

Élu meilleur magazine de Formule 1

**PLEIN
LES YEUX**

Les plus belles
photos de 2012



**F1
RACING**

**"JE FERAI
TOUT POUR
REVENIR"**

Interview
Robert
Kubica

EXCLUSIF

ALAIN PROST SE CONFIE

*"Pourquoi je
n'aime pas le
film sur Senna"*

Plus

TECHNIQUE 2012/2013

Tout ce qui va rester,
tout ce qui va changer

VETTEL EN A BAVÉ

Pourquoi 2012 fut sa
saison "la plus dure"

182...

... photos pour
autant de victoires
signées McLaren !

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

L 19828 - 168 H - F: 5,60 € - RD



N° 168
5,60 €

Février 2013

**B
O
B**
MEDIA



**EXCLUSIVE
DRIVE**

LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE

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

Édition 2013

2 JOURNÉES EXCLUSIVES DÉDIÉES À LA PASSION AUTOMOBILE

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

Sessions de roulage gentlemen drivers

Essais automobiles avec nos partenaires

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

**Inscrivez-vous sur notre site,
www.exclusivedrive.fr**



RÉDACTION 63, BOULEVARD FRANÇOIS MITTERRAND
63000 CLERMONT-FD - TÉL. 04 73 98 04 12 - FAX. 04 73 98 04 67

L'équipe

Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
jpvennin@bandbmedia.com
Ont collaboré à ce numéro
Frédéric Delarue, Richard Faux,
Catherine Librini, Claire Morel, William Zinck
Chroniqueurs
Bruno Senna, Peter Windsor, Dieter Rencken
Maquettiste Annick Pereton

Publicité

LABEL REGIE
14 rue Barbès - 92300 LEVALLOIS-PERRET
tél : 01 41 91 79 79
Chef de Publicité Lisa Amatulli
lisa@labelregie.com
Directrice associée Virginie Hoang
virginie@labelregie.com
Directeur associé Gil Maillet
gil@labelregie.com

Photogravure

Publicompo - Clermont-Ferrand
Imprimerie
Coralioprinting - Belgique

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 F1 RACING
CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1
Tél. 05 34 56 35 61 - Fax. 05 62 48 12 63
email : bmedia@abomarque.fr
Abonnement en ligne www.webabo.fr/f1racing
Reliures www.webabo.fr/reliures
Anciens numéros
www.webabo.fr/anciens-numeros
Version numérique www.relay.com

Direction

Gérant et Directeur de publication
Christophe Bonicel
Administration Finances Olivier Benchetrit
Assistante Véronique Vézier

F1 Racing est édité par



SARL au capital de 50 000 €
Principaux actionnaires
Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit
Siège social 40, rue de Paradis
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 ÉTRANGER

Consultez le service abonnement
• Canada et Amérique du Nord : www.expressmag.com
e-mail : expsmag@expressmag.com
• Suisse : Dymapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert -
CH-1227 Carouge - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08 50 - e-mail : abonnements@dymapresse.ch
• Belgique : Abo Marque - email : bmedia@abomarque.fr

F1 Racing est un journal publié en 14 langues :
Anglais, Allemand, Arabe, Espagnol, Français, Italien,
Japonais, Néerlandais, Polonais, Portugais, Russe,
Slovaque, Suédois, Tchèque, Turc, Ukrainien, Vietnamien.
F1 Racing est également disponible en version numérique sur www.relay.com.

Téléphone : +44 300 614 8000
Fax : +44 300 307 5977
Formule 1 est une marque déposée de
Formula One Licensing BV, société de Formula One
Group Limited, et est utilisée sous licence. La
reproduction de tout ou partie des photos, textes ou
dessins sans une permission écrite de Formula One
Group Limited est strictement interdite. Formula One
Group Limited ne peut être tenue responsable de dommages
matériels ou corporels.

PRÉ-GRILLE / Frédéric Delarue / 02.2013



Deux destins, deux rencontres

Pour vous présenter ses vœux, *F1 Racing* a décidé de faire honneur à son titre : élu "Meilleur magazine de F1" lors des Silverstone Media Awards, il vous offre non pas une, mais deux grandes figures du sport, deux des personnalités les plus appréciées du public français.

À tout seigneur tout honneur, Alain Prost répond sans détours, avec la justesse et la finesse d'analyse qu'on lui connaît, aux questions acérées de *F1 Racing* : sa bête noire Ayrton Senna, la colère noire que sa communion avec les tifosi a provoquée chez Ron Dennis, les idées noires que la presse franchouillarde lui a moult fois données. Comme nous tous, en butant sur le point final, vous trouverez probablement que la (très) longue interview était trop courte !

À l'opposé d'Alain, trop souvent malmené par la presse française, Robert Kubica est la coqueluche de bien des

médias, y compris hexagonaux. Son tragique accident a renforcé sa cote de popularité et chacun a espéré son retour au plus haut niveau. D'aucuns se sont mis à rêver de F1. Robert est plus humble et serein. Une carrière en rallye ou en voitures de tourisme serait à elle seule une immense victoire pour le Polonais qu'Hamilton et Alonso avaient classé parmi l'élite de la F1. Le retour de Robert à la compétition fut probant : un triomphe à la Ronde Gomitolo di Lana, en septembre 2012. Dans notre interview exclusive, vous découvrirez une nouvelle facette de l'homme et retrouverez les mêmes simplicité, passion, détermination, optimisme.

Enfin, pour les étrennes et pour les amoureux du beau, *F1 Racing* vous présente un florilège d'époustouflantes photos que notre partenaire, LAT, nous fournit chaque année. On vous avait prévenus : meilleur Magazine F1 !

SOMMAIRE / FÉVRIER 2013

PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

- 04 **PITPASS** : tout ce qui fait parler en Formule 1
- 12 **TECHNIQUE** : la grille de départ et le tour de chauffe
- 14 **CHRONIQUE** : Bruno Senna
- 16 **CHRONIQUE** : Peter Windsor
- 18 **ÇA, C'ÉTAIT UNE F1** : l'Arrows A2

