce n'est qu'une indication et une fois en piste, on reporte notre attention sur les vraies datas que l'on collecte. La réalité est toujours plus intéressante que la théorie et c'est la raison pour laquelle je n'ai jamais trop aimé l'école – jamais trop aimé faire mes devoirs. »

Il n'aime peut-être toujours pas, mais ça paye. Rubens finira 5e à Silverstone. **F1**

SI LA F1 S'APPRENAIT À L'ÉCOLE...

Voici à quoi pourraient ressembler les devoirs à la maison

Maths

Une F1 peut couvrir un tour en 1min20,45s en qualification sur un circuit donné. Au début du tour, elle embarque 5 kg d'essence. Pour chaque dizaine de kg de carburant qu'elle emmène, son temps au tour augmente de 0,35s et pour chaque tour couvert par les pneus, la performance de ceux-ci se dégrade pour lui faire perdre 0,05s par tour. Durant la course, sur ce même circuit, la voiture consommera en moyenne 2,25 kg d'essence par tour en ayant débuté cette course (au feu vert) avec un total de 153 kg d'essence à bord et des pneus ayant déjà parcouru quatre tours de piste.

Physique

Sur un circuit donné, une voiture de course ayant une masse totale de 720 kg atteint une vitesse maximale de 320 km/h. Le moteur délivre 750 ch à cette vitesse, et l'efficacité de la transmission est de 95 %.

A Quelle est la force de résistance de la voiture à cette vitesse ?

B Si la voiture freine maintenant de 320 km/h à 80 km/h en 1,7 seconde, quelle puissance sera dissipée par l'effet de décélération de la voiture ?

Biologie

Choix multiple :
Durant un Grand Prix, le côté droit du cœur d'un pilote va collecter le sang désoxygéné du corps et le pomper via le ventricule droit dans les poumons pour que du gaz prenne la place. Mais quel sera le nombre moyen de battements du cœur durant une course de deux heures ?

A 140 par minute

B 162 par minute

C 184 par minute

D 205 par minute

Géographie

Sur cette carte du Japon sont localisés :
(A) Suzuka
(B) Aida
(C) Fuji
Mettez la lettre qui correspond à chaque circuit dans le bon cercle.

Réponse en page 65 à droite

Histoire

Quels étaient les tenants et les aboutissants de l'opposition entre Messieurs Jean-Marie Balestre, Bernie Ecclestone et Max Mosley durant la "guerre" FISA-FOCA qui secoua la F1 en 1981/82, et qui en est finalement sorti vainqueur ? Expliquez votre réponse.

AVANT LE VIRAGE N°1 À MONZA : DE 320 À 100 KM/H EN DEUX SECONDES

Ce virage offre le freinage le plus brutal du calendrier de la F1. Pat Symonds explique ce qui se passe alors sur la voiture – y compris l'effet "rôtissoire" sur des disques portés à 1200°C



Quand un pilote conduit une F1 pour la première fois, ce n'est pas tant la puissance du moteur ou la stupéfiante vitesse de passage en virage qui l'impressionne, c'est l'incroyable puissance des freins. Le circuit de Monza est bien connu pour son exigence à leur égard. On les sollicite six fois par tour et pendant 8,3 secondes au total, soit 10% d'un temps au tour ! Le freinage

le plus intense est requis au virage n°1, quand les voitures passent de 320 km/h à 100 km/h en 132 mètres et 2,5 secondes. Naturellement, les freins ne font pas tout le travail : même sur ce circuit très rapide, la traînée aérodynamique est importante et procure à elle seule une décélération de 1G sans que le pilote ne touche la pédale de frein. Décélération qui équivaut à celle d'une voiture routière freinant en urgence !

Un pilote applique deux fois son poids sur les freins



« Un pilote utilise toujours son pied gauche pour freiner car l'embrayage est actionné automatiquement pour les changements de rapport. Aucun servofrein n'assiste le pilote et il doit appliquer 140 kg sur la pédale avec son pied gauche, soit l'équivalent de deux fois son poids avec une seule jambe. »

Les freins atteignent 1200°C



« Dans la ligne droite, les freins se sont "refroidis" à 450°C. Dès qu'ils sont sollicités, ils montent à 1200°C, soit la température de la lave. Au-delà de 650°C, leur usure s'accélère car le carbone s'oxyde. Il est vital que les conduits refroidissent suffisamment pour garder l'usure sous contrôle. »

L'équilibre du freinage varie sans cesse



« À l'inverse de celle d'une voiture routière, sur laquelle l'équilibre des freins est fixé par le constructeur, la répartition du freinage entre l'avant et l'arrière sur une monoplace de Formule 1 varie d'un virage à l'autre et on voit souvent à la télévision les pilotes régler la répartition sur leur volant avant un virage. »

La suspension supporte le poids d'un éléphant



« La vue de la Toro Rosso perdant ses roues avant en Chine rappelle les forces exercées lors du freinage. La position hautes des bras de suspension sur les voitures actuelles accroît ces charges et, au freinage, l'articulation supérieure supporte une charge de quatre tonnes – le poids d'un éléphant d'Asie. »

Variation d'appui : 26 passagers en moins !



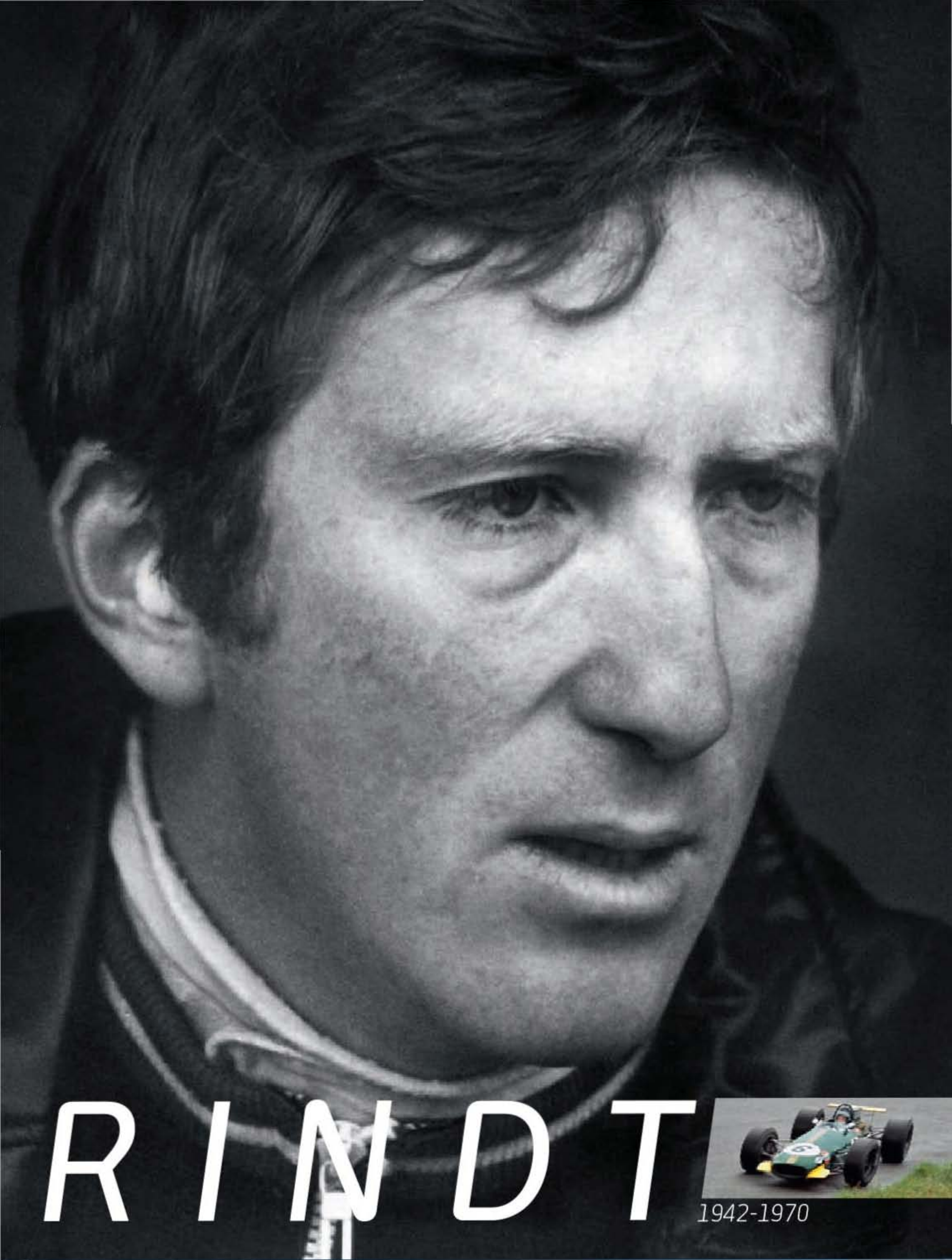
« Au virage n°1, la voiture perd 230 km/h en 132 mètres et la perte d'appui équivaut à 26 personnes sautant hors de la voiture ! Au freinage, le pilote presse la pédale aussi fort qu'il le peut. Mais comme l'appui diminue, il réduit la pression sur la pédale afin d'empêcher les roues de se bloquer. »



ADAPTATION RICHARD FAUX

À Monza, il y a juste 40 ans, le meilleur ami de Bernie Ecclestone fut impliqué dans un accident mortel. Ce pilote autrichien devint hélas le seul champion du monde posthume... Quatre décennies plus tard, **Alan Henry** et **Bernie Ecclestone** évoquent le génie de

JOCHEEN



RINDT



1942-1970

Le pilote de la petite F2 Brabham n° 21 avait un nez de boxeur et une expression impassible tout en contre-braquant à Crystal Palace, sous le soleil du début de printemps. Seule une barrière de piquets séparait le circuit de l'aire réservée aux spectateurs, légèrement surélevée, dans la ligne droite de la minuscule piste du sud de Londres. L'endroit semblait incongru pour disputer une compétition automobile mais, tout juste deux semaines avant mon 17e anniversaire, ce lundi de Pentecôte, 18 mai 1964, cette journée inondée de soleil fut l'un des grands moments de ma vie. Je fus hypnotisé par la vue de cette monoplace "Ford Austria", jetée autour du circuit comme une voiture de rallye. Son pilote se nommait Jochen Rindt.

Je ne suis pas certain d'avoir décidé ce jour-là que je voulais devenir, d'une façon ou d'une autre, un professionnel de la course automobile, mais c'est à ce moment-là que j'ai commencé à réaliser quelle dépendance ce passe-temps pouvait engendrer – même pour un spectateur. À la fin de l'après-midi, Rindt avait remporté les deux épreuves et la finale du London Trophy, reléguant Graham Hill, sur la Cooper de John Coombs, à la 2e place. J'étais hypnotisé par le spectacle, les images et l'odeur.

Quarante ans plus tard, je suis assis face à Bernie Ecclestone. Le milliardaire britannique, propriétaire des droits commerciaux de la F1, parle calmement, à voix basse, mais avec passion, de l'homme qu'il considérait comme l'un de ses meilleurs amis, qui allait être le premier, et jusqu'à ce jour le seul, pilote titré champion du monde de F1 à titre posthume.

« J'ai rencontré Jochen grâce à Roy Salvadori, un ami qui faisait courir l'équipe Cooper de F1 en 1966 quand Jochen pilotait pour elle, » se souvient Bernie. « Jochen était une personne intéressante et nous nous entendions bien. Cela a commencé comme une amitié toute simple entre deux types impliqués en sport automobile, mais, quelque temps après, il commença à discuter avec moi et me demanda des conseils sur la gestion de sa carrière. C'était un grand monsieur, une personnalité solide qui savait quel type de vie il désirait. Et en tant que pilote, il était magnifique. L'un des meilleurs de son époque. Peut-être le meilleur en fait. »

Rindt était l'un des jeunes talents émergents les plus fascinants au milieu des années 60. Il fit ses débuts en F1 au volant d'une Brabham-BRM de Rob Walker lors du GP d'Autriche 1964 sur l'aérodrome bosselé, semé d'ornières, de Zeltweg avant de signer un contrat de trois ans courant jusqu'à la fin de 1967. Rob Walker en fut très heureux. « Il était enthousiaste et joyeux, » me dit-il un jour. « C'était quelqu'un de très, très attentionné. Après la course, il me téléphona pour me demander de piloter pour moi en 1965, mais je lui répondis qu'il ferait mieux d'aller chez Cooper qui, en tant qu'équipe d'usine, avait un

À eux deux, Bernie Ecclestone et Colin Chapman cassèrent le contrat qui devait faire partir Rindt de Lotus en 1968. "Rejoins Brabham pour être heureux ou reste avec Lotus et tu sera champion", lui dit Bernie...



Malgré un profond respect professionnel, Jochen et Chapman s'opposaient souvent – notamment au sujet de la sécurité.

engagement garanti pour la saison. »

En 1965, dernière année de la formule 1,5-litre, l'étoile de Cooper ne fit que pâlir. Mais en 1966, la marque connut une seconde jeunesse avec l'arrivée du règlement 3,0-litres. Jochen prouva qu'il était assez rapide pour gagner avec la Cooper-Maserati T81, mais il ne la domina pas vraiment durant cette période. En 1968, il passa chez Brabham où Jack Brabham et Denny Hulme avaient décroché les titres en 1966 et 1967 avec les moteurs V8 Repco australiens. Jochen désirait ardemment y parvenir à son tour, mais le Repco 860 V8 à quatre arbres à came en tête utilisé par l'équipe en 1968 s'avéra horriblement peu fiable.

À la fin de la saison, Rindt accepta une grosse enveloppe pour rejoindre Lotus. Le grand Jim Clark s'était tué au printemps 1968 à Hockenheim et Jochen était considéré par Colin Chapman comme le futur "grand" de la F1. Mais Chapman avait aussi engagé Mario Andretti pour quand ses engagements aux États-Unis lui permettraient de venir courir en Europe. Jochen ne

fut pas vraiment perturbé par cette décision de diviser les ressources de l'équipe. Il désirait avant tout disposer d'une voiture mue par un moteur Cosworth DFV, et signa.

La relation entre Rindt et Chapman se compliqua par la suite du fait du manque d'enthousiasme de Jochen pour le programme Lotus 63 à quatre roues motrices, dans lequel le patron était très sérieusement impliqué. Tout ce que Jochen voulait, c'était gagner à bord d'une Lotus 49B. Il y parvint bien lors du GP des USA à Watkins Glen, en fin de la saison, mais eut aussi un gros accident lors du GP d'Espagne à Barcelone quand l'aileron arrière de la 49B se brisa et le projeta dans les barrières. L'accident poussa Rindt à écrire à Colin Chapman sur ce sujet, en ces termes : « Honnêtement, vos voitures sont si rapides que nous demeurerions compétitifs avec quelques pièces supplémentaires venues renforcer les pièces les plus faibles. Je vous prie de répondre à ma suggestion. Je ne peux piloter qu'une voiture dans laquelle j'ai confiance et



"Je ne peux piloter qu'une voiture en laquelle j'ai confiance et je sens que le point d'absence de confiance est proche" Extrait d'une lettre de Rindt à Colin Chapman



CI-DESSUS À GAUCHE Le pilotage de Rindt fascinait et impressionnait. À DROITE Jochen à Monza en 1970, peu avant l'accident qui allait être fatal.

je sens que le point d'absence de confiance est proche. » Voilà qui était envoyé.

On dit que cela n'amusa pas Chapman. Et un an après la mort de Rindt, cette lettre fut considérée comme suffisamment sensible par les avocats de Lotus qui insistèrent pour qu'elle ne figure pas dans la biographie officielle de Jochen...

La relation entre Chapman et Rindt était difficile, en dépit des efforts d'Ecclestone pour la garder sous contrôle. Le patron et le pilote respectaient chacun le professionnalisme de l'autre, mais ils se heurtaient sur un plan personnel. Rindt comparant l'équipe à un cirque ambulante, il ne fut pas surprenant qu'il soit attiré par l'idée de retourner chez Brabham pour 1970. Les moteurs Repco quatre arbres, qui avaient causé tant de soucis en 1968, avaient été mis au rebut et l'idée d'une Brabham à moteur Cosworth plaisait beaucoup à l'Autrichien. Bernie, qui conseillait désormais ce dernier pour sa carrière, accordait de l'intérêt et un fort potentiel commercial à un accord financé par Goodyear, Chapman faisait quant à lui valoir que le soutien de Firestone lui donnait davantage de chances de réussite.

« C'était important pour Jochen de se sentir à l'aise dans sa relation avec l'équipe pour laquelle il pilotait, » rappelle Bernie. « Je lui dis que s'il voulait être heureux et satisfait, il devrait aller chez Brabham, mais que s'il voulait remporter le championnat du monde, il lui fallait rester chez Lotus. Jochen avait naturellement l'esprit vif et il n'y avait nul besoin de lui démontrer que piloter pour Lotus n'était pas sans risque. Colin Chapman était toujours autant à la limite du point de vue ingénierie que Jochen l'était du point de vue du pilotage. Dans un sens, ils étaient faits

l'un pour l'autre et c'était bien ainsi. Mais il y avait toujours le risque que la nouvelle Lotus soit fragile. »

Bernie, qui était aussi le parrain de la fille de Jochen, Natascha, prit contact avec Goodyear dans l'espoir de mettre en place un ensemble de conditions réalistes qui permettraient à l'Autrichien de retrouver Brabham. Mais Chapman renchérit en offrant plus d'argent et la promesse que son programme F2, dirigé par Ecclestone, serait mené sous les couleurs du Jochen Rindt Racing. Leo Mehl, le directeur de la compétition de Goodyear, désirait que le contrat soit signé mais... « Colin vint me voir lors d'une course avec un air très sérieux, » raconta-t-il plus tard, « et me dit : "Je ne me soucie pas de combien vous pouvez lui offrir car ça ne sera jamais assez." J'étais jeune et innocent, Colin était plus âgé et puissant, et je n'ai pas relancé ma direction. »

Rindt resta donc chez Lotus en 1970, non sans avoir continué d'explorer toute autre solution possible jusqu'au moment ultime pour signer le contrat avec Chapman. Jochen ouvrit la saison par une brillante victoire à Monaco à bord d'une 49C, raflant la mise après que Jack Brabham ait glissé dans les bottes de paille dans le dernier virage. Puis la nouvelle Lotus 72 arriva et Jochen remporta la victoire à Zandvoort, puis Charade, Brands Hatch et Hockenheim. Je le rencontrai pour la seule et unique fois à Crystal Palace. Trois semaines plus tard, je rejoignais l'équipe de l'hebdomadaire *Motoring News* et six semaines plus tard, Jochen se tuait à Monza.

Dans un tour rapide, aux essais, la Lotus 72, ses ailerons rognés pour aller le plus vite possible dans la ligne droite, se "jeta" dans les barrières

Tout ou rien : résultats de Rindt pour sa dernière saison, en 1970


GP d'Afrique du Sud	abandon
GP d'Espagne	abandon
GP de Monaco	1er
GP de Belgique	abandon
GP des Pays-Bas	1er
GP de France	1er
GP de G.-Bretagne	1er
GP d'Allemagne	1er
GP d'Autriche	abandon

après que l'un des arbres de liaison des freins avant se soit brisé. Jochen, qui n'avait jamais porté de harnais d'entrejambe, s'enfonça dans le cockpit et fut tué par la boucle de sa ceinture. Qu'il ait été emmené à l'hôpital après l'accident relève des subtilités des procédures du système médical italien. Jochen était mort sur le coup.

Pour moi, l'image la plus vivace de cet accident fatal est une photographie sur laquelle on voit Bernie marchant le long de la piste, de retour vers les stands. Il porte le casque de Jochen, un Bell Star blanc sur lequel un autocollant est apposé, annonçant un show de Jochen Rindt à Vienne.

« Nous ne savions pas ce qui s'était produit et j'ai essayé de savoir, » dit Bernie. « Quand je suis arrivé, il avait été extrait de la voiture. »

Quel avenir attendait Rindt s'il avait vécu plus longtemps ? « Nous aurions créé une équipe ensemble, ça ne fait aucun doute, » assure Bernie. « Mais, vous savez, quand les gens me demandent quel souvenir je garde de Jochen, je ne pense pas à lui en termes d'absence. Pour moi, il ne nous a jamais quittés. »

Pour nous autres, qui le connaissions moins bien et peut-être l'avons rencontré brièvement, il reste un supplice de Tantale, même 40 ans après qu'il soit monté pour la dernière fois à bord de sa Lotus 72. Son style dynamique et irrésistible qui engendrait une excitation folle. Et ce petit quelque chose dans l'élégance du personnage qui me fait encore sourire aujourd'hui. 



"J'ai essayé de savoir ce qui s'était passé. Quand je suis arrivé sur les lieux, il avait été extrait de la voiture" Bernie Ecclestone





Vitaly Petrov

De retour en Russie pour la première fois depuis le début de la saison, **Vitaly Petrov** découvre ce que c'est qu'être une superstar de la F1. Tout ce qu'il lui reste à faire est de s'assurer d'y garder sa place en 2011...

TEXTE

HANS SEEBERG

PHOTOS

ANDREW FERRARO/LAT



Considérant qu'il est au milieu de cent quatre-vingt-quatre interviews données en quatre jours, Vitaly Petrov est étonnamment en forme. Il semble que nous ayons légèrement sous-estimé la réputation d'un pilote qui prend encore ses marques en F1, mais nous sommes à Moscou et l'étoile de Petrov brille de tout son éclat. Il y a un an, il pouvait traverser la Place Rouge à pieds sans être dérangé. Aujourd'hui, le premier pilote russe de l'histoire de la F1 a besoin d'un garde du corps solidement charpenté pour fendre la foule de ses admirateurs.

La présence de Petrov dans son pays natal pour la première fois depuis le début de la saison est un baromètre intrigant de la popularité de la F1 en ce lieu que Bernie rêve d'investir, et dit sans doute pourquoi Vitaly travaille si dur devant les médias d'Europe de l'Est. Il est manifestement crevé : quand nous lui demandons comment il vit ces journées d'interviews incessantes, il répond : « Appelez une ambulance ! » avec son accent si prononcé.

Lancer des blagues aux journalistes n'a pas exactement été la marque de fabrique de Petrov ces dernières années. S'il est drôle et engageant en surface, une timidité envahissante lui a fait éviter de façon systématique les feux de la rampe au début de sa carrière. « Quand j'ai commencé, je n'osais même pas regarder les objectifs en face, » confie-t-il. « Maintenant, je ne les vois même plus. »

Cent quatre-vingt quatre interviews en quatre jours ? Ça fait 46 par jour. En comptant sur une base de neuf heures par jour, ça nous fait autour de cinq par heure – sans prendre en compte les séances d'autographes, de photos ni les démos sur la Renault. Pas étonnant qu'il n'y ait plus de tests en F1. Les pilotes n'ont plus le temps d'en faire.

Être pilote de F1 en Russie est un peu comme être joueur de pétanque professionnel à Marseille : une poignée de gens vous colent aux basques, la plupart des autres ne vous remarquent même pas. Pour Vitaly Petrov, tout a changé lors du GP de Chine cette année, quand il a dépassé Michael Schumacher. Un sondage réalisé juste après la course en Russie l'a immédiatement classé troisième personnalité la plus populaire du pays derrière... Vladimir Poutine et le président Medvedev. « En général, j'essaie de ne pas penser à ceux qui me précèdent, mais en Chine, je savais qui c'était, » sourit-il. « Après la course, j'ai reçu plein de SMS. Je suis tombé sur

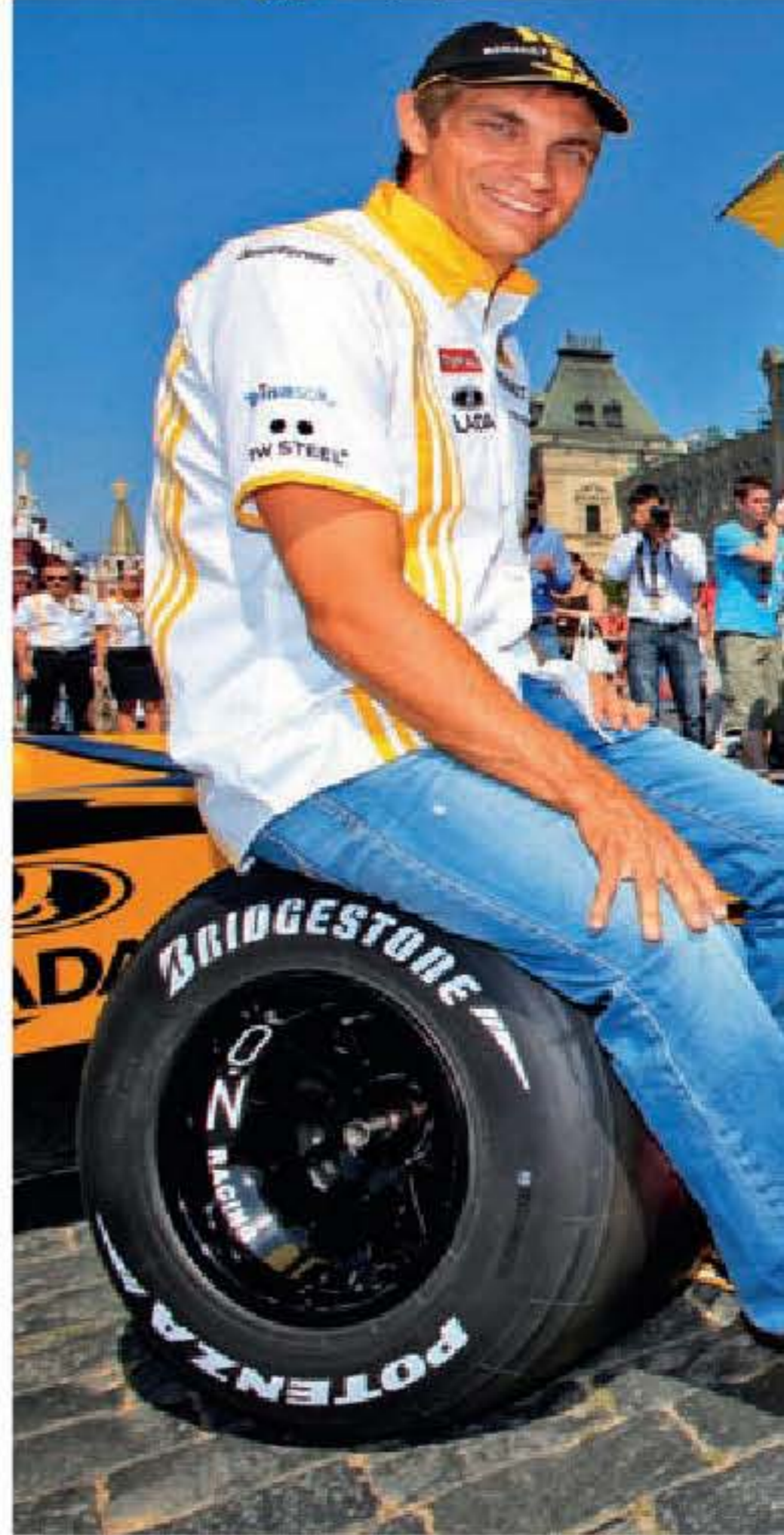
les gars qui commente la F1 pour la télé russe dans le paddock et lui ai demandé ce qu'il s'était dit quand j'ai passé Schumacher. Il m'a juste répondu : "Yes ! Incroyable !" »