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

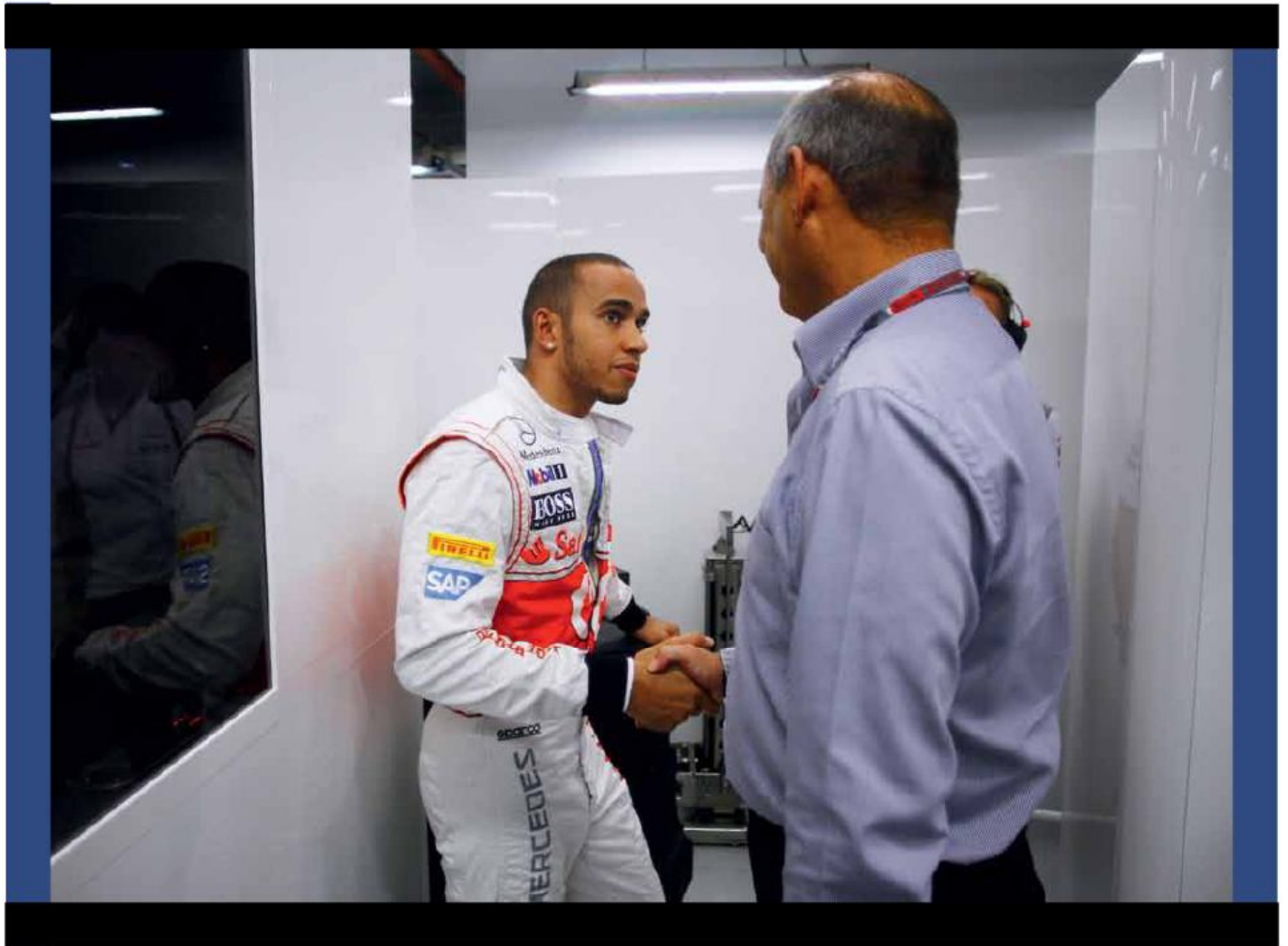
- 20 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS À... DANIEL RICCIARDO**
Le jeune Australien de Toro Rosso et candidat au volant de Mark Webber en 2014 décrit la pression qui s'exerce sur les jeunes pilotes de Red Bull
- 26 **KUBICA VEUT Y CROIRE**
Deux interviews en une, réalisées peu avant son accident en 2011 et plus récemment - lors de la seconde, il affirme tout faire pour revenir en F1
- 36 **L'ABÉCÉDAIRE DE KUBICA**
Un tour d'horizon de la carrière du Polonais - dans l'ordre alphabétique
- 38 **LA (TRÈS) GRANDE INTERVIEW : ALAIN PROST**
Le quadruple champion du monde revient sur sa vie en F1 - ses années Renault, McLaren et Williams - et donne un avis tranché sur le film *Senna*
- 46 **LES PHOTOS DE L'ANNÉE**
Les talentueux photographes de *F1 Racing* ont sélectionné leurs clichés préférés de la saison dernière - et les commentent eux-mêmes un à un
- 56 **COMMENT VETTEL A REJOINT LES LÉGENDES**
Pour le savoir, nous avons rencontré les trois hommes qui ont fait son succès : Adrian Newey, Christian Horner et... le triple champion du monde en personne
- 62 **TÊTE-À-TÊTE AVEC MARK WEBBER**
Petite discussion avant ce qui pourrait être sa dernière année chez Red Bull
- 64 **PAT SYMONDS : BILAN ET PERSPECTIVES**
Notre consultant rappelle les principales innovations techniques de 2012 et analyse l'influence qu'elles pourraient avoir sur les monoplaces de cette année
- 72 **TÊTE-À-TÊTE AVEC JAMES KEY**
Le nouveau directeur technique de Toro Rosso parle de son nouveau défi
- 74 **HAMILTON : LES ANNÉES WOKING**
À quelques semaines de ses débuts chez Mercedes, retour en photos sur les six premières années de Lewis en GP - toutes chez McLaren, bien sûr
- 80 **LES 182 VICTOIRES DE McLAREN**
Elles en font l'écurie la plus victorieuse depuis ses débuts, il y a 46 ans
- 92 **LES ÉQUIPES EN STATS**
Tout ce qu'il faut savoir sur les écuries de Formule 1 - par les chiffres
- 94 **TIMO GLOCK EN CHUTE LIBRE**
On ne parle pas de ses dernières saisons chez Marussia mais d'un saut en parachute qu'il a effectué pour tuer le temps... *F1 Racing* l'a accompagné

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

- 98 **CHRONIQUE** : Dieter Rencken

ABONNEZ-VOUS pages 15 et 33
Version numérique de **F1 Racing** disponible sur relay.com





OPINION

Fallait-il vraiment laisser partir Lewis ?

McLaren a déjà connu le départ de gros calibres comme Fernando Alonso et Adrian Newey. Avec celui d'Hamilton, l'équipe entame 2013 affaiblie. C'est en tout cas l'avis de Ron Dennis...

Ron Dennis, le président de McLaren, a déclaré que ce sont ses propres choix et ceux de son équipe qui ont provoqué le départ de Lewis Hamilton pour rejoindre Mercedes en 2013.

Dans une interview accordée au *Business Voice*, le magazine interne de la Confederation of British Industry, Dennis a déclaré : « Aurions-nous pu trouver un compromis et rester ensemble ? Absolument. Aurait-ce été une bonne idée ? Nous pensions que non. »

Selon cet article, Dennis a

avoué que les choses auraient pu se passer autrement, mais qu'aucune des deux parties n'était disposée à faire les efforts nécessaires pour maintenir leur relation.

« Cela vaut d'un côté comme de l'autre, a remarqué Dennis. Je pense qu'il est faux de prétendre que Lewis a quitté notre équipe. On finit toujours par se retrouver dans une situation où on se sépare si les circonstances ne sont pas favorables. Dans la vie, personne ne décide de tout tout seul. Jamais. Tout est question

de circonstances. »

Ce que Dennis veut dire, c'est que si Lewis avait désiré rester chez McLaren, il aurait fallu qu'il se plie aux conditions de l'équipe.

Si ses commentaires peuvent choquer au premier abord, ils s'inscrivent dans la continuité du message lancé par McLaren bien avant que Hamilton ne décide de quitter l'équipe fin septembre 2012. En juin, à l'issue de la victoire d'Hamilton au GP du Canada, Dennis avait déclaré à Sky Television que le climat économique rendait les circons-

tances très différentes de l'époque où le pilote britannique avait négocié les clauses de son contrat en 2008. En d'autres termes, il aurait dû accepter une réduction de son salaire.

Lors du GP d'Italie, quand la BBC a annoncé qu'Hamilton était sur le point de signer avec Mercedes, le patron de l'équipe, Martin Whitmarsh, déclara qu'il ne voulait pas d'un pilote « qui ne s'implique pas à 100% et ne soit pas enchanté de faire partie de l'équipe ».

Après la signature de Hamilton

Selon Ron Dennis, McLaren aurait dû s'efforcer de retenir Hamilton

avec Mercedes, Whitmarsh a affirmé sur formula1.com qu'il pensait que le pilote avait été tenté par un plus gros salaire – même si l'offre de McLaren était supérieure à tout autre salaire de pilote.

Effectivement, Hamilton va gagner plus chez Mercedes que chez McLaren. En 2012, Hamilton a touché environ 18 millions d'euros, y compris les primes. La première offre faite en mai était de 15 millions plus les primes, puis montée à 16,4 en réponse à la proposition de Mercedes de 21 millions plus les primes. Mercedes a contré l'offre de McLaren en offrant 23,2 – à quoi Hamilton pourra ajouter plus de gratifications que chez McLaren.

McLaren s'est retrouvée dans une position difficile. Dépendante de sponsors privés sur fond de crise financière, l'équipe aurait eu du mal à suivre Mercedes.

Mais l'équipe a laissé entendre à Lewis que les temps étaient difficiles, ce qui a influencé la suite des négociations. Pour Lewis, cette première offre était dérisoire, et le pilote a commencé à regarder ailleurs, tenté par l'idée de se libérer des restrictions de McLaren.

La situation ne se serait pas dégradée si McLaren avait mené autrement ses négociations avec le pilote, mais d'aucuns voyaient là l'expression d'un thème récurrent chez McLaren – voir ses meilleurs éléments lui échapper lorsqu'ils deviennent de trop gros morceaux pour l'équipe. La philosophie de McLaren est la poursuite de l'excellence, donc d'avoir les meilleurs pilotes au volant des meilleures voitures.

Fin 2005, McLaren engagea Alonso alors que Newey était encore leur concepteur en chef, peu avant l'arrivée en F1 du jeune Hamilton. Ainsi, en théorie, l'équipe aurait pu avoir le



Si seulement McLaren avait su le faire fonctionner, le combo Newey-Alonso-Hamilton aurait été une véritable "dream team".

meilleur créateur de voitures travaillant pour le meilleur et le plus rapide des pilotes.

Puis Newey est parti. Alonso également, à l'issue de la première année d'un contrat de trois ans, et voilà qu'Hamilton est parti à son tour. McLaren va débiter en 2013 avec le brillant mais irrégulier Jenson Button, un Sergio Pérez qui n'a pas encore fait ses preuves et une équipe de concepteurs qui, bien que très compétente, n'a pas la fiabilité à toute épreuve de Newey.

À des degrés différents, les départs de Newey, Alonso et Hamilton ont été dus à leur exigence d'un changement en leur faveur de leur relation avec l'équipe. McLaren n'était pas disposée à aller aussi loin qu'ils le désiraient. Résultat, le team se retrouve en 2013 bien plus faible qu'il aurait pu l'être.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS
"COOL"
POUR

Les fans de Twitter

Vous vous souvenez sans doute de la mini tornade médiatique provoquée par les déclarations de Lewis Hamilton comme quoi Jenson Button aurait cessé de le suivre sur Twitter (en réalité Button ne l'avait jamais suivi). Figurez-vous que Button a "suivi" un autre pilote pour le jour de l'an – Fernando Alonso.