Ce fut l'un des hauts faits d'une première saison prometteuse à défaut d'être spectaculaire, et Petrov a conscience de ne pas être le seul pilote Renault faisant l'objet de spéculations cette année. Mais alors que Robert Kubica a été lié un moment à un transfert chez Ferrari, Petrov doit affronter l'autre facette des bruits de paddock : la perspective d'être un pilote de plus dont la carrière en F1 ne dure qu'une saison après être monté du GP2. Le danger semble réel.

« Il y a beaucoup de pièces compliquées sur la voiture, et c'est difficile de trouver le bon set-up ; parfois je suis bon, parfois non. » Tel est son jugement plein de sincérité de sa saison jusque-là. La perspective douloureuse d'être le prochain Romain Grosjean lui procure-t-elle une pression supplémentaire ? « J'ai un contrat d'un an avec une possibilité pour deux de plus, mais ça dépend. C'est très clair dans mon esprit. Si Renault me remplace, je serai déçu bien sûr, mais je n'y pense pas. Les patrons décideront et je dois juste me concentrer sur mon pilotage. Si je le fais bien, j'aurai des résultats, et si j'ai des résultats, je resterai. »

Fait-il assez bien pour rester une année de plus ? « Pas vraiment, car je pense pouvoir faire mieux. Il me faut du temps pour bien mettre tout en place. »

Les protestations d'un débutant font toujours référence à une même raison très compréhensible : le manque de tests rend le travail plus difficile. « La F1 n'apprécie pas les erreurs, » souffle-t-il. « Quand on en fait une sur



la pression des pneus ou autre chose, ça affecte tout le reste. Il est donc important de tout faire parfaitement durant un week-end. Une erreur, c'est deux ou trois dixièmes – et cinq ou six

places sur la grille. C'est la chose la plus compliquée. »

Si ce n'est pas de la pression, ça y ressemble fortement... Après tout, avec les restrictions actuelles en tests, quel espoir peuvent avoir les stars en devenir si durant dix ans, on assiste à un roulement entre des garçons qui passent une paire d'années en F1 seulement pour être remplacés par un autre rookie à cause de leur manque de résultats ?

Ses activités sur la Place Rouge terminées pour aujourd'hui, le prochain rendez-vous dans l'emploi du

"Une erreur, c'est deux à trois 10e – et cinq ou six places sur la grille"





temps surchargé de Petrov est une apparition sur une piste de kart locale où les vainqueurs d'un concours et les "huiles" de Renault F1 vont se mesurer à lui. Situation légèrement embarrassante, car, affrontant des personnalités comme son patron, Éric Boullier, ou le copropriétaire de l'équipe, Gérard Lopez, Petrov leur colle approximativement dix secondes en sept tours. « Je crois que j'ai heurté mon boss au départ – j'espère que je n'aurai pas de problèmes, » murmure Vitaly en retirant son casque, à peine fatigué.

En passant tellement de temps à faire autre chose que ce sur quoi ils sont jugés, on se demande quel ressentiment les pilotes de F1 modernes éprouvent pour des événements de ce type. Est-ce vraiment ce que Vitaly imaginait que ce serait quand il a grandi en regardant les GP à la télé ? « En fait, je ne rêvais pas d'être pilote de F1 quand j'étais jeune, » sourit-il. « Je n'ai com-

mencé à regarder que quand Michael Schumacher courait pour Ferrari. Mais est-ce conforme à ce que j'imaginai ? Pas vraiment. Je veux dire que c'est parfois bien, et parfois ennuyeux. Mais j'aime bien rencontrer les fans. » Est-il frustrant que piloter soit de nos jours la plus petite part du travail ? Petrov corrige vite cette affirmation. « Non, c'est la plus grosse partie, » assène-t-il avec emphase. « Bon, on a deux heures le vendredi et le samedi, puis la course et... fini. Mais il faut faire avec. »

De retour sur la Place Rouge

le lendemain pour la fin des aventures de Vitaly Petrov en Russie, la température dépasse encore les 35°C. Environ 300 nouveaux passionnés sont là pour accueillir leur tout aussi nouveau héros, qui admet que ça ne paraît pas beaucoup en cet endroit grand comme deux terrains de football.

Difficile de juger à quel point il est populaire, jusqu'à ce que quelque chose d'assez curieux ne survienne : Jenson Button est là. Venu piloter une McLaren en démonstration dans les rues de Moscou, il semble avoir un peu plus de monde autour de lui. Vu que Jenson a dix ans de F1 derrière lui et qu'il est le champion du monde en titre, Vitaly peut respirer.

Si Petrov avait été footballeur ou joueur de hockey, la foule aurait sans aucun doute été 50 fois plus importante, mais il faut comprendre l'histoire complexe de la F1 en Russie. Vers la fin de la Guerre Froide, dans les années quatre-vingts, elle n'était qu'un de ces "sports interdits" vendus au grand capital qui n'existaient que pour dépenser de l'argent et glorifier de puissantes entreprises. Elle n'était pas diffusée à la télévision. Elle faisait occasionnellement les grands titres de l'actualité, mais juste pour renforcer la sombre vision qu'en →



Petrov a boosté l'audimat de la F1 en Russie : trois millions de gens regardent chaque GP, contre un million l'an dernier. "Une star, moi ?" rit-il. "Jusque-là, ce n'est pas trop la folie"



avaient les autorités : quand Gilles Villeneuve se tua le 8 mai 1982, elle ne donna aucun classement ni résultat pour se focaliser sur celui qui n'était qu'un « mort de plus dans le sport capitaliste ». Bref, on devine le genre.


Le tournant survint en 1986, quand la Hongrie se mit à accueillir un GP. L'intérêt grimpa en Europe de l'Est, au point que la Russie se décida à diffuser des résumés d'une heure de chaque course. Les choses allèrent encore plus loin quand elle se mit à diffuser celles-ci en direct en 1992, puis les qualifications trois ans plus tard. La popularité de la F1 n'a fait que grandir depuis dans le pays, mais l'arrivée de Petrov a littéralement fait exploser l'audimat. Environ trois millions de personnes regardent chaque

course – contre un million la saison dernière – et les téléspectateurs peuvent même profiter des séances d'essais libres cette saison.

« La discipline n'a jamais été aussi populaire ici, la F1 et Petrov causant une sorte de double effet, » dit un passionné de F1 local qui ne veut pas qu'on dise son nom. « Il y a évidemment une nouvelle génération de fans. La F1 ne disparaîtra pas des écrans si Petrov n'y est plus, mais sa popularité en serait grandement affectée. »

Comme s'il n'avait pas assez à faire en devant sauver sa place tout en sachant que Vladimir Poutine suit sa progression d'assez près, empêcher le déclin de la F1 en Russie s'inscrit désormais aussi sur l'agenda du jeune pilote. Et il disait ne pas avoir de pression ?

En regardant Vitaly partir vers une autre interview, on se dit qu'autant d'opérations médiatiques et de relations publiques à mener, il y a de quoi en avoir ras le bol. Mais il n'y a pas plus poli que Petrov, dont la réserve cache une vraie chaleur humaine et un non moins vrai sens de l'humour. Assez impressionnant, vu qu'il est sur le point de venir une immense star dans son pays. « Une star ? » dit-il en riant. « Je préfère ne pas y penser. Pour l'instant, ça va, car tout le monde ne me connaît pas. Ce n'est pas trop la folie. »

Cela changera s'il reste en F1 la saison prochaine, ce qui serait sympa d'ailleurs. « J'adore ça, j'adore mon boulot, » sourit Petrov. « Je ne veux pas faire autre chose. » On espère qu'il n'aura pas à le faire. 





jours encore et voici à quoi ressemble le virage n°1 du circuit du GP de Corée

Bonne nouvelle : la grande tribune, l'allée des garages et le paddock sont presque achevés. Mais il reste à... construire le circuit. Et le temps presse...

TEXTE & PHOTOS
JONATHAN REYNOLDS

VOICI LA VUE un peu déconcertante que l'on avait, il y a quelques semaines à peine, depuis le toit de la principale tribune du futur Circuit International de Corée (KIC). Sur cette photo, au-delà de la ligne droite de départ et d'arrivée sans asphalte et des garages vides, s'étend une vaste surface de poussière là où devrait être situé le virage n°1 et, au-delà encore, les champs pittoresques, les montagnes et le lac Yeongam.

La scène est à la fois belle à couper le souffle et désespérante. Trois ouvriers dans un pick-up descendent la ligne droite bosselée et virent à gauche pour suivre le tracé de la future piste. Ils semblent se dépêcher et ils peuvent être pressés. Dans 100 jours, la Corée est censée accueillir son premier Grand Prix et le circuit est loin d'être achevé...

La première vision que l'on a du site survient à quelques kilomètres de distance, depuis une colline proche. On peut aisément comprendre pourquoi cet emplacement a capté le regard de Bernie : même dans l'après-midi finissant, l'endroit est spectaculaire. La construction est située dans un vaste espace entre les collines proches de la ville de Mokpo, dans la province sud-ouest de Jeollanamdo. Cette région est connue pour sa beauté naturelle et elle a reçue récemment de larges subsides d'état, tant pour le GP que parce qu'elle va également accueillir l'Exposition Universelle de 2012.

Après la vue panoramique depuis la colline, on pense se rendre sur la piste, mais ce n'est qu'après avoir expliqué que nous n'avons pas fait un vol de plusieurs milliers de kilomètres juste pour voir le circuit d'aussi près, sans pouvoir y accéder, qu'on nous conduit avec réticence sur le terrain. Là, on comprend tout de suite cette réticence...

La Korea Auto Valley Operation (KAVO), qui préside à l'événement, a signé en 2006 un contrat de sept ans pour l'organisation du GP de Corée. Comme dans tous les autres cas, Hermann Tilke a dessiné la piste avec l'installa- →

"Il faut de l'imagination rien que pour se faire une idée de ce à quoi ressemblera la piste..."

Tribune : c'est vu. Bâtiments du paddock : c'est vu. Pas de muret des stands pour l'instant, et l'allée des stands paraît bien sommaire.



Très optimistes, les Coréens : ils attendent 90 000 spectateurs pour cette course"

tion possible d'une marina et la base d'un nouveau développement nommé Motor City. Mais aucune de ces installations, si valorisées dans les présentations officielles de la piste par des images réalisées sur ordinateur, ne sera prête pour la course de cette année. Aujourd'hui, la première des priorités consiste à achever le circuit comportant 18 virages, d'un coût de 300 millions d'euros, afin qu'un GP puisse s'y dérouler.

L'échec est exclu. Il est clair qu'il reste encore beaucoup de travail à faire et l'on comprend pour-

quoi les Coréens craignent de nous voir fureter partout. La piste réelle n'est visible nulle part et il faut une belle imagination pour se faire une idée de ce à quoi elle ressemblera. Aucune section macadamisée n'est visible, juste des pistes de terre. Un regard sur les virages 7 à 9, inspirés des courbes de Becketts à Silverstone, devra attendre. Le circuit comprendra une ligne droite de 1200 m, la plus longue de la saison, dont une partie est plus facile à réaliser. Cela dit, il n'y a pas grand chose à voir – juste une route poussiéreuse entre deux lignes d'arbres.

À ce jour, il reste trois mois avant la course mais nous espérons que l'installation serait plus avancée. Six cents ouvriers travaillent sur le site, ainsi que des intérimaires, mais on est loin des 10 000 travailleurs supplémentaires employés 24/7 dans le désert pour assurer qu'Abou Dhabi serait prêt pour son GP. Un groupe d'ouvriers prépare du mortier, un autre compacte le sol à l'aide d'un rouleau compresseur géant et quelques autres s'affairent avec des pelleteuses sur chenilles. Ils sont bien occupés, mais on est loin d'une construction quasiment finie et il ne semble pas que 82 % du circuit, ainsi qu'on nous l'a affirmé, soient achevés.

La grande tribune – dont le toit est inspiré de l'avant-toit d'une hanok, maison traditionnelle coréenne –, les garages et les bâtiments du paddock semblent plus avancés. Ils sont sur une partie temporaire du circuit et ne seront utilisés que par la F1, avant d'être convertis à un usage commercial le reste de l'année. Des stands et un paddock séparés ont été construits autour de la section de la piste pour les sports mécaniques en général.

La KAVO attribue les retards de la construction



L'allée des stands de plus près, si l'on peut dire...

Circuit International de Corée : – les faits et les chiffres

- Longueur circuit : 5,615 km
- Plus longue ligne droite : 1,19 km*
- Nombre de virages : 18
- Direction : Anti-horaire
- Ville la plus proche : Mokpo
- Distance de Séoul : 400 km
- Capacité d'accueil : 120 000 spectateurs
- Coût de construction : 300 millions d'€ (env.)
- Coût total du projet : 2,5 milliards d'€ (env.)



La F1 est moins populaire ici que le baseball – d'où le besoin affiches pour vendre des places...

à une saison des moussons plus longue et plus dure que d'habitude. Ceci fut exacerbé par le fait que les terrains sur lesquels le circuit est construit sont des terres de récupération recouvertes par la mer. Mais tous ceux qui s'occupent du projet vous diront que le circuit sera prêt à temps et même la FIA est satisfaite. Selon la KAVO toujours, le travail accompli atteint les plus hauts standards et même s'il reste beaucoup à faire, le circuit devrait être prêt à temps.


Les Coréens ont pour tradition de tenir leurs promesses et savent organiser des événements internationaux. Séoul accueillit les Jeux Olympiques en 1988 et la Coupe du Monde 2002, et les gens d'ici savent bien ce qu'il convient de faire pour ériger un stade de niveau international dans les délais. Tout cela en dit long sur la place que les organisateurs entendent accor-

“On ne lésine pas sur la publicité : une F1 a été exposée dans la gare de Séoul”



der à la F1 en accueillant un GP, d'autant que ce sport vient après le football, le baseball et le basket-ball en termes de popularité dans le pays, bien que le groupe automobile Hyundai-Kia, quatrième constructeur mondial, soit coréen.

On peut penser que les organisateurs auront fort à faire pour remplir les 120 000 places de tribunes, d'autant que les courses voisines de Chine et de Malaisie ont eu une fréquentation médiocre. Mais ils sont optimistes et attendent 90 000 passionnés – une bonne raison de se consacrer aux tribunes temporaires qui devront les accueillir. Une somme raisonnable a été investie en publicité locale pour le GP. Partout on trouve des panneaux d'affichage, et une F1 est même exposée dans la gare de Séoul.

Quand on se tient debout dans les tribunes vides battues par le vent, le défi consiste à imaginer 24 F1 luttant pour prendre le virage n°1. Pour l'instant, ce n'est qu'une zone poussiéreuse. Mais le 24 octobre 2010, ce sera une réalité. Promis, juré... 

OÙ EN ÉTAIENT LES AUTRES CIRCUITS RÉCENTS ?

Euh... Pas beaucoup plus avancés pour certains – à en voir ces images...

BAHREÏN

87

JOURS RESTANTS
L'horloge tournant, la piste était quasiment terminée.
Date de la photo 8 janvier 2004
Date de la course 4 avril 2004

ISTANBUL

180

JOURS RESTANTS
La grande tribune et le circuit sont en avance sur le planning.
Date de la photo 22 février 2005
Date de la course 21 août 2005

ABOU DHABI

276

JOURS RESTANTS
La piste n'est pas encore visible – mais il reste neuf bons mois.
Date de la photo 29 janvier 2009
Date de la course 1er novembre 2009

SHANGHAI

183

JOURS RESTANTS
Complicée, l'architecture de la tribune, mais il y a encore plein de temps...
Date de la photo 9 septembre 2003
Date de la course 26 septembre 2004

Ces années-là...

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



CELA
FAIT
29
ANS
DÉJÀ

Laffite, roi de la pluie

Il faisait humide sur Montréal ce jour-là. Très humide. Censé compter 70 tours, le GP du Canada 1981 débuta sous une pluie qui dura, dura... et fut arrêté sept tours avant la fin, ayant atteint la limite des deux heures. Jacques Laffite, en tête dès le 13^e tour sur sa Ligier (rebaptisée Talbot) à moteur Matra, s'imposa "facilement".

CELA
FAIT
38
ANS
DÉJÀ

Une belle remontée à Monza assure le titre à Fittipaldi


Emerson Fittipaldi devint le plus jeune champion du monde de l'histoire lors du GP d'Italie 1972. Vainqueur pour la cinquième fois de la saison, le Brésilien de Lotus quitta Monza avec une avance de 25 points sur Denny Hulme (qui le suit sur la photo), alors que seuls les GP du Canada et des USA restaient à courir. Parti 6e sur la grille, "Emmo" se hissa à la 3e place, puis, l'aspiration étant plus difficile à prendre suite à l'ajout de deux chicanes pour ralentir les voitures, il dut compter sur une erreur de Clay Regazzoni pour gagner encore un rang, et sur la casse du moteur de l'autre Ferrari, celle de Jacky Ickx, pour prendre la tête à neuf tours de l'arrivée.



CELA
FAIT
10
ANS
DÉJÀ

La Formule 1 est de retour aux États-Unis, à Indy s'il vous plaît

Après 22 ans d'absence sur le territoire américain, la F1 retrouve en 2000 le temple d'Indianapolis qui l'avait déjà accueillie lors de 11 éditions des 500 Miles entre 1950 et 1960. Un circuit hybride a été dessiné, utilisant le Turn 1 du célèbre anneau dans le sens opposé, puis une nouvelle section tracée à l'intérieur de ce dernier et dont il ressort avant le Turn 4. Attiré par des publicités telles que celle de Jaguar dans Time Square à New York, 225 000 spectateurs assistent à ce retour triomphal.



“Fernando est plus rapide que toi...”

Non mais... qu'est-ce que Massa fait devant Alonso ? Hockenheim 2010 a vu Ferrari retomber dans ses travers, genre A1-Ring 2002

84 L'ANALYSE DE PAT SYMONDS
Notre collaborateur donne sa vision de l'acte de la Scuderia

86 VOUS NE L'AVEZ PAS VU À LA TÉLÉ
McLaren réduit les coûts à sa façon, l'arme secrète de Renault

87 STATS HOCKENHEIM
Seulement huitième, Rosberg a au moins signé le meilleur tour

88 L'ANALYSE DE PAT SYMONDS
Webber gagne, Vettel fulmine et Rubens connaît la peur de sa vie

90 VOUS NE L'AVEZ PAS VU À LA TÉLÉ
Schumi s'en est pris aussi à un gâteau, Senna s'essaie au troc

91 STATS HUNGARORING
Si quelqu'un veut savoir ce qu'a fait Alguasuari, il a la réponse

92 RENAUD DE LABORDERIE
Notre chroniqueur se penche sur les agents de pilotes en voie de disparition, Romain Grosjean et la "dégringolade" de Ferrari...

94 LA BELGIQUE PAR ROBERT...
Comme la plupart de ses pairs, Robert adore piloter à Spa

96 ... ET L'ITALIE PAR KUBICA
Freinages extrêmes et lignes droites sont au menu du jour

98 SUJET BRÛLANT
Quatre experts débattent au sujet des consignes d'écurie, chez Ferrari et en général

GP D'ALLEMAGNE



GP DE HONGRIE



OPINION



PRÉSENTATION



DISCUSSION



ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix d'Allemagne

25.07.2010 / Hockenheim

Ferrari a remis ça... et plus qu'une amende... une sanction s'impose...



Ils ont les points mais pas la gloire. Un doublé comme on ne les aime pas du tout...

Nette victoire pour Felipe Massa Alonso

Condamnée, mise à l'amende mais impénitente, Ferrari met ses propres progrès au 2e plan en ravivant le débat des consignes

Le GP d'Italie 1956 touchant à sa fin, Peter Collins s'engouffra dans l'allée des stands pour changer de pneus et tendit le volant à Juan Manuel Fangio, dont le cheval cabré s'était brisé quelques tours plus tôt. Les deux équipiers partagèrent la 2e place et les points qui allaient avec, permettant à l'Argentin de coiffer sa 4e couronne mondiale pendant que Collins se condamnait à la 3e place du championnat. Le geste priva l'Anglais du titre ! Plutôt que d'être accusé d'avoir manipulé la course – il n'y avait eu aucune consigne et Fangio fut le premier étonné du geste chevaleresque de Collins –, Peter a été applaudi pour sa sportivité et traité en héros par toute la communauté de la F1.

Près d'un demi-siècle plus tard, au GP d'Autriche 2002 et cette fois-ci sous l'impulsion de consignes de course, Rubens Barrichello s'est laissé glisser derrière Michael Schumacher quelques mètres avant l'arrivée. L'outrage public

qui s'en est suivi a conduit les autorités du sport à interdire les consignes à partir de 2003. L'article 39.1 de la réglementation sportive stipule sans ambiguïté que « les consignes qui interfèrent avec le résultat d'une course sont interdites. »

Depuis son entrée en vigueur, la FIA a plusieurs fois dû se pencher sur le respect de cette loi. En 2007 notamment, lorsqu'elle a enquêté pour savoir si McLaren avait désavantagé Hamilton au profit d'Alonso, à Monaco, en réservant à l'Anglais une stratégie d'arrêt au stand inhabituelle. Il a été conclu que l'équipe n'avait pas conspiré.

Toute la difficulté de l'application de cette réglementation est de savoir à partir de quand une décision stratégique légitime influence le résultat de la course. Après le GP d'Allemagne, Christian Horner a affirmé que son équipe « n'influence pas le résultat. Nous laissons nos pilotes se battre ». En piste, cela ne fait

aucun doute. Mais la décision de donner à Vettel l'aile de Webber pouvait-elle interférer sur le résultat de Silverstone ? Une interprétation stricte de la réglementation donnerait une réponse affirmative.

Tout dépend du degré d'interférence et cette réglementation ne se propose pas de quantifier la transgression. Certains avanceraient que les événements de Singapour 2008, tels qu'ils furent interprétés par la FIA, ne sont pas l'illustration la plus extrême de consignes d'écurie qui influencent le résultat d'une course. Certains observateurs peuvent penser que la décision de Red Bull Racing à Silverstone est une infraction à l'article 39.1.

Le fait est qu'après l'instauration de cette loi, les consignes d'écurie font toujours partie de la course. Ironiquement, les termes employés par Rob Smedley ont été ceux choisis par au moins deux autres équipes dans des circonstances similaires aux conséquences identiques. Si l'on accepte que l'infraction à l'article 39.1 soit monnaie courante, alors c'est la réglementation elle-même qui en cause et non ceux qui la foulent au pied.

Malheureusement, cette conclusion ignore le cynisme avec lequel Ferrari a commis son forfait à Hockenheim.

Le Conseil Mondial du Sport Automobile qui a rendu son délibéré dans l'affaire du GP d'Autriche 2002 expliquait « avoir reconnu la longue tradition et le droit d'une équipe à décider de l'ordre d'arrivée de ses pilotes pour ce qu'elle pense être son meilleur intérêt dans sa quête des deux titres mondiaux. » Il avait cependant décidé, « à regret », de n'infliger aucune sanction. Ces regrets ont motivé un changement de réglementation dès l'année suivante.

À Hockenheim, le cynisme a été montré du doigt par la double pleine : une infraction à l'article 39.1 mais aussi au 151c du Code Sportif. Ce dernier est une règle au spectre large qui punit tout acte portant préjudice à la compétition ou nuisant à l'image du sport. Car ce sont deux compétitions qui se déroulent simultanément lors d'un Grand Prix : la course elle-même et le

“Les consignes font partie de ce sport d'équipe, c'est un fait”

championnat, pour lequel les courses ne doivent pas être une finalité. La véritable faute commise par Ferrari est d'avoir fait encourir au sport une disgrâce. Un rapide aperçu des quotidiens, le lendemain de la course, confirme le sentiment.

La pénalité infligée est intéressante. Selon le Code Sportif International, les commissaires peuvent appliquer des peines allant de la réprimande à la disqualification en passant par une amende, une pénalité de temps, une exclusion ou une suspension. Les sentences sont écrites par ordre de sévérité croissante. En d'autres termes, en donnant une amende, les commissaires d'Hockenheim ont laissé entendre que l'offense n'était pas majeure.

Il est surprenant qu'une action préméditée qui permet d'améliorer sa position en course soit toujours sanctionnée par une amende. Ça revient à donner un prix au succès. En prenant

En quatrième vitesse...