La compta chez Toyota

Durant les travaux l'usine Ferrari cet été, Stefano Domenicali a confirmé que son équipe continuerait à utiliser l'ancienne soufflerie de Toyota, située dans leurs locaux de Cologne, en Allemagne. Et apparemment, les grandes équipes se bousculent pour avoir accès à cette infrastructure...

La main d'œuvre russe

Une entreprise appelée "Formula Sochi" a annoncé à Noël la poursuite des travaux sur le site d'un éventuel GP de Russie à Sochi. Selon ses dirigeants, plus de 1000 ingénieurs et ouvriers sont monopolisés par la construction de ce circuit de 5,8 km et 18 virages dont la tour de contrôle est déjà presque achevée.



La politique italienne

L'ex président de Ferrari Luca di Montezemolo a annoncé qu'il ne se présentera pas à la tête d'Italia Futura, le groupe qu'il a aidé à fonder. « Je souhaite laisser la place à ceux qui se sont impliqués dans l'association par le passé. C'est à eux de prendre les rênes à présent, » a-t-il déclaré.

Ceux qui ont vendu leurs actions Williams

Après son entrée à la bourse de Francfort en 2011, l'action Williams avait chuté à la moitié de sa valeur d'origine. Les vendeurs ont eu tort : elle est remontée et grimpe encore.

La respectabilité

Johnny Herbert et Marussia ont assisté au tournoi de fléchettes de l'Alexandra Palace de Londres, des cônes de sécurité sur la tête.



MOIS
"BOF"
POUR



L'accident de Spa. Grosjean, en perdition, élimine Hamilton, Alonso, Pérez et lui-même.

NEWS

Lotus donne une dernière chance à Grosjean malgré tous ses accidents

Après mûre réflexion, Lotus a prolongé le contrat de Romain pour une autre saison, mais à condition qu'il sache mieux se maîtriser

Il en aura fallu du temps, mais Lotus a finalement confirmé que Romain Grosjean sera maintenu aux côtés de Kimi Räikkönen en 2013.

Ce retard est dû au fait que l'équipe voulait d'abord s'assurer que le jeune pilote de 26 ans avait bien tiré les leçons d'une première saison complète fort tumultueuse en 2012. Grosjean a été impliqué dans une série d'incidents en début de course et a même été suspendu pour un GP après avoir provoqué un carambolage au départ du GP de Belgique, accident qui aurait pu blesser grièvement Fernando Alonso et qui, au final, a coûté le titre au pilote Ferrari.

À Singapour, Grosjean a déclaré qu'après

avoir longuement discuté avec son équipe, il avait tiré les leçons qui s'imposaient. Mais on a vite constaté qu'il avait encore du mal à trouver l'équilibre entre agressivité et retenue.

Au Japon, après Singapour, Grosjean a provoqué une autre collision au premier tour (sa huitième en 15 courses) en heurtant la Red Bull de Mark Webber par l'arrière, la projetant hors de la piste, ce qui a fait dire à l'Australien que Grosjean était un "cinglé du premier tour". Une semaine plus tard, Grosjean s'est montré plus que prudent afin d'éviter tout souci.

C'est lors de sa qualification pour le GP du Brésil qu'a eu lieu l'incident le plus inquiétant de tous. Grosjean a complète-

ment gâché sa séance en heurtant l'arrière de la HRT de Pedro de la Rosa lors d'une tentative totalement inutile de dépassement dans un endroit impossible.

L'inquiétude s'est installée, au sein de l'équipe comme chez les autres pilotes. Grosjean avait la vitesse, c'était indéniable (sur toute la saison, il a légèrement dominé Kimi en qualifications, 10 à 9), mais allait-il s'adapter ou était-il fondamentalement incapable de jauger les risques dans de telles situations ?

Après de longues conversations, le propriétaire de l'équipe Lotus, Gérard Lopez, et le patron de l'équipe, Éric Boullier (qui est aussi l'agent de Romain et perçoit une partie de son salaire), ont décidé de lui laisser une chance, en espérant qu'il s'améliorera.

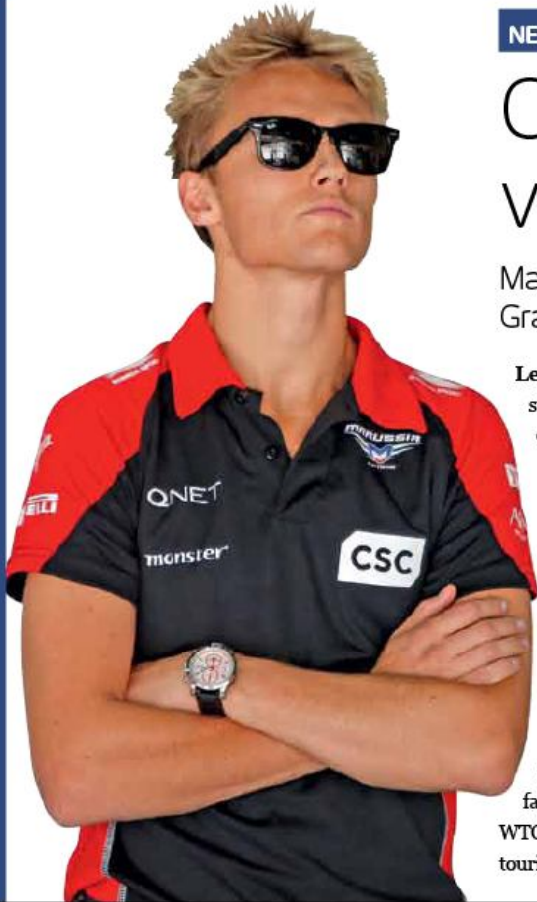
On se demande bien comment la nouvelle a été accueillie en Australie, où Webber passait ses vacances d'hiver...



NEWS

Chilton obtient un volant à temps plein

Marussia tend la main au Britannique de 21 ans, dont le père, Grahame Chilton, a pris une part minoritaire dans l'équipe



Les Britanniques auront quatre pilotes sur la grille de départ de 2013 après le choix par Marussia de Max Chilton, issu de la GP2, pour courir aux côtés de Timo Glock, pilote allemand plus expérimenté.

Chilton, 21 ans, qui a remporté deux courses en GP2 l'an dernier, rejoint ses compatriotes, Lewis Hamilton, Jenson Button et Paul di Resta dans l'élite du sport automobile. Il a décroché son volant après un test à Abou Dhabi où il était environ une seconde plus lent que Glock dans sa première sortie au volant d'une F1. Le jeune homme vient d'une famille de sportifs, son frère Tom court en WTCC (Championnat mondial de voitures de tourisme) et il dispose de soutiens financiers.

Son père Grahame est une figure importante et un investisseur de Carlin Motorsport engagé dans différentes formules de promotion. Il est aussi devenu actionnaire minoritaire de Marussia.

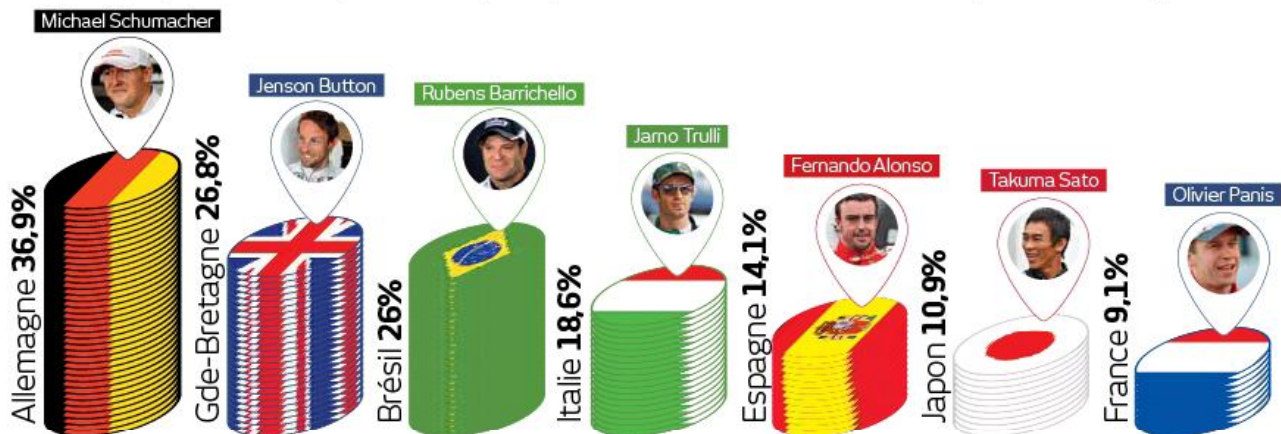
L'équipe n'a pas confirmé la position de Chilton avant la mi décembre, mais la signature était attendue depuis le GP de Singapour. Afin d'accélérer son apprentissage pour 2013, Chilton avait été intégré à l'équipe depuis le GP du Japon.