L'eau n'éteint plus le feu

Le mariage Hamilton/Button est un peu celui du feu et de l'eau. Le premier est un pilote tout feu tout flamme, le second est comme l'eau qui dort : il faut s'en méfier au plus haut point. Jenson a marché sur l'eau en Australie et en Chine où il a éclaboussé le feu follet de sa maîtrise des intempéries.

Les contraires s'attirent, affirme l'adage, et c'est probablement l'une des raisons de la bonne entente entre les deux Britanniques. Leur statut (ils sont les deux derniers champions du monde) aide également à maintenir un équilibre psychologique et sportif... au moins jusqu'à ce que l'un des deux éléments prenne le dessus.

L'eau est réputée pour sa capacité à éteindre le feu, mais la source de l'extincteur de Jenson s'est tarie depuis le GP d'Espagne. Lewis a dominé son équipier sept fois consécutivement et n'a dû qu'à une défaillance de sa jante à Barcelone de ne pas creuser un peu plus le fossé mathématique qui les sépare (108 points à 73 depuis le GP de Monaco).

Paradoxalement, l'eau a pris feu au soir d'Hockenheim. La consigne de course de Ferrari est l'étincelle qui a mis le feu aux poudres. Conscient que son tour viendra s'il ne parvient pas à éteindre la flamboyance de son équipier, Button a tenté d'envoyer un message à McLaren en gémissant qu'il romprait (et quitterait la F1 !) plutôt que ploierait s'il sentait souffler le vent d'une consigne. Qui l'a cru ?

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

V Vettel se rabat sur Alonso, laissant un boulevard devant Massa qui s'empare de la 1ère place.



HOCKENHEIM



> Consommation trop élevée pour Webber auquel son équipe demande de "lever" autant que possible.

V À 18 tours du but, Massa ralentit en arrivant au Turn 6. Alonso le dépasse à la sortie...



... pour signer une victoire que nul à part lui et Ferrari ne semble considérer comme méritée.

pour exemple un précédent, une écurie pourrait décider d'investir dans l'amélioration de sa position en course par le truchement d'un procédé injuste en sachant que la seule épée de Damoclès qui la menace ne peut couper que les cordons de sa bourse. Les amendes devraient être réservées à des infractions commises par inadvertance, qui n'apportent aucun bénéfice à son auteur. Toutes les violations de la loi qui aident un pilote à améliorer sa position devraient être punies par une annulation de ce bénéfice. L'article 155 limite le montant de l'amende à \$50 000. Ferrari devant verser \$100 000, on peut

imaginer que la Scuderia a été sanctionnée pour deux infractions distinctes.

Le devoir des commissaires est précisément codifié dans la réglementation et le fait qu'ils fassent appel au Conseil Mondial est sans précédent. Ce dernier pourra sans aucun doute porter un jugement sur l'incident – même s'il serait plus logique, à moins que de nouveaux éléments soient versés au dossier, de convoquer les commissaires d'Hockenheim afin de poursuivre l'enquête. Dans ce cas, le Conseil Mondial pourrait bien invoquer l'article 13.7 de la réglementation sportive qui propose d'exclure un compétiteur →

du championnat s'il « ne dirige pas son équipe d'une manière qui est compatible avec les standards du championnat ou si elle jette le discrédit sur le championnat. »

L'épisode est donc loin d'être fini. Il pourrait y avoir de nombreux rebondissements mais la réalité est que nous nous retrouvons face à une situation inextricable. Les écuries gèreront toujours leurs affaires de telle sorte que le plus grand enjeu (le championnat) ait la priorité sur le plus petit (la course). Les réglementations devraient en tenir compte.

L'article 39.1 devrait simplement stipuler qu'une écurie n'est pas autorisée à ordonner à ses pilotes d'intervertir leurs positions lorsqu'ils sont en piste. Cela permettrait d'échafauder des tactiques différentes, comme fournir un meilleur équipement à l'un des pilotes – ce qui ne constituerait pas une infraction à la réglementation. Ça permettrait également à l'équipe d'ordonner à ses pilotes de maintenir leurs positions, ce qui ne relève que d'une bonne gestion. Mais ça impliquerait que si une équipe souhaite que ses pilotes échangent leurs places, ils doivent le faire avec subtilité.

À Hockenheim, Massa avait 0,734 seconde d'avance sur Alonso au 15e tour et les deux voitures devaient observer leur pit-stop. Si Felipe



Lewis Hamilton et Jenson Button ont amené leurs McLaren aux 4e et 5e places après une course sage.

avait été immobilisé au stand 1,5 seconde de plus que Fernando, beaucoup se seraient douté de l'existence d'un complot mais aurait-on eu droit à cette zizanie ? On peut en douter.

Il est regrettable que ces événements aient fait de l'ombre à une belle course. Hockenheim n'a pas généré le même enthousiasme que d'autres Grands Prix, mais encore une fois, la course a accouché d'un résultat qu'il aurait été difficile de

prévoir avant le départ. Ferrari s'est fourvoyée sur le plan politique mais elle a récolté les fruits du développement de sa voiture alors que McLaren s'est contentée de faire une course honorable.

Le pendule de la performance continue d'osciller d'un côté ou de l'autre de l'échiquier et l'issue de la saison est toujours impossible à prédire. C'est comme cela que le sport automobile devrait toujours être ! 🏁

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix d'Allemagne à Hockenheim



"Euh, c'est pas vot' stand les gars..." Adrian Sutil, Paul di Resta & co jettent un œil du côté de Toro Rosso.



Ma parole, cette machine est encore plus difficile à maîtriser que la Virgin VR-01...



Rubens Barrichello est fan de Top Gear, excellente émission de télé britannique.



On sait bien qu'il y a des réductions de coûts en F1 ces temps-ci, mais là ça devient ridicule...



Renault a dévoilé sa nouvelle arme aéro, plus forte que l'aileron flexible et le F-duct : le film transparent.

Stats Grand Prix d'Allemagne

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

LA GRILLE

 1. VETTEL RED BULL 1min13,791s Q3	 2. ALONSO FERRARI 1min13,793s Q3
 3. MASSA FERRARI 1min14,290s Q3	 4. WEBBER RED BULL 1min14,347s Q3
 5. BUTTON McLAREN 1min14,427s Q3	 6. HAMILTON McLAREN 1min14,566s Q3
 7. KUBICA RENAULT 1min15,079secs Q3	 8. BARRICHELLO WILLIAMS 1min15,109s Q3
 9. ROSBERG MERCEDES 1min15,179s Q3	 10. HÜLKENBERG WILLIAMS 1min15,339s Q3
 11. SCHUMACHER MERCEDES 1min15,026s Q2	 12. KOBAYASHI BMW-Sauber 1min15,084s Q2
 13. PETROV RENAULT 1min15,307s Q2	 14. DE LA ROSA BMW-Sauber 1min15,550s Q2
 15. ALGUERSUARI TORO ROSSO 1min15,588s Q2	 16. BUEMI TORO ROSSO 1min15,974s Q2
 17. TRULLI LOTUS 1min17,583s Q1	 18. KOVALAINEN LOTUS 1min18,300s Q1
 19. SUTIL* FORCE INDIA 1min15,467s Q2	 20. SENNA HISPANIA 1min18,592s Q1
 21. LIUZZI FORCE INDIA 1min18,952s Q1	 22. YAMAMOTO HISPANIA 1min19,844s Q1
 23. GLOCK** VIRGIN 1min18,343s Q1	 24. DI GRASSI* VIRGIN PAS DE TEMPS Q1

*Pénalité de cinq places pour changement de boîte **De 10 places pour changement de boîte et modification des rapports de boîte

LA COURSE



CLASSEMENT ALLEMAGNE (67 TOURS)

1er	Fernando Alonso Ferrari	1h27min38,864s
2e	Felipe Massa Ferrari	+4,196s
3e	Sebastian Vettel Red Bull	+5,121s
4e	Lewis Hamilton McLaren	+26,896s
5e	Jenson Button McLaren	+29,482s
6e	Mark Webber Red Bull	+43,606s
7e	Robert Kubica Renault	+1 tour
8e	Nico Rosberg Mercedes	+1 tour
9e	Michael Schumacher Mercedes	+1 tour
10e	Vitaly Petrov Renault	+1 tour
11e	Kamui Kobayashi BMW-Sauber	+1 tour
12e	Rubens Barrichello Williams	+1 tour
13e	Nico Hülkenberg Williams	+1 tour
14e	Pedro de la Rosa BMW-Sauber	+1 tour
15e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1 tour
16e	Vitantonio Liuzzi Force India	+2 tours
17e	Adrian Sutil Force India	+2 tours
18e	Timo Glock Virgin	+3 tours
19e	Bruno Senna Hispania	+4 tours

Abandons

Heikki Kovalainen Lotus, 56 tours - accident
Lucas di Grassi Virgin, 50 tours - suspension
Sakon Yamamoto Hispania, 19 tours - boîte de vit.
Jarno Trulli Lotus, 3 tours - boîte de vitesses
Sébastien Buemi Toro Rosso, 1 tour - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Jenson Button, 319,45 km/h

Plus lent : Lucas di Grassi, 302,5 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Super tendres

Durs

Intermédiaires Pluie

CONDITIONS



TEMP. PISTE



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min15,824s (au 67e)



MEILLEUR PIT-STOP

Nico Rosberg, 17,992s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Lewis Hamilton McLaren	157 pts
2e	Jenson Button McLaren	143 pts
3e	Mark Webber Red Bull	136 pts
4e	Sebastian Vettel Red Bull	136 pts
5e	Fernando Alonso Ferrari	123 pts
6e	Nico Rosberg Mercedes	94 pts
7e	Robert Kubica Renault	89 pts
8e	Felipe Massa Ferrari	85 pts
9e	Michael Schumacher Mercedes	38 pts
10e	Adrian Sutil Force India	35 pts
11e	Rubens Barrichello Williams	29 pts
12e	Kamui Kobayashi BMW-Sauber	15 pts
13e	Vitantonio Liuzzi Force India	12 pts
14e	Vitaly Petrov Renault	7 pts
15e	Sébastien Buemi Toro Rosso	7 pts
16e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	3 pts
17e	Nico Hülkenberg Williams	2 pts
18e	Pedro de la Rosa BMW-Sauber	0 pt
19e	Heikki Kovalainen Lotus	0 pt
20e	Karun Chandhok Hispania	0 pt
21e	Lucas di Grassi Virgin	0 pt
22e	Jarno Trulli Lotus	0 pt
23e	Bruno Senna Hispania	0 pt
24e	Timo Glock Virgin	0 pt
25e	Sakon Yamamoto Hispania	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	McLaren	300 pts	11	Hispania	0 pt
2	Red Bull	272 pts	12	Virgin	0 pt
3	Ferrari	208 pts			
4	Mercedes	132 pts			
5	Renault	96 pts			
6	Force India	47 pts			
7	Williams	31 pts			
8	BMW-Sauber	15 pts			
9	Toro Rosso	10 pts			
10	Lotus	0 pt			



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

ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix de Hongrie

25.07.2010 / Hungaroring

Webber prend la tête ... Vettel rumine ... Barrichello échappe au pire



Ces visages disent tout. Vettel fulmine de ne pas avoir converti sa pole en victoire.

L'un des deux n'est pas ravi...

Mark a trouvé la quadrature du cercle pendant que rien ne tournait rond pour Sebastian. Dans le même temps, Lewis a perdu la tête du championnat et Fernando pointait le bout de son nez...

À Hockenheim, la controverse du Grand Prix d'Allemagne avait occulté l'aspect technique de la F1 mais les débats houleux centrés autour de l'ingénierie et de l'interprétation du règlement sportif ont repris le dessus en Hongrie. À l'aune de la domination universelle de la RB6, ses adversaires se demandent pourquoi ils ne peuvent faire jeu égal avec elle. Lors des dernières semaines, l'attention s'est portée sur des preuves photographiques ainsi que sur des vidéos qui suggèrent que Red Bull Racing et Ferrari tirent un avantage substantiel d'ailerons avant flexibles qui ont la capacité de se courber vers la piste, donc d'augmenter les appuis et de réduire les temps au tour. L'observation des ailerons a débouché sur la conclusion qu'ils sont flexibles d'une manière qui n'aurait pas été cadrée par la réglementation.

Prendre des mesures à partir de photographies sans faire appel à un logiciel sophistiqué ni sans

avoir une idée précise de la calibration des caméras est dangereux et peut mener à de fausses interprétations. Mais dans le cas présent, il paraît évident que la Ferrari et la Red Bull peuvent rouler à haute vitesse avec la partie centrale de l'aile avant abaissée de 20 bons millimètres par rapport à celle d'une McLaren ou d'une Mercedes. Il est improbable qu'un mécanisme ou qu'un design puisse autoriser cette élasticité.

Il faut garder à l'esprit que la position et la forme de cette pièce de l'aile avant sont précisément définies par la réglementation. La partie la plus basse doit être 875 mm devant l'axe central des roues avant et 75 mm au-dessus du plan de référence (à savoir le fond plat à partir duquel toutes les autres mesures sont effectuées). Avec ces données, un simple calcul mathématique basique permet de se rendre compte que les patins obligatoires doivent durement heurter le sol. Les délégués tech-

niques devraient y traquer (plutôt que dans l'aile avant lui-même) un excès de flexibilité.

Cette constatation n'implique pas que les ailerons des Ferrari et Red Bull sont rigides. Ils ne le sont pas et certaines déformations des extrémités sont nettement visibles à partir des images des caméras embarquées. La flexibilité de cette portion de l'aile avant est très différente du mouvement du centre de l'aile avant. Cette déformation, bien que supérieure à celle que l'on aperçoit sur la McLaren,

"J'aimerais voir Michael réussir, mais en étant moins agressif"

n'est pas excessive. Sans quoi, on peut penser que la FIA l'aurait instantanément détectée car il est plus aisé de mesurer une telle déformation que la rigidité d'un fond plat et d'un patin. La déformation de ces ailerons est le reflet du souci du détail dont les ingénieurs ne font jamais l'économie, quelle que soit la partie de l'anatomie de la voiture. De fait, la rigidité est suffisante pour respecter la réglementation technique.

Depuis que la "planche" (ou fond plat) a été introduite en 1994 dans le but de limiter la performance en forçant les monoplaces à rouler avec une hauteur de caisse plus élevée, les ingénieurs étudient les astuces les plus subtiles et les plus complexes pour trouver les limites de la réglementation. Red Bull Racing explore des territoires nouveaux et seule la FIA pourra déterminer si elle franchit la ligne jaune de l'acceptable.

En Hongrie, la RB6 ne puisait pas sa suprématie dans la seule perfection de son aérodynamique. Le circuit de Budapest n'est pas l'un des plus rudes de la saison mais il recèle quelques bosses dans des endroits stratégiques où les F1 perdent subitement leur adhérence. Cette caractéristique fait de la faculté à se jouer des imperfections de la piste une qualité majeure. Il était d'ailleurs révélateur de constater que les Renault et les Williams étaient très performantes en Hongrie alors qu'à l'autre bout du spectre des écuries de pointe, les McLaren comme Mercedes tâtonnaient pour trouver les meilleurs réglages.

En quatrième vitesse...

« Il faut que jeunesse se passe »

Ainsi parlait Marcel Pagnol avec mansuétude en excusant les excès de zèle des jeunes générations. L'écrivain aurait certainement fait de Sebastian Vettel le substrat de sa pensée s'il avait assisté aux déboires du jeune Allemand. Comme en F3 Euro Series où ses errances lui ont coûté le titre au profit de Paul Di Resta, Vettel semble devoir expérimenter toutes les bourdes pour canaliser son énergie et façonner son talent à l'image de ce que doit être celui d'un champion du monde. « Je rêvais » a reconnu le jeune homme à propos du re-start du GP de Hongrie...

Vettel a capitalisé sur une seule de ses sept poles en 2010. Son ingénieur doit endosser une partie de la responsabilité de la débâcle de Budapest et la jeunesse du management n'est pas étrangère aux déconvenues de l'écurie. Chez RBR, on renvoie la balle à la malchance. Mais comme le disait encore Pagnol : « C'est très joli d'être innocent, mais il ne faut pas en abuser ! »

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

Alonso s'intercale entre les Red Bull de Vettel et Webber. Petrov se place 5e devant Hamilton.



Hamilton re-dépasse Petrov par l'extérieur au Turn 2, mais va plus tard abandonner sur une panne de boîte.



HUNGARORING



Après avoir effectué son drive through, Vettel se retrouve sur les talons d'Alonso et ne le doublera pas.

Webber engrange sa quatrième victoire de la saison – et son papa est content !



Renault et Williams sont connues pour utiliser des suspensions plus sophistiquées que leurs adversaires et leurs F1 peuvent généralement être plus douces sur les bosses. La FW32 semble avoir la capacité de découpler la rigidité verticale du roulis et peut donc absorber ces bosses tout en roulant avec une suspension souple alors que l'aérodynamique se marie mieux avec une rigidité certaine du package.

Sur un circuit comme le Hungaroring, contrairement à la puissance brute, la réponse du moteur joue également un rôle significatif dans la performance globale d'une F1. Le V8 Renault est connu

pour ses qualités et le Cosworth, qui péchait dans ce domaine en début de saison, paraît avoir nettement progressé.

Le Hungaroring est rarement le théâtre de GP mémorables. Il y est très difficile de dépasser et les courses sont souvent de longues processions. Il n'y avait aucune raison que 2010 déroge à la règle. L'avantage phénoménal des Red Bull a probablement incité plusieurs écuries à se poser la question d'un arrêt précoce aux stands, mais la stratégie aurait été ruinée en cas d'accident des voitures de tête dans le premier virage.

Une fois encore, l'intervention de la Voiture →

de Sécurité a redonné de la vie à une course fade et a démontré que la qualité du spectacle ne dépend pas uniquement des dépassements. On s'attendait à ce que les F1 chaussées de pneus tendres changent de gomme entre la 18e et le 25e boucle. Lorsque la Voiture de Sécurité est entrée en scène, au 16e tour, il n'a pas été surprenant que la plupart des pilotes observent leur pit-stop. Mais Mark Webber a boudé les stands et tout le suspense était de savoir s'il allait pouvoir suffisamment s'envoler en tête de la course pour effectuer un arrêt tardif et conserver la 4e place au détriment de Massa...

À la fin du 31e tour, il était à la tête d'un avantage de 19 secondes sur le Brésilien, soit exactement celui qu'il devait avoir creusé pour sortir des stands devant la Ferrari. Sans signe de dégradation avancée de ses pneus, Red Bull Racing a fait le choix de le laisser poursuivre sa chevauchée. Au 37e passage, il devançait suffisamment Alonso pour lui subtiliser la 2e place virtuelle et son équipier, Sebastian Vettel, était sous le coup d'une pénalité (*drive through*) pour avoir enfreint la réglementation sportive. L'écurie a été très inspirée et les tours enchaînés par Webber n'ont pas été sans rappeler ceux de Schumacher à sa grande époque.

À propos de Michael, il a été l'auteur d'une manœuvre dangereuse en défendant sa place contre les attaques de Barrichello. Il a tassé son ex-



"Je m'excuserai plus tard si tu veux, mais pour l'instant, prends ça !" Message de Schumacher à Barrichello...

équipier contre le mur des stands et l'on ne peut que condamner ce choix. Mais pour avoir travaillé avec lui durant de nombreuses années, on comprend ce qui a motivé ce geste. Schumacher est incroyablement compétitif et réfléchit méthodiquement à tous les compartiments de sa performance. C'est quelqu'un d'authentique et il se soucie des autres – plus que n'importe quel pilote avec lequel j'ai travaillé.

Malheureusement, son ultra-compétitivité peut parfois l'amener à prendre de mauvaises décisions lorsqu'elles sont faites dans le feu de l'action. Ce fut l'une de ces occasions, et il y en a eu d'autres. Mais sa présence en F1 amène un plus ; c'est un fait reconnu par Webber, qui n'était pas peu fier de lui prendre un tour. Je souhaiterais le voir de nouveau se battre aux avant-postes, mais peut-être avec moins d'agressivité. 🚫

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor d'un week-end de Grand Prix de Hongrie au Hungaroring



Une escorte de police aurait été fournie à tous ceux qui craignaient de se faire "balancer" dans un mur...



On peut en faire des trucs avec ce genre de valise. "Je l'échange contre ma HRT" aurait dit Bruno...



Parti de McLaren, l'ingénieur Pat Fry a fait ses débuts officiels chez Ferrari.



Schumi a paraît-il essayé de bloquer ce gâteau qui n'était pas pour lui mais pour le 25e anniversaire du GP.



Ouf, il y a deux barres dans un paquet de Twix. On partage, Mark et Sebastian...

Stats Grand Prix de Hongrie

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

LA GRILLE

 1. VETTEL RED BULL 1min18,773s Q3	 2. WEBBER RED BULL 1min19,184s Q3
 3. ALONSO FERRARI 1min19,987s Q3	 4. MASSA FERRARI 1min20,331s Q3
 5. HAMILTON McLAREN 1min20,499s Q3	 6. ROSBERG MERCEDES 1min21,082s Q3
 7. PETROV RENAULT 1min21,229s Q3	 8. KUBICA RENAULT 1min21,328s Q3
 9. DE LA ROSA BMW SAUBER 1min21,411s Q3	 10. HÜLKENBERG WILLIAMS 1min21,710s Q3
 11. BUTTON McLAREN 1min21,292s Q2	 12. BARRICHELLO WILLIAMS 1min21,331s Q2
 13. SUTIL FORCE INDIA 1min21,517s Q2	 14. SCHUMACHER MERCEDES 1min21,630s Q2
 15. BUEMI TORO ROSSO 1min21,897s Q2	 16. LIUZZI FORCE INDIA 1min21,927s Q2
 17. ALGUERSUARI TORO ROSSO 1min21,998s Q2	 18. GLOCK VIRGIN 1min24,050s Q1
 19. KOVALAINEN LOTUS 1min24,120s Q1	 20. TRULLI LOTUS 1min24,199s Q1
 21. DI GRASSI VIRGIN 1min25,118s Q1	 22. SENNA HISPANIA 1min26,391s Q1
 23. KOBAYASHI* BMW SAUBER 1min22,222s Q1	 24. YAMAMOTO VIRGIN 1min26,453s Q1

* Cinq places de pénalité sur la grille pour ne pas s'être arrêté à la pesée au terme de la Q1

LA COURSE



CLASSEMENT HONGRIE (70 TOURS)

1er	Mark Webber Red Bull	1h41min05,571s
2e	Fernando Alonso Ferrari	+17,821s
3e	Sebastian Vettel Red Bull	+19,252s
4e	Felipe Massa Ferrari	+27,474s
5e	Vitaly Petrov Renault	+1min13,192s
6e	Nico Hülkenberg Williams	+1min16,723s
7e	Pedro de la Rosa BMW-Sauber	+1 tour
8e	Jenson Button McLaren	+1 tour
9e	Kamui Kobayashi BMW-Sauber	+1 tour
10e	Rubens Barrichello Williams	+1 tour
11e	Michael Schumacher Mercedes	+1 tour
12e	Sébastien Buemi Toro Rosso	+1 tour
13e	Vitantonio Liuzzi Force India	+1 tour
14e	Heikki Kovalainen Lotus	+3 tours
15e	Jarno Trulli Lotus	+3 tours
16e	Timo Glock Virgin	+3 tours
17e	Bruno Senna Hispania	+3 tours
18e	Lucas di Grassi Virgin	+4 tours
19e	Sakon Yamamoto Hispania	+4 tours

Abandons

Lewis Hamilton McLaren, 23 tours - boîte de vitesses
Robert Kubica Renault, 23 tours - suite accrochage
Nico Rosberg Mercedes, 15 tours - perte d'une roue
Adrian Sutil Force India, 15 tours - accrochage stands
Jaime Alguersuari Toro Rosso, 1 tour - moteur

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Vitantonio Liuzzi, 293,7 km/h
Plus lent : Jaime Alguersuari, 261,3 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Super tendres Medium Intermédiaires Pluie

CONDITIONS TEMP. PISTE



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min22,362s (au 70e)



MEILLEUR PIT-STOP

Jenson Button, 20,682s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Mark Webber Red Bull	161 pts
2e	Lewis Hamilton McLaren	157 pts
3e	Sebastian Vettel Red Bull	151 pts
4e	Jenson Button McLaren	147 pts
5e	Fernando Alonso Ferrari	141 pts
6e	Felipe Massa Ferrari	97 pts
7e	Nico Rosberg Mercedes	89 pts
8e	Robert Kubica Renault	85 pts
9e	Michael Schumacher Mercedes	38 pts
10e	Adrian Sutil Force India	35 pts
11e	Rubens Barrichello Williams	30 pts
12e	Vitaly Petrov Renault	17 pts
13e	Kamui Kobayashi BMW Sauber	17 pts
14e	Vitantonio Liuzzi Force India	12 pts
15e	Nico Hülkenberg Williams	10 pts
16e	Sébastien Buemi Toro Rosso	7 pts
17e	Pedro de la Rosa BMW Sauber	6 pts
18e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	3 pts
19e	Heikki Kovalainen Lotus	0 pt
20e	Karun Chandhok Hispania	0 pt
21e	Lucas di Grassi Virgin	0 pt
22e	Jarno Trulli Lotus	0 pt
23e	Bruno Senna Hispania	0 pt
24e	Timo Glock Virgin	0 pt
25e	Sakon Yamamoto Hispania	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	312 pts	11	Hispania	0 pt
2	McLaren	304 pts	12	Virgin	0 pt
3	Ferrari	238 pts			
4	Mercedes	132 pts			
5	Renault	106 pts			
6	Force India	47 pts			
7	Williams	40 pts			
8	BMW-Sauber	23 pts			
9	Toro Rosso	10 pts			
10	Lotus	0 pt			



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

LAB

RENAUD DE
RDERIELes agents : espèce
en voie de disparition

Deux semaines avant Bahreïn, en annonçant officiellement que son père Anthony ne s'occupait plus de ses affaires, Lewis Hamilton jetait un gros pavé dans la mare des agents de pilotes. Depuis, dans ses accès de confiance, Lewis soupire ironiquement : « J'ai reçu au moins cent propositions d'agents prêts à gérer mes contrats professionnels, commerciaux et publicitaires, » dit-il. Il doit être en dessous de la vérité.