Chilton a déclaré : « J'ai beaucoup de chance d'avoir passé les six dernières courses comme pilote de réserve de l'équipe : au lieu de partir de zéro, je connais déjà les gens, la culture de l'équipe, les systèmes et, bien sûr, le contenu technique de 2012. »

STATS

L'Allemagne domine toujours la F1

Depuis son arrivée en F1 en 2000, Jenson Button a représenté la Grande-Bretagne dans plus de courses que tout autre pilote britannique. Mais depuis, par nation, ce sont les Allemands qui ont couru le plus de GP



Les pilotes ayant participé au plus grand nombre de courses pour leur pays depuis 2000. Les chiffres indiquent un pourcentage moyen des nations les plus représentées sur la grille.

Quiz F1 Racing

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



- 1 Quels moteurs l'équipe Jordan utilisait-elle en 1992 ?
- 2 En 1982, sa première saison en F1, Roberto Guerrero pilotait pour Ensign. Avec qui courait-il en 1983 ?
- 3 Quel pilote français courait pour Martini en 1978 ?
- 4 Quel pilote italien a remplacé Alain Prost chez Ferrari pour la dernière course de la saison 1991 ?
- 5 En quelle année David Coulthard s'est-il retrouvé coincé derrière l'Arrows d'Enrique Bernoldi au GP de Monaco ?
- 6 Quelle équipe a signé la seule victoire de Pirelli de la saison 1986 ?
- 7 Qui est retourné chez Ferrari en 1970 après une saison chez Brabham ?
- 8 Après six victoires sur les sept premières courses en 2009, combien de GP Jenson Button a-t-il remporté en plus ?
- 9 Sur quel ancien circuit de GP se trouve l'épingle Druids ?
- 10 Monsanto Park a accueilli une course de championnat du monde en 1959. Dans quel pays se situe ce circuit ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



Stoffel Vandoorne C'est qui ?

Vandoorne est un pilote belge de 20 ans qui a couru l'an dernier pour Josef Kaufmann Racing en championnat européen de Formule Renault.

Il a fait quoi ?

Il a décroché l'Eurocup Formula Renault lors de la dernière course de la saison - à l'arrêt. La finale se déroulait sur une piste en train de sécher. Ayant parié sur des slicks, Vandoorne avait abandonné. Son adversaire le plus proche, Daniil Kvyat de Red Bull, a écopé d'une pénalité, permettant à Vandoorne

d'empocher le titre de dix points.

Autre chose à savoir sur lui ?

Vandoorne bénéficie du soutien de Royal Automobile Club de Belgique, qui l'a sacré "pilote de l'année" en 2012. Pour 2013, il entre en World Series by Renault avec Fortec Motorsport.

Il a des chances ?

Fortec a décroché le titre 2012 grâce à Robin Frijns, à présent pilote de réserve chez Sauber. Si Vandoorne en fait autant, il pourrait arriver en F1 comme d'autres champions.

NEWS

Pirelli va livrer des gommes plus tendres

Chaque gomme sera 10 % plus tendre que l'an dernier, pour des courses plus palpitantes



La nouvelle gomme a été testée au Brésil 2012.

Pour sa seconde année de course, Pirelli va introduire quatre nouveaux pneus à gomme plus tendre en F1, afin d'améliorer les performances et d'augmenter le nombre d'arrêts aux stands pendant la course.

Le pneu medium 2012 devient le pneu dur de cette année et, sur toute la gamme, les pneus seront 10 % plus tendres que ceux de l'an dernier. Cependant, Pirelli conserve les appellations de super tendre, tendre, medium et dur, et il faudra encore utiliser deux types de pneus en course sur piste sèche.

L'ancien pilote de F1 Anthony Davidson a confié à *F1 Racing* :



Les changements de pneus vont être plus nombreux cette année.

« Je pense qu'il y a deux raisons à l'introduction par Pirelli de pneus plus tendres cette année. Primo, pour maintenir les équipes dans le doute car vers la fin de l'année, on a eu plusieurs GP à un seul arrêt en course, et deuzio, pour monter le niveau d'un cran et parer à une éventuelle guerre des pneus avec un autre fabricant à partir de 2014. »

Outre la nouvelle gomme, la structure des pneus Pirelli sera différente en 2013. Les pneus seront plus rigides et plus lourds. En conséquence, la FIA a augmenté le poids minimum des voitures 2013 de 640 à 642 kg.

Selon Davidson, l'effet des pneus plus lourds sur la tenue de route sera de rendre les voitures plus dociles et d'accroître leur inertie.

Quand la gomme 2013 (avec des repères orange) a été testée à l'issue du GP du Brésil 2012, bon nombre de pilotes ont trouvé que ses caractéristiques avaient été améliorées.

DÉPART 1

Haug s'en va après la piètre prestation de l'équipe

Qui va combler le vide laissé par celui qui a dirigé le sport auto chez Mercedes pendant 22 ans ?

L'incapacité de l'équipe de F1 Mercedes à atteindre les objectifs ambitieux du constructeur automobile allemand a conduit au licenciement de Norbert Haug, qui dirigeait depuis longtemps sa division sport automobile. L'Allemand de 60 ans, en poste depuis 22 ans, a perdu sa place lors d'une réunion du conseil juste avant Noël. Son départ aurait été décidé "d'un commun accord".

Haug a reconnu que le manque de résultats avait motivé cette décision. « Nous avons connu quelques succès, mais pas autant que nous l'espérions, explique-t-il. Dans ces cas-là, il faut que quelqu'un prenne ses responsabilités. »

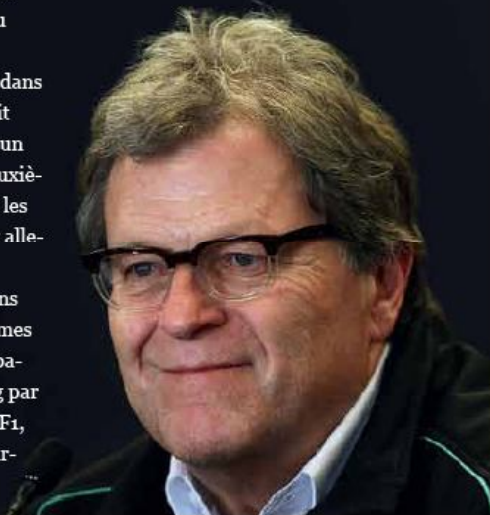
Ce changement souligne l'importance du succès en F1 pour Mercedes, tout comme le recrutement d'Hamilton avec un contrat de trois ans pour 23,1 millions d'euros annuels, le plus gros salaire de la F1. Le suivant est Alonso avec 12,6 millions !

Pour ce qui concerne la direction de l'équipe, cela ne devrait pas changer grand-chose. Ross Brawn reste patron de l'équipe, tandis que le triple champion du monde Niki Lauda est président non exécutif. Le rôle de Lauda est de jauger la façon dont l'équipe est dirigée et d'en référer directement au conseil d'administration.

En revanche, Haug va laisser un vide dans deux secteurs clés. Premièrement, il était responsable du budget de Mercedes F1, un poste qui n'est pas repris par Lauda. Deuxièmement, outre la F1, Haug gérait toutes les autres disciplines, dont le Championnat allemand de tourisme (DTM).

Ces dernières années, on a vu d'anciens pilotes prendre la direction de programmes de constructeurs. Mercedes voudra probablement remplacer l'ex journaliste Haug par un ex pilote intelligent, expérimenté en F1, capable de diriger un département et parlant couramment l'allemand. Le nom

de Michael Schumacher vient immédiatement à l'esprit mais, encore déçu d'avoir été remplacé par Hamilton, sera-t-il intéressé ? L'autre nom en vue est celui d'Alex Wurz, ex pilote Benetton, McLaren et Williams.



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

DÉPART 2

Ian Roberts remplace Dr Hartstein

Après avoir perdu son poste, l'ancien médecin de la F1 crache sa colère sur Twitter

Le poste très convoité de responsable médical du Safety Car sera pourvu par Ian Roberts, un médecin britannique. À partir du GP d'Australie, c'est lui qui prendra la place de Gary Hartstein dans la voiture de sécurité Mercedes-Benz SLS AMG GT F1 – c'est son nom complet.

Le docteur Roberts, spécialiste en anesthésie et soins intensifs, devient ainsi coordinateur des secours de la F1, sous la direction de Jean-Charles Piette, délégué médical de la FIA. Médecin en chef de Silverstone, il travaille sur des courses automobiles nationales et internationales, dont

des GP, depuis 1995.

Sa nomination intervient à la suite du départ houleux de son prédécesseur, Gary Hartstein, dont le contrat n'a pas été renouvelé fin 2012.

Après avoir perdu son poste, l'Américain de 57 ans a clairement exprimé sur Twitter son mécontentement envers la FIA. « Je suis dégoûté, et à raison, a-t-il écrit. Je vais exiger des explications et qu'on me rende mon boulot. »

« Comprenez-moi bien, a-t-il poursuivi. Je ne suis ni triste ni aigri. Je suis en colère. Et ça va faire mal. Je ne sais ni quand, ni où, mais

ça va péter. Et je peux vous dire qu'on va m'entendre ! »

Hartstein n'a pas encore donné suite à ces propos ; il a seulement précisé qu'il allait laisser les choses se tasser. « OK, on doit tous être patients. Je vais continuer à dire des bêtises sur Twitter pendant quelques semaines, puis on verra où on en est. »

Aucun pilote n'a été tué en F1 depuis Ayrton Senna à Imola en 1994. Mais des accidents tels que celui de Felipe Massa au GP de Hongrie 2009 nous rappellent que la F1 est toujours un sport dangereux.





LES DATES À COCHER SUR VOTRE AGENDA 2013

17 mars	Melbourne, Australie
24 mars	Sepang, Malaisie
14 avril	Shanghai, Chine
21 avril	Sakhir, Bahreïn
12 mai	Barcelone, Espagne
26 mai	Monte Carlo, Monaco
9 juin	Montréal, Canada*
30 juin	Silverstone, Gde-Bretagne
7 juillet	Circuit à confirmer, Allemagne
21 juillet	À confirmer*
28 juillet	Budapest, Hongrie
25 août	Spa, Belgique
8 septembre	Monza, Italie
22 septembre	Marina Bay, Singapour
6 octobre	Yeongam, Corée
13 octobre	Suzuka, Japon
27 octobre	New Delhi, Inde
3 novembre	Yas Marina, Abu Dhabi
17 novembre	Austin, USA
24 novembre	Interlagos, Brésil

*Le New Jersey pourrait ne pas être remplacé

CALENDRIER

À vos agendas !

Le calendrier F1 est sorti. Mais il n'est pas définitif...

Il fut un temps où la publication du calendrier de la F1 obéissait à une certaine routine. En début d'été, un projet était communiqué aux équipes, suivi d'un calendrier prévisionnel en juillet, puis d'une version définitive en octobre.

Cette fois-ci, on est très loin de ce scénario bien huilé. On n'a pas vu la première ébauche avant le GP de Singapour, et il a fallu attendre fin septembre pour voir un calendrier prévisionnel publié par le Conseil mondial du sport automobile de la FIA.

Cette liste incluait la course inaugurale du New Jersey, mais quelques jours plus tard, Bernie Ecclestone émettait déjà des doutes sur

la viabilité de la seconde course américaine. Peu après, ce GP a été repoussé à la mi-octobre 2014 ! Il restait 19 courses au calendrier et on pensait qu'une autre course viendrait combler le vide, vraisemblablement un retour du GP de Turquie.

Début décembre, à l'issue de la réunion du Conseil mondial du sport automobile, peu avant la remise des prix de la FIA, un nouveau calendrier a été publié, déplaçant le GP d'Allemagne au 7 juillet et libérant la date du 21 juillet pour une vingtième course qui restait à définir.

Alors, quelle course ? La FIA s'est réunie en Turquie, où Ecclestone a entamé des pourpar-

lers avec les autorités locales. Mais les organisateurs lui ont répondu que la rencontre dépendrait de l'aide financière du gouvernement, et dès le jour suivant, le ministre des sports a fait savoir que ce ne serait pas le cas. Peu après, Red Bull a affirmé avoir parlé à la FIA d'un de ses circuits en Autriche disposant de la licence F1 – le Red Bull Ring, ex A1 Ring Österreichring. Mais quelques jours plus tard, Bernie Ecclestone a déclaré qu'il n'en avait jamais été question.

Aux dernières nouvelles, il n'y aura probablement pas de vingtième GP. Alors pourquoi bouleverser le calendrier (créant une fâcheuse concordance de date entre le GP d'Allemagne et la finale hommes de Wimbledon, et entre la date du GP à confirmer et la dernière journée de l'US Open) pour une course inexistante ? Personne ne semble avoir la réponse à cette question.



2013 FORMULA 1
SINGAPORE GRAND PRIX

BILLETS EARLY BIRD

DISPONIBLES À LA VENTE
PROFITEZ DE RABAIS JUSQU'À 30%

SINGAPOUR

CIRCUIT URBAIN DE MARINA BAY
20.21.22 SEPT 2013
3 JOURS DE COURSES NON STOP

RÉSERVATIONS EN LIGNE :
WWW.SINGAPOREGP.SG

RÉSERVATIONS
PAR TÉLÉPHONE :
+65 6738 6738

SUPPORTED BY





Pat Symonds

PITPASS TECH

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

CE MOIS-CI...

La grille de départ et le tour de chauffe

Lors de son tour de chauffe, le pilote a-t-il autre chose à faire que d'amener sa voiture sur la grille de départ ?

Il y a toujours quelques procédures à respecter lors du tour de chauffe, et la plus importante consiste à s'assurer que la voiture est convenablement réglée pour prendre le départ. On demandera au pilote de prendre un essai de départ depuis le bout de l'allée des stands. Celui-ci ne sera pas forcément représentatif d'un vrai départ car la surface de la piste est différente et les pneus ne

seront pas encore à la température atteinte lors du vrai départ, mais les ingénieurs pourront observer comment répondent l'embrayage et le moteur.

Certains pilotes pensent pouvoir jauger leur voiture lors du tour de chauffe, mais leurs pneus sont si loin des conditions de course que toute impression est trompeuse. Les ingénieurs font généralement sortir la voiture avec des pneus à la pression légèrement supérieure à la normale, car les pneus ne vont pas chauffer et leur pression ne va pas monter de la même façon. Une pres-

sion initiale légèrement plus élevée va cependant permettre au pilote de "sentir" un peu mieux sa voiture.

Naturellement, si les conditions météo ont changé depuis la dernière sortie, le tour de chauffe prend une importance plus grande. Si la piste est humide ou détrempée, c'est la seule occasion pour le pilote de voir où l'eau stagne et quel est le niveau d'adhérence.

Pourquoi voit-on parfois des pilotes passer au travers des stands et refaire un tour ?

Si la piste est mouillée, ils décident parfois de faire plusieurs tours pour s'assurer qu'ils ont bien compris où se trouve l'eau et voir jusqu'où ils peuvent pousser la voiture. Ils peuvent aussi tester plusieurs trajectoires ou même, si la piste est humide, comparer des pneus intermédiaires et des slicks.





COMMENT L'ÉQUIPE ASSURE UN BON DÉPART

On peut faire beaucoup de choses, et on sélectionne une cartographie spéciale dans l'ECU pour aider le pilote à contrôler le régime moteur avant le départ. Le règlement exige que cette cartographie soit utilisée pour le premier tour de la course, ce qui

rend l'accélérateur plus difficile à contrôler dans les virages. Il faut donc trouver un compromis.

Les palettes jumelées d'embrayage aident aussi le pilote. Il utilise la première pour maintenir le point d'engagement tandis que l'autre est appuyée à fond.

Quand les feux s'éteignent, il lâche la seconde palette et l'embrayage atteint immédiatement le point d'engagement. Il lâche ensuite la première palette pour prendre un bon départ. En dépit de toute cette technologie, rien ne remplace l'entraînement.

Dans des circonstances plus normales, la principale raison de faire plus d'un tour est de lever une incertitude. Si, par exemple, l'embrayage ne répond pas bien, les ingénieurs peuvent demander que le pilote fasse quelques départs simulés avec différents réglages de l'embrayage. Il ne peut le faire qu'en repassant par les stands pour faire un second lancement.

Si d'autres problèmes plus graves ont été découverts durant la nuit, il faut tout contrôler. Dans ce cas, les mécaniciens font des réparations le dimanche matin mais les tours vers la grille sont la dernière chance de vérifier que les réparations sont bonnes et l'installation correcte.

Quand une voiture rejoint son emplacement sur la grille, les mécaniciens s'agitent autour d'elle. Combien de mécaniciens sont autorisés sur la grille et que font-ils ? On y voit aussi beaucoup d'ordinateurs, pourquoi ?

La seule limite au nombre de personnes autorisées à être sur la grille est de 48 techniciens par équipe administrée par la FOTA, plus un nombre limité de personnes accréditées. Il y a beaucoup de personnes présentes sur la grille qui ne jouent aucun rôle utile.

Les mécaniciens et les techniciens passent leur temps à contrôler chaque fonction de la voiture en pointant des listes détaillées similaires à celles utilisées par un pilote d'avion avant le décollage. Beaucoup de ces contrôles consistent à interroger les systèmes électroniques embarqués, d'où la pléthore d'ordinateurs.

Les ingénieurs, pendant ce temps, élaborent des stratégies de dernière minute avec le pilote, leur rappelant une dernière fois ce qui est prévu pour la course.

C'est assez informel, alors ?

Non, loin de là. Le chronométrage est essentiel et l'ingénieur de course chargé de la voiture lance son chrono quand les lumières signalant l'ouverture de l'allée des stands s'allument. Chaque action est chronométrée à partir de là. L'ingénieur suit une liste détaillée qui dicte à chacun ce qu'il doit faire à la seconde près, par exemple le lancer final du mo-



Avant une course, la grille est souvent noire de monde, mais tous ne travaillent pas vraiment.

teur, le moment où le pilote doit être au volant, et bien sûr des choses de base comme s'assurer que les bons pneus sont montés sur la voiture avant que le signal des trois minutes soit donné.

Certainement, avec toutes les règles relatives au parc fermé, on ne peut plus faire grand-chose sur la voiture sur la grille ?

On peut certainement faire moins de choses que par le passé. Dans le temps, on pouvait même changer les ressorts ou les barres antiroulis selon la perception qu'avait le pilote des changements de la piste. Je dois dire que l'effet était plus psychologique que réel, mais l'objectif était déjà le même : plus de performance.

Sur le tour de chauffe, qu'attend-on du pilote et de son ingénieur d'un point de vue technique ?

Plusieurs tâches de routine doivent être effectuées lors de ce tour. Il n'est plus possible de réaliser un départ depuis la grille à moins d'être en première ligne puisque les voitures ne doivent pas dépasser 100 km/h avant de passer la ligne de départ, mais, néanmoins, le pilote fera un départ d'essai à partir duquel l'ingénieur de contrôle réalisera un test final sur le point d'engagement de l'embrayage et tentera d'évaluer l'adhérence sur l'emplacement précis d'où part la voiture.

Pendant le tour, le pilote doit s'assurer que toutes les vitesses sont synchronisées, que le système de contrôle comprend la position exacte de chaque rapport. Le pilote change chaque rapport à plein régime. Le système électronique de

contrôle peut alors mesurer l'angle de rotation des arbres de la boîte et vérifier que tous les changements de vitesse soient précisément synchronisés afin d'éviter toute perte de couple.

Qu'est-ce que le point d'engagement de l'embrayage ?

C'est le point de la course de l'embrayage où il commence à transférer le couple du moteur vers la boîte de vitesses. Quand on conduit une voiture de tourisme, on sent le moment où, en relâchant la pédale d'embrayage, la voiture commence à rouler. C'est là le point d'engagement. Une F1 dose ce point plus précisément en mesurant continuellement le couple sur l'arbre primaire de boîte au moment où l'on embraye.


Les pilotes font "brûler" leurs gommes durant le tour de chauffe. Est-ce prévu à l'avance par l'équipe ?

Il est essentiel de chauffer les pneus avant le départ. Le slalom génère de la chaleur, mais souvent, il faut les chauffer encore plus. Les pneus avant sont généralement chauffés en reportant du freinage sur l'avant et en freinant aussi fort que possible. Cela chauffe les freins et les gommes.

Pour chauffer les pneus arrière, il faut les charger par de rapides accélérations. Il faut éviter le véritable "burn-out", car cela chauffe la surface et non la carcasse, et ne favorise donc pas la traction. Malheureusement, en raison des basses vitesses du tour de chauffe, il est facile de surchauffer le moteur par des "burn-outs" excessifs : l'ingénieur dira donc au pilote quelle est la limite.

Quand une F1 est à l'arrêt (par exemple quand elle attend sur la grille), on utilise souvent l'expression "heat soak".

Qu'est-ce que cela veut dire et est-ce un gros problème ?

De nos jours, ce n'est pas un très gros souci. Depuis quelques années, maintenant, les moteurs de F1 peuvent tourner sur quatre cylindres afin de diminuer la production de chaleur. Comme il n'y a pas de ventilateur de radiateur, le moteur finirait par chauffer, mais il peut facilement tenir le temps d'attente sur la grille. 



Bruno Senna

3,2,1 PARTEZ

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

NOUVELLE ANNÉE, NOUVEAUX PROJETS

Nous venons de passer les fêtes à São Paulo, et je dois dire que ça m'a fait du bien d'être en famille et de retrouver le climat brésilien – bien plus doux qu'en Europe à cette époque de l'année. Un autre aspect appréciable de la ville en ce moment est qu'il y a moins de circulation – il est bien plus facile de se déplacer. Depuis la fin de la saison, je suis surbooké et, contrairement à ce qu'on pourrait penser, j'ai gardé contact avec certains ingénieurs de chez Williams. Une fois la dernière course achevée, nous sommes tous allés boire un verre, dans un esprit plus détendu. Depuis, je garde le contact par téléphone ou Facebook. C'est pareil que dans n'importe quelle profession. On partage les centres d'intérêts des personnes avec lesquelles on travaille, on s'identifie à eux et on garde des liens, même quand on prend des chemins différents. Mon ingénieur Tom McCullough a lui aussi quitté le team, mais on le reverra bientôt en F1.

Il est important de rester en bonne forme physique durant la pause hivernale, et plus précisément de maintenir une bonne coordination des yeux et des mains. Dans cette idée, j'ai donc participé à deux courses de karting, une avant et une après Noël. La plus récente était la course caritative annuelle de Felipe Massa, à laquelle un grand nombre de pilotes F1 participent. L'autre était organisée par mes sponsors Gillette et Head & Shoulders ainsi que par des amis, et s'est tenue sur le circuit de Granja Viana, dans la banlieue de São Paulo. On s'est bien amusés, en particulier lorsqu'une averse est venue rincer le tracé

« J'ai débuté avec HRT, je suis donc très triste de les voir disparaître. »



“ J'ai effectué quelques tests à bord d'une Mercedes de DTM à Estoril, et ce qui m'a le plus impressionné, ce sont les appuis dont disposent ces voitures ”

juste avant le départ et qu'on est tous partis en tête-à-queue au premier virage !

J'ai démarré depuis le fond de la grille en raison d'un bris mécanique sur mon kart en qualifs, mais j'ai fini deuxième derrière mon ami et ancien concurrent en F3 Alberto Valerio. Et puis je suis reparti avec le meilleur temps, donc

j'étais satisfait. J'ai aussi effectué quelques tests sur une Mercedes de DTM à Estoril. On n'a pas franchement été aidés par la météo, mais on a quand même réussi à faire deux heures et demie de roulage sur sol sec.

La dernière fois que j'avais piloté autre chose qu'une monoplace, c'était en 2009, il n'était donc pas évident de remonter à bord d'une telle voiture de course.

Ce qui m'a le plus impressionné sur ces bolides, ce sont les appuis – l'auto n'est pas très rapide en ligne droite, mais en termes de freinage et de prise de virage, c'est quelque chose. Là encore, j'ai pris mon pied et j'ai fait la course avec de vieux amis – Jérôme d'Ambrosio, Gary Paffett et Mike Conway –, un bref retour dans le passé.

J'ai en outre participé à un tournoi de tennis organisé par un de mes sponsors, avec la participation de Roger Federer et Jo-Wilfried Tsonga. Serena Williams et Victoria Azarenka étaient aussi de la partie et bien que le tournoi soit censé être amical, ces deux-là ne se sont pas fait de cadeaux.

Les jours suivants, nous avons fait quelques échanges de balles avec Federer, et je dois dire que je suis un peu en dessous de son niveau ! Depuis, je me suis amélioré,

j'ai donc hâte de rejouer contre lui un jour.

À l'orée de cette nouvelle saison, je pense que la hiérarchie sera similaire à celle de 2012, du fait de la stabilité du règlement. L'an passé, j'étais persuadé que McLaren détenait la meilleure voiture, mais au vu de la versatilité des enveloppes Pirelli, ils n'en ont pas tiré profit. Cependant, je suis sûr qu'il faudra compter avec eux en 2013.

Pour finir, je voulais exprimer mon regret de voir HRT disparaître. J'ai commencé en F1 avec eux à Bahreïn en 2010, et vous ne pouvez imaginer dans quelle pagaille ils ont évolué dès le début. Ils ont dû se battre, et cela sans interruption ces trois dernières années. En 2011, ils avaient gagné un peu de terrain et assaini leurs finances, mais 2012 a été une année très dure, et c'est triste de voir ce qui leur arrive aujourd'hui. J'espère que la plupart des gars avec qui j'ai travaillé retrouveront un poste à la hauteur de leur mérite et des efforts qu'ils ont consentis ces dernières années.

CHARLES COATES/LAT



Peter Windsor DOCTEUR F1

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

**DES NUITS
BLANCHES,
DES MILLIONS
PARTIS
EN FUMÉE
ET LES ALÉAS
DE LA F1...
VOILÀ QUI
A DONNÉ
UNE IDÉE
RADICALE À
NOTRE
CHRONIQUEUR**

Comme tout un chacun dans le monde du sport auto, j'ai mal dormi pendant la trêve des confiseurs, hanté par les pensées noires qui agitent notre sport.

Je fais référence à cette situation absurde où l'on a au moins cinq pilotes qui possèdent un budget conséquent mais n'obtiendront pas un des 22 volants en F1. Parallèlement, des équipes qui ont gagné des courses en GP2 ne parviennent pas à récolter des fonds. La F1 a tellement bien réussi à élargir sa présence télévisuelle mondiale que la nouvelle génération de pilotes – sur qui beaucoup d'écuries comptent du fait de la fragilité du marché – ne trouve de financements que pour courir en F1 et pas ailleurs.

Regardez certains pilotes et les mallettes que leur ont tendues leurs sponsors en 2012 : Giedo Van der Garde (2,1 millions d'euros), Bruno Senna (7 millions), Jules Bianchi (6 millions), Luiz Razia (12 millions), Jaime Alguersuari (2,4 millions) et Adrian Sutil (4,8 millions).

En partant du principe qu'un de ces pilotes décrochera le second volant Force India, cela fait environ 50 millions d'euros que cinq pilotes n'apporteront pas à la F1. Et potentiellement même plus, car il y a d'autres pilotes qui disposent d'un budget qui ne sera pas exploité, comme Narain Karthikeyan par exemple. En outre, des gens comme Bruno sont suffisamment malins pour faire fructifier leur pactole si l'écurie qui les embauche est abonnée aux avant-postes.

Soyons clairs : même les écuries de pointe ont du mal à obtenir des revenus conséquents grâce au sponsoring en dehors des fonds provenant de leurs pilotes. Et il est peu probable que l'économie mondiale leur facilitera la vie en 2013. Les troisièmes voitures

ne sont plus à l'ordre du jour car les réglementations techniques 2014 ne permettront pas aux motoristes de produire plus de V6 turbo que le strict nécessaire pour dix écuries. De plus, les équipes rechignent à changer de pilote en cours de saison, bien qu'elles soient autorisées à faire rouler jusqu'à quatre pilotes par saison.

La plus grosse part du

gâteau du sponsoring est amenée par les pilotes. Santander ne se serait pas associée à Ferrari sans Alonso, et McLaren avait à l'esprit le potentiel commercial de Pérez en lui faisant signer un contrat. Charles Pic et Max Chilton paient chacun leur volant environ 25 millions d'euros.

Donc, près de 50 millions d'euros dorment plutôt que d'enrichir la F1. Et beaucoup de talents ne trouvent pas chaussure à leur pied, dans aucun championnat. En plus de ceux cités précédemment, on peut ajouter Kovalainen, Kobayashi, Turvey, Bird, Karthikeyan, Chandhok et le champion en titre de GP2, Valsecchi.

Comme je vous le disais, j'ai passé la période des fêtes à réfléchir au problème, car je n'aime pas le gaspillage (de talent ou d'argent). Dans ce monde en mutation permanente, il doit bien y avoir une solution.

Voici donc le fruit de mes réflexions : la solution s'appelle le GP1. Ce serait un tout nouveau championnat, de préférence mondial, qui jouirait d'une forte promotion des écuries et des industries liées à la F1 – et qui aurait le label FIA. Il aurait sa chaîne de télé internationale et ses droits Internet. Techniquement, il pourrait reprendre le concept des châssis GP2, mais le moteur ne devrait pas être badgé. Certaines de ses courses se dérouleraient en lever de rideau de la F1, sur des sites prestigieux comme Monaco, Monza, Silverstone et Spa, mais beaucoup pourraient s'appeler "Grand Prix" à condition qu'elles se disputent dans un pays qui n'accueille pas la F1. Cela nous donnerait le plaisir de voir des courses F1 hors championnat – ce serait un championnat, mais peu onéreux et qui ne reprendrait pas à son compte les concepts coûteux de la F1.

"Nous avons là environ 50 millions d'euros qui pourraient être dépensés en F1"

Quid des formules existantes ? Le GP3 deviendrait le GP2. C'est un championnat en bonne santé, qui a trouvé un bon créneau et dont les voitures sont suffisamment rapides pour reprendre la nomenclature du GP2. En d'autres termes, la filière deviendrait F3, GP2, GP1. Des championnats promotionnels comme les World Series by Renault et l'AutoGP joueraient leur rôle – mais ils n'interviendraient pas dans la pyramide.

Luiz Razia dispose d'environ 12 millions d'euros, mais n'a pas de volant en F1.





L'ancien pilote Force India, Adrian Sutil, vaut 5 millions en termes de sponsoring. Est-ce assez pour qu'il récupère son volant ?



Avec ses 6 millions d'euros, Jules Bianchi, pilote d'essais de Force India, est candidat au poste de titulaire.

Les éléments clés du GP1 seraient la promotion et l'exposition médiatique. Le GP1 aurait besoin d'une promotion auprès du grand public qui permette à des Senna, Razia ou Van der Garde d'attirer de gros sponsors. Il faudrait qu'il soit suffisamment prestigieux pour que des pilotes comme Kovalainen, Kobayashi ou même Barrichello puissent participer, avec style.

J'ai écrit plus haut que le GP1 devrait être fortement promu par les écuries F1 et par son industrie. Je veux dire que l'industrie devrait détenir les droits du GP1 (comme c'est le cas pour les actuels GP2 et GP3) et qu'elle devrait bénéficier de ses revenus. D'autre part, la F1 pourrait exploiter le GP1 pour trouver des sponsors. Si elle ne peut pas faire rouler Bruno Senna une année, qu'elle signe au moins avec lui un contrat à long terme, que son talent s'exprime en GP1, qu'il offre de belles retombées à ses sponsors et en fasse profiter la F1. Que les équipes laissent un de leurs pilotes, ou leur troisième pilote, participer à des GP1 afin de promouvoir de cette série – comme c'était le cas avec la F2 et la F5000, qui embauchaient régulièrement des pilotes de F1. Luiz Razia battant Sergio Pérez au GP1 de Santiago du Chili devant des millions de téléspectateurs, voilà qui aurait de la gueule et ne ferait pas de mal à l'Amérique du Sud (ni aux sponsors de Razia).

Rien de tout cela ne nuirait à la F1, au contraire. Cela ouvrirait des portes lorsque trop se ferment. Il ne s'agit pas de voir le Chili dépenser en GP1 de l'argent qui aurait dû aller en F1. Il s'agit de faire contribuer les pays qui n'ont pas de budget F1 en provenance de l'État, comme la France, la Suède, beaucoup de pays d'Europe de l'Est ou du Moyen-Orient, le Qatar par exemple.

Une solution trop radicale ? La seule alternative est d'oublier ces millions qui dorment ou d'en dépenser une petite partie pour les statuts de troisième pilote. De laisser tomber l'idée d'organiser des courses dans de nouveaux pays en attendant qu'ils puissent se permettre de perdre 30 à 40 millions par an en accueillant la F1. De regarder des équipes de GP2 boire la tasse. De voir des pilotes comme Kobayashi finir à la 3e place de son GP national puis de le laisser partir en endurance ou en Indy-car. D'oublier toutes les options qui nous tendent les bras.

Ça, c'est la méthode facile. Celle qui m'a empêché de dormir la nuit. **F1**

Ça, c'était une F1 !

Numéro 12 : l'Arrows A2

La machine qui porta à l'extrême l'esthétique et l'effet de sol

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PHOTOS TIM KENT



En principe, l'Arrows A2 ne devrait pas figurer dans ces pages. Elle n'a jamais remporté une seule course ou fait un podium. Elle n'a été utilisée que huit fois en course, dont deux où elle n'a pas réussi à se qualifier. Et pourtant, on a rarement vu plus beau spécimen de Formule 1.

Malgré son échec sur piste, ce bolide n'en était pas moins un véritable bijou dans sa conception. La monoplace puisait ses origines dans la Lotus 79, cette pionnière qui avait fait oublier toutes les autres en 1978 avec son concept d'effet de sol. Arrows avait embauché Tony Southgate, ex Lotus, comme nouveau chef concepteur, l'homme à l'origine du concept de voiture "en aile inversée". L'effet de sol était poussé à l'extrême, l'aileron avant séparé disparaissait et l'aileron arrière était intégré à la carrosserie afin d'optimiser la basse pression sous la voiture.

« En 1979, Tony réalisa une maquette au quart et l'essaya en soufflerie, se souvient Jackie Oliver, ancien patron de l'équipe. Les résultats furent spectaculaires. La voiture générait trois à quatre fois plus d'appui que d'habitude. »

Loin de se contenter de ce résultat, Tony Southgate chercha d'autres améliorations. « Il inclina le moteur et la boîte de vitesse de façon à les installer plus bas, explique Jackie Oliver. Cela favorisa le flux d'air sous la voiture, améliorant ainsi l'appui. »

Cet appui supplémentaire avait un prix : la coque ne pouvait pas supporter les forces ainsi appliquées, il fallait la renforcer, donc l'alourdir. « Le centre de gravité s'en trouvait déplacé, poursuit Oliver, ce qui nous donnait une voiture lourde et mal équilibrée... »


Lorsque l'A2 fit ses débuts au GP de France 1979, les pilotes n'en étaient pas enchantés. « La position de conduite était plus inclinée que

d'habitude, raconte Jochen Mass. Mais surtout, je ne me suis jamais habitué au comportement de la voiture : elle avait beaucoup d'appui mais sa suspension n'était pas assez ferme. »

L'A2 faisait le marsouin dans les lignes droites, une sensation étrange qui la faisait plonger et bondir. De plus, la voiture était complètement déséquilibrée en virage. La carrosserie arrière fut révisée plusieurs fois mais sans succès.

En dépit de ces problèmes, Jochen Mass réussit à marquer deux points avec l'A2 et à se placer 6e en Allemagne et aux Pays-Bas. Son équipier Riccardo Patrese abandonna l'A2 au Canada et revint à l'A1. Ce choix s'avéra judicieux car Mass, resté avec l'A2, n'arriva pas à se qualifier.

« Arrows n'avait pas pris assez de temps pour perfectionner l'A2, conclut Jochen Mass. Vous savez comment vont les choses en F1 : si ça ne marche pas tout de suite, il faut tout jeter et repartir de zéro. »

Et c'est exactement ce que fit Arrows. La voiture suivante, l'A3, était plus conventionnelle et bien plus facile à piloter... Mais elle était loin d'avoir le panache de celle qui l'avait précédée. 



ARROWS A2 : fiche technique

Châssis Monoque en aluminium

Moteur V8 Cosworth 3 litres

Puissance 470 ch

Transmission Boîte Hewland 5 rap.

Essence et huile Fina

Pneus Goodyear

Empattement 271,8 cm

Poids 591 kg

Pilotes Jochen Mass,
Riccardo Patrese



Daniel Ricciardo

Entre les virées en VTT à Milton Keynes, la musique et les charmantes demoiselles de la série *Les Frères Scott*, le pilote de Toro Rosso et membre du Red Bull Junior Team ne manque pas une occasion de s'amuser...

TEXTE JAMES ROBERTS
PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Daniel Ricciardo a tout pour être heureux. Juste avant notre rencontre, Toro Rosso a confirmé qu'il conservait son poste en 2013, aux côtés de Jean-Éric Vergne pour la deuxième saison consécutive.

Il sourit de toutes ses dents à notre photographie en posant fièrement avec les cartes de questions personnalisées de F1 Racing. Mais en réalité, chez Toro Rosso, la vie est dure pour un pilote de course. En tant que membres du Red Bull Junior Team, Ricciardo et son équipier Vergne doivent tous deux prouver leur valeur en F1. En cas d'échec, ils peuvent dire adieu à la F1, comme beaucoup de jeunes pilotes en ont fait la douloureuse expérience. En cas de réussite, ils ont une chance de courir pour le titre mondial avec Red Bull.

C'est avec plaisir que le jeune Australien

aborde le sujet et nous parle de sa vie à Milton Keynes, de son rêve de piloter un jour une Ferrari. Le sourire jusqu'aux oreilles, il retourne la première carte et entame l'interrogatoire...

**Que s'est-il passé à Bahreïn ?
Vous êtes parti 6e et avez très vite perdu des places. Pourquoi ?**

Martha Thomas, Royaume-Uni
[Rires] Excellente question. C'est un dimanche que je veux m'empresser d'oublier [il a fini 15e]. Déjà, j'ai pris un mauvais départ, j'ai patiné, puis j'ai poussé un peu trop sur l'accélérateur, tout ça a fait boule de neige tout au long du tour et j'ai perdu quelques places après le départ, puis encore après le premier virage. En gros, dès l'extinction des feux, j'étais sur la défensive et je n'ai pas réussi à me rattraper à temps. En tout cas, ça m'a donné une leçon.

Si vous aviez 25 millions d'euros pour vous payer un volant en F1, où iriez-vous ? Répondez avec le cœur, puis avec la tête.

Gary Reeves, Royaume-Uni
Je vois deux choix possibles : Red Bull ou Ferrari. Red Bull a une bonne voiture en ce moment, et j'y connais beaucoup de gens, donc pour l'instant, ce serait Red Bull. Mais avec le cœur... J'ai des origines italiennes, donc Ferrari, ce ne serait pas mal non plus. En tout cas, ce serait une de ces deux-là. Si je devais choisir tout de suite, je prendrais Red Bull.

Quelle est votre idole dans la vie et en sport ?

Ilya Seliktar, Bulgarie
J'ai toujours admiré Travis Pastrana, un autre sportif de chez Red Bull. Je suis sa carrière depuis →



VOUS POSEZ LES QUESTIONS

mon enfance. J'adore le motocross free-style et sa rage de vivre chaque jour comme si c'était le dernier. Certains disent que c'est une approche agressive, mais moi j'aime son état d'esprit.

Comment faites-vous pour avoir d'aussi beaux cheveux ?

Maja Bahor, Slovénie

Hou là ! Je ne fais rien du tout. Ils sont frisés naturellement et parfois je trouve ça pénible car on ne peut pas faire grand-chose avec. Plus jeune, j'avais les cheveux très longs – un peu à la Jackson Five quand j'étais môme. Si vous trouvez une photo de moi en Formule BMW il y a six ans, j'étais franchement ridicule. Je préfère la coupe courte.

Dan, pensez-vous que vous gagnerez votre première course avant la prochaine victoire des West Coast Eagles en championnat d'Australie ?

Pat Doherty, Australie

J'espère bien. Et je suis optimiste des deux côtés. L'an dernier, ils ont fini 5e sur 16 équipes. Ils sont arrivés en finale, donc ça va pour eux.

Quelle différence y a-t-il entre la culture d'équipe de Toro Rosso et de HRT ?

Matt Bailey, Australie

D'après ce que je vois en étant chez Toro Rosso, l'équipe est plus fiable et le personnel est là depuis plus longtemps. Le travail effectué sur un week-end de course est plus structuré, ce qui tient à l'expérience et à une équipe mieux soudée. Nous avons récemment accueilli James Key, qui est très expérimenté : il a fait un boulot énorme au niveau de la soufflerie. Je ne sais pas si c'est un hasard, mais depuis qu'il fait partie de l'équipe, nos résultats sont meilleurs qu'avant – sans vouloir critiquer Giorgio Ascanelli, qui était là avant lui.

Étant donné vos origines italiennes, aimeriez-vous courir pour Ferrari un jour ?

Angelo Lombardi, Australie

Ça, c'est une question qui vient d'un véritable Italo-Australien ! Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce serait vraiment super. Je pense que c'est super pour n'importe qui, de piloter pour Ferrari, mais quand on a du sang italien, ça l'est encore plus – et c'est quelque chose que je prendrais en compte s'ils me faisaient un jour une proposition.

Est-ce que votre mère assiste toujours aux courses avec un caleçon de rechange dans son sac à main au cas où vous auriez un accident ? (on s'est rencontrés sur un vol EasyJet en provenance de Hongrie, il y a deux ans...)

Dan Chillcott, Royaume-Uni

[Rires] Je me souviens de lui ! Oui, elle vient voir

certaines courses, mais je suis bien content d'être au volant et de ne pas la voir, car elle est stressée et ne tient pas en place. Mes parents ont passé du temps en Europe cette année et ils ont assisté à quatre courses. C'est sympa que ma famille soit présente. Ah, et non, elle ne s'occupe plus de mes caleçons, je suis propre à présent !

Quels sont vos loisirs à Milton Keynes ?

Andy Bottomley, Royaume-Uni

J'adore faire du VTT, et il y a des forêts sympas dans le coin – et c'est aussi le royaume des ronds-points ! J'en ai usé des pneus avant gauches sur ma voiture... Le VTT reste mon activité préférée quand j'ai du temps libre. Et j'aime bien aller voir des concerts et des festivals.

Est-ce que c'est bon, la viande de kangourou ?

P Pawel, Pologne

Désolé M. Pawel de Pologne, mais je n'en ai jamais mangé. Je ne peux pas vous répondre.

Pourquoi aimez-vous autant

Les Frères Scott ?

Alexandre Martos, France

J'ai commencé à regarder la série en 2008 car certains de mes équipiers la regardaient. On m'a offert les deux premières saisons, et j'ai bien aimé – c'était assez romantique et j'étais célibataire à

l'époque, je tombais amoureux pour un oui ou pour un non. J'avais un petit faible pour Sophia Bush, une des actrices principales. Elle est très jolie...

Bonjour Daniel, que pensez-vous d'un duo Räikkönen/Ricciardo chez Red Bull en 2014 ?

Ondrej Sembera, République Tchèque

C'est la première fois que j'entends ça ! Ce serait super. Kimi n'est pas très bavard, mais je suis sûr que je pourrais le titiller et l'énerver un peu. Ce serait très intéressant.

À part la F1, quels sports vous intéressent ? Avez-vous vu le Milton Keynes Dons ?

Alexey Petrenko, Russie

Oui, je les ai vus jouer deux fois, il y a quelques années. Un match nul et une victoire, contre Blackpool, je crois. J'aime tous les sports, le football, le football australien, tout. J'ai bien les sports extrêmes aussi, comme le motocross et l'American Supercross.

Est-ce que vous suivez les résultats de jeunes pilotes Red Bull comme António Félix da Costa ? Est-ce