D'ailleurs, en procédant par recoupements, on a appris qu'Hamilton n'économisait personne mais se contentait de demander une énième échéance de réflexion. Julian Jakobi, le plus compétent de tous les agents qui ont discuté avec l'Anglais, ironise : « Chaque fois qu'il me rencontre dans le cadre d'un Grand Prix, Lewis m'accorde beaucoup de temps. Environ une trentaine de secondes. »

Derrière l'ironie du propos, on devine l'embarras du Champion du monde 2008. Il est pris à son propre piège de choisir un agent exclusif, lié avec Ron

"Un Vettel
est lié à une
marque, et
non pas à
un agent"

Dennis – pour la seule raison qu'un accord pré-Formule 1 et très particulier lie Hamilton à l'homme qui finança ses premières courses de karting et lui ouvrit les portes de la discipline reine. Ce contrat existe, mais il échappe, paraît-il, à tous les types de documents utilisés ces dernières années en F1. Notamment sur les points, la compétitivité des monoplaces, les opérations commerciales, les options saisonnières, etc. En fait, tout se passe en ce moment comme si les pilotes avaient découvert, à travers (et avec) Hamilton, qu'ils pouvaient se passer d'agents. De fait, un Sébastien Vettel est l'archétype du pilote davantage lié à une marque (Red Bull, sur une solide base financière de 12 millions d'euros annuels jusqu'en 2012) qu'à un agent susceptible de valoriser ses intérêts à court terme. Rétrospective récente : après le clash Vettel-Webber du GP de Turquie, Dietrich Mateschitz en personne précipita le retour au calme entre les deux pilotes en annonçant, unilatéralement, le prolongement de Webber pour une année de plus (2011). Son manager, Flavio Briatore, n'avait pas eu besoin de monter au créneau pour obtenir un dédommagement que le magnat de la boisson énergisante lui offrait sans coup férir.

L'apathie du marché des pilotes reflète la mise à l'écart des agents qui savaient précipiter les entrées en F1 où les transferts. Cette époque-là semble révolue, au moins temporairement. L'étroite marge de manœuvre des agents indépendants (Nicolas Todt, Daniele Morelli, Richard Goddard, Didier Coton, Lucio Cavuto ou Mario Myakawa entre autres, cités à titre de références et d'exemples) ne porte guère d'espérance pour des lendemains susceptibles de déchanter. Inutile de préjuger de l'avenir. Chaque chose en son temps.

Un jour où l'autre, s'il n'y a plus d'agents de la circulation des pilotes dans les paddocks où sur les grilles de la F1, il faudra bien les inventer. Ou les recréer...



Anthony n'est plus que le père de Lewis !

Hamilton à l'homme qui finança ses premières courses de karting et lui ouvrit les portes de la discipline reine.

En fait, tout se passe en ce moment comme si les pilotes avaient découvert, à travers (et avec) Hamilton, qu'ils pouvaient se passer d'agents. De fait, un Sébastien Vettel est l'archétype du pilote davantage lié à une marque (Red Bull, sur une solide base financière de 12 millions d'euros annuels jusqu'en 2012) qu'à un agent susceptible de valoriser ses intérêts à court terme. Rétrospective récente : après le clash Vettel-Webber du GP de Turquie, Dietrich Mateschitz en personne précipita le retour au calme entre les deux pilotes en annonçant, unilatéralement, le prolongement de Webber pour une année de plus (2011). Son manager, Flavio Briatore, n'avait pas eu besoin de monter au créneau pour obtenir un dédommagement que le magnat de la boisson énergisante lui offrait sans coup férir.

L'apathie du marché des pilotes reflète la mise à l'écart des agents qui savaient précipiter les entrées en F1 où les transferts. Cette époque-là semble révolue, au moins temporairement. L'étroite marge de manœuvre des agents indépendants (Nicolas Todt, Daniele Morelli, Richard Goddard, Didier Coton, Lucio Cavuto ou Mario Myakawa entre autres, cités à titre de références et d'exemples) ne porte guère d'espérance pour des lendemains susceptibles de déchanter. Inutile de préjuger de l'avenir. Chaque chose en son temps.

ROMAIN GROSJEAN :
UNE ERRANCE PATHÉTIQUE

Depuis quelques semaines, les promeneurs de la forêt de Meudon croisent fréquemment un jeune couple en train d'effectuer un footing soutenu. Ils identifient aisément Mario Jollès, la journaliste de TF1, et Romain Grosjean, qui patiente cette année en GT-FIA. Ils ne sont pas là par hasard.

En fait, Grosjean, acquéreur d'un appartement à Meudon et qui réside désormais en France, est disponible pour tout projet sportif. Quitte à repartir de zéro. En 2009, à la même époque, le jeune homme débutait en F1 chez Renault dans les pires conditions. En pleine tempête.

Ensuite, Grosjean a traversé une longue errance. Il n'est pas le premier à être victime d'une telle mésaventure. Néanmoins, en France plus qu'ailleurs,



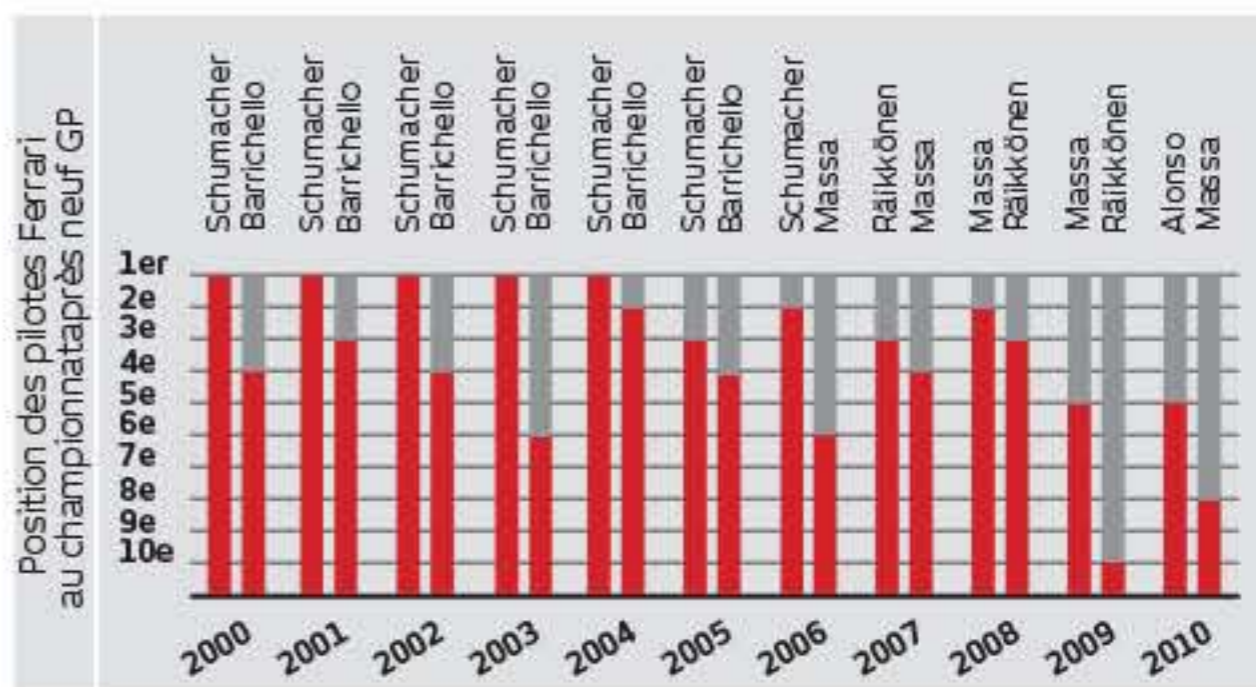
Romain a retrouvé en Allemagne le GP2, sur une voiture de Dams aux couleurs familières...

on cultive souvent ce genre de mésaventure pour les jeunes pilotes. Afin de sauver sa carrière en monoplace, Romain envisage de quitter le système Briatore pour rallier Gravity. Au point où il en est, il ne risque rien d'autre que de trouver un volant...

SCUDERIA FERRARI :
L'IRRÉSISTIBLE DÉCLIN

Intéressante analyse : durant les années 2000, ou les années Michael Schumacher, Ferrari écrasait la concurrence à mi-saison sous l'impulsion de l'Allemand et avec le concours – non négligeable – de Rubens Barrichello. Puis, le déclin de Schumacher, en 2005-2006, a précipité la chute de la Scuderia. Et ce, en dépit de la consécration de Kimi Räikkönen en 2007.

Le constat de 2010 paraît impitoyable pour Fernando Alonso et plus encore pour Felipe Massa, qui subit les événements plutôt qu'il ne prête main forte à son leader (Hockenheim excepté...). Cette année, Alonso, leader de Ferrari, en est au même point que... Massa en 2009, avant son accident. En gros, le déclin du Brésilien épouse celui de l'écurie, en l'aggravant. Avec ou sans Alonso.



OFFREZ UN ÉCRIN À VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE PEUT
CONTENIR JUSQU'À
12 NUMÉROS



POUR VOUS
19⁹⁰ €
LA RELIURE

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :

F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

Nombre de reliures : x 19,90 € (prix unitaire, port compris), soit un total de : €.

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal [][][][][][] Tél E-mail

Je suis abonné oui non

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de F1 RACING

Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vnoyelle@bandbmedia.com

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

À VENIR : GP de Belgique

par Robert Kubica 29.08.2010 / Spa / 14h00

Les virages rapides et la nature même du tracé sont un régal pour les pilotes et le public

T1 : DÉFENDRE SA POSITION

"La Source est difficile. C'est étroit en entrée mais large à la sortie, ce qui fait qu'on peut avoir des lignes très différentes. Il faut défendre sa place sans compromettre la sortie."

T2 & 3 : PRENDRE UN RISQUE

"En suivant une autre voiture à Eau Rouge, on perd de l'appui. On prend un risque à l'entrée car y être à fond donne de la vitesse en sortie. Si on lève, on sera plus lent aux Combes."

T8 : TRAJECTOIRE CRUCIALE

"Les virages après Les Combes sont assez sympa et on peut y avoir un bon rythme. La trajectoire compte beaucoup. Ratez le premier virage et vous compromettez ceux d'après."



Calcul vitesse

T4 310 km/h 7e vit.

T3

T2

Entrée stands

Dépassement possible

T18

T19

Sortie stands

Secteur 3

Risque d'accidents !

T1 95 km/h 2e vit.

À SURVEILLER...



T1 RISQUE D'ACCIDENTS !

Avec 24 voitures se présentant en paquet à La Source, qui est un des virages les plus étroits de la F1, de petits ou moins petits contacts sont quasi garantis juste après le départ.

T5 IDÉAL POUR DÉPASSER

Avoir une vitesse élevée au sommet de l'Eau Rouge est crucial. Quand un dépassement a lieu à cet endroit, il peut être spectaculaire – comme celui d'Häkkinen sur Schumacher en 2000.





« Spa est le premier GP qui suit la trêve estivale et la première de deux courses avec relativement peu d'appui. C'est un des meilleurs – voire le meilleur – endroits pour un pilote et je pense que la majorité de la grille l'apprécie. Je préfère Suzuka, mais Spa a un caractère unique.

C'est une piste assez fabuleuse, dont la plupart des courbes, ou en tout cas une bonne partie, ne sont pas vraiment des virages – ils se passent à fond. Le secteur 2, en particulier, est génial.

Côté set-up, ce n'est pas simple. Difficile de trouver l'équilibre optimal en aéro du fait que les secteurs 1 et 3 sont très rapides, avec de nombreux bouts droits à pleine charge. On a donc besoin d'une bonne vitesse. Quant au secteur 2, avec tous les virages, il y faut de l'appui. Cette année, la plupart des voitures utilisant un F-duct, je pense que le problème sera moindre car on peut emporter plus d'appui en étant plus efficace en ligne droite. Spa sera un des tracés les plus favorables pour le F-duct. »



T6 170 km/h 3e vit.

T7 175 km/h 3e vit.

Idéal pour dépasser

T5 140 km/h 3e vit.

Secteur 1

T9 150 km/h 3e vit.

T10 290 km/h 6e vit.

T11

T17 315 km/h 7e vit.

T16 315 km/h 7e vit.

T12 140 km/h 3e vit.

T13 169 km/h 3e vit.

T14 250 km/h 5e vit.

Secteur 2

T15 245 km/h 5e vit.

T18 DÉPASSEMENT POSSIBLE

Avec une bonne traction à la sortie de Stavelot, en ne perdant pas trop d'appui aéro dans Blanchimont et en étant courageux, on peut porter une attaque au freinage de l'Arrêt de Bus.

Tout ce qu'il faut savoir

STATS CIRCUIT

Manche 13/19
 Tours 44
 Site Spa-Francorchamps
 Longueur du circuit 7,004 km
 Distance de la course 308,052 km
 Record du tour 1min45,108s (2004)
 Kimi Räikkönen (McLaren)
 Pole 2009 1min46,308s
 Giancarlo Fisichella (Force India)
 Vainqueur 2009 Kimi Räikkönen (Ferrari)
 Pneus Tendres et durs
 Météo attendue 16°C, avec des averses fréquentes en général
 Situation 50 km de Liège

HORAIRES

(Heure française)
Vendredi 27 août
 Essais 1 10h00 – 11h30
 Essais 2 14h00 – 15h30
Samedi 28 août
 Essais 3 11h00 – 12h00
 Qualification 14h00
Dimanche 29 août
 Course 14h00

©2009

Google

À VENIR : GP d'Italie

par Robert Kubica 12.09.2010 / Monza / 14h00

La passion des tifosi et les vitesses les plus élevées concluent la saison européenne

T4 & 5 : ATTENTION AU GRIP

"Monza est une piste très difficile pour ce qui est du grip mécanique car on évolue avec très peu d'appui. On doit s'assurer d'avoir un bon freinage et une bonne traction à la sortie de toutes les chicanes."

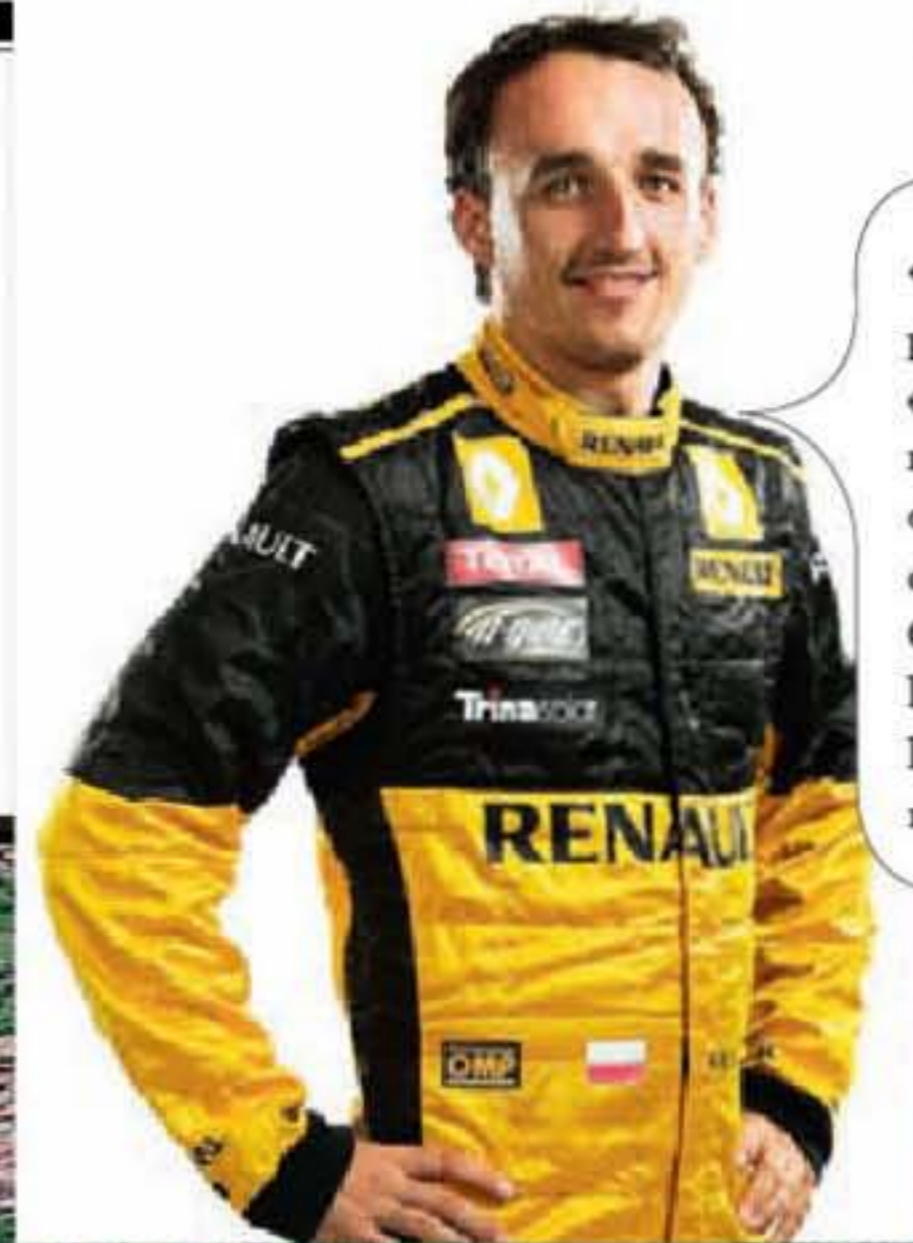
T7 : PEAUFINER SA SORTIE

"Le second Lesmo est très court et on y sort très facilement trop large. La sortie est extrêmement importante car il y a ensuite un long bout droit. Il paraît simple, mais j'ai toujours trouvé ce virage difficile."

T11 : GÉRER LA PUISSANCE

"La Parabolica n'est plus aussi ardue que dans le passé. C'est un virage lent mais qui s'ouvre et ça fait longtemps qu'on le passe à fond. Mais attention, il y a un risque de sous-virage à la sortie."





« Monza, c'est très spécial

pour les tifosi, pour Ferrari, pour les pilotes italiens... et aussi pour moi. Je m'y sens chez moi. Depuis 18 mois, je me suis installé à six kilomètres et demi du circuit et parfois, si le vent souffle dans la bonne direction, je peux entendre des bruits de moteurs. Comme je vis là, je pense être assez populaire en Italie et j'ai un grand soutien du public local, ce dont je lui suis très reconnaissant. Une année, j'avais fait repeindre mon casque aux couleurs du pays.

J'aime énormément courir à Monza qui est une piste complètement différente de toutes les autres, mais ce sera dur cette année car nous n'avons pas l'habitude de rouler avec aussi peu d'appui. Dans le passé, il y avait des tests la semaine avant la course, alors ça allait. Maintenant on se pointe, la voiture nous paraît soudain très légère et on doit s'y adapter. La tenue de route est différente aussi et on est clairement plus dépendant du grip mécanique que sur les autres circuits. »



Tout ce qu'il faut savoir

STATS CIRCUIT
 Manche 14/19
 Tours 53
 Site Monza
 Longueur du circuit 5,793 km
 Distance de la course 306,720 km
 Record du tour 1min21,046s (2004) Rubens Barrichello (Ferrari)
 Pole 2009 1min24,066s Lewis Hamilton (McLaren)
 Vainqueur 2009 Rubens Barrichello (Brawn)
 Pneus Super tendres et durs
 Météo attendue 20°C, ensoleillée
 Situation Banlieue de Milan

T9 200 km/h 4e vit.

T10 235 km/h 4e vit.

Dépassement possible

T11 185 km/h 4e vit.

Entrée stands

Sortie stands

Secteur 3

Calcul vitesse

À SURVEILLER...



T1 IDÉAL POUR DÉPASSER
 Après la rapide Parabolica et la ligne droite de départ et d'arrivée qui suit, la meilleure façon de dépasser sur ce circuit est de "piquer" son rival au freinage avant la première chicane.

T4 RISQUE D'ACCIDENTS !
 Monza est caractérisé par de longues lignes droites ponctuées de chicanes. Les voitures se présentant groupées sur les freinages, surtout en début de GP, les accrochages sont fréquents.



T11 POSSIBLE DE DÉPASSER
 En sortant de la chicane Ascari, les voitures qui en suivent une autre d'assez près peuvent se décaler de l'aspiration pour tenter une attaque avant le freinage pour la Parabolica.

HORAIRES
 (Heure française)
Vendredi 10 septembre
 Essais 1 10h00 - 11h30
 Essais 2 14h00 - 15h30
Samedi 11 septembre
 Essais 3 11h00 - 12h00
 Qualification 14h00
Dimanche 12 septembre
 Course 14h00



Que penser de Ferrari après le scandale des consignes ?



Nos experts débattent de savoir si celles-ci ont encore leur place en F1

Patrick Head : Je me souviens très bien de ce que Ferrari a fait au GP d'Autriche 2002. Les consignes ont alors été interdites, mais ils sont revenus à leurs vieilles habitudes.

Niki Lauda : Ils ont été très arrogants. Il y a une règle, ou il n'y en a pas ? Il y en a une qui dit que les consignes sont interdites, donc il n'y a pas à discuter.

Ivan Capelli : Je suis d'accord. Ferrari a ignoré cette règle. Les conversations radio et la télémétrie montrent que des ordres ont été donnés. Il faut respecter le règlement, sinon, comment pourra-t-on avoir une compétition honnête ?

Alex Wurz : J'ai une vision différente des consignes désormais, par rapport à quand je courais en F1. En tant que pilote, on accepte de faire partie d'une équipe et que les consignes font partie du jeu. Devenu commentateur télé, j'ai le sentiment que ce genre de chose est mauvais pour le spectacle. Ce que le public veut voir, c'est une confrontation directe entre les pilotes.

NL : Les consignes ne devraient être autorisées qu'en fin de saison, une fois que l'un des deux pilotes n'est mathématiquement plus en mesure

de gagner le titre. Là, il pourrait y avoir des ordres, mais dans certaines circonstances seulement. Les gens pourraient le comprendre.

PH : D'accord avec ça. Que Ferrari ait mis une chaîne au pied d'un de ses pilotes alors qu'il a encore une chance mathématique de gagner le titre est pitoyable. Cela dit, si Rob Smedley et Felipe Massa avaient été de meilleurs acteurs, on ne se serait rendu compte de rien. Si Massa avait laissé Alonso le passer au freinage, nous n'aurions rien su.

NL : Aucun pilote sur la grille n'a un contrat stipulant qu'il est le numéro deux, ou qu'il doit obéir à des consignes d'écurie. Ça n'existe plus

dans aucune équipe aujourd'hui.

IC : Je pense quand même qu'Alonso est le numéro un chez Ferrari. Ce n'est peut-être pas dans son contrat, mais il se comporte en tant que tel. Il passe beaucoup de temps à Maranello et s'accorde beaucoup avec les ingénieurs. Il assiste à beaucoup de leurs réunions et entend tout, car il veut le maximum d'informations possible. Il met ainsi la pression sur l'équipe, et le résultat est qu'elle l'aide comme elle l'a fait à Hockenheim car il lui a dit qu'il était le plus rapide des deux pilotes.

NL : Je n'ai jamais demandé aucune aide quand j'étais chez Ferrari. En fait, l'équipe a même été contre moi à Monaco en 1975. J'ai pris la pole position, et, à cette époque, on pouvait choisir de quel côté de la piste on s'élançait. J'ai opté pour l'intérieur, mais en voyant la grille le matin du GP, j'ai vu que ma position était à l'extérieur. J'ai demandé à Luca di Montezemolo ce que c'était que ce bordel et il m'a dit qu'il avait fait ça

parce que Clay Regazzoni le lui avait demandé. Vous vous rendez compte ? J'ai dit : « Ça va pas non ? Je suis en pole, c'est moi qui décide. » Sans succès. Clay est parti en tête et je l'ai attaqué jusqu'à ce qu'il fasse un tête-à-queue. J'ai mené jusqu'à dix tours de l'arrivée, et là ce foutu alternateur a cassé. Abandon. « Bien joué, » ai-je dit à Montezemolo. C'est la seule fois où j'ai été affecté par des consignes.

AW : Une course telle que celle d'Hockenheim est la situation extrême. Les gens ont beaucoup de pression et la gestion d'une crise prend quelques secondes de plus que Ferrari n'en a pris sur le muret.

IC : Tous les éléments prouvent que Ferrari a donné des consignes en Allemagne. Les transmissions radio, la télémétrie, ainsi que les chronos dans le tour où Alonso a dépassé Massa. Le Conseil Mondial du Sport Automobile se réunira et prendra sa décision le 8 septembre. Je le vois bien infliger une amende d'un million d'euros à Ferrari.

Le jury



Patrick Head
Dir. ingénierie Williams
"Massa et Smedley auraient été de meilleurs acteurs, personne n'aurait rien vu du tout"



Niki Lauda
Ancien pilote Ferrari
"Il ne devrait y avoir de consignes qu'en fin de saison, quand un des pilotes ne peut plus être titré champion"



Ivan Capelli
Ancien pilote Ferrari
"Si les équipes ne respectent pas les règles, comment la compétition peut-elle être honnête ?"



Alex Wurz
Commentateur F1
"Pilote, j'acceptais que les consignes fassent partie du jeu. Je trouve désormais qu'elles sont mauvaises pour la F1"

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

Le kiosque presse de vos **PASSIONS**

Déferlante

de réductions tout l'été!

Jusqu'à **-50%**

sur vos abonnements magazines



Profitez vite des promotions sur www.magazines-passion.com

TF1

EUROSPORT



LIVE

**TOUTE LA SAISON DE F1
EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITÉ**

**GP DE BELGIQUE DU 27 AU 29 AOÛT
GP D'ITALIE DU 10 AU 12 SEPTEMBRE**

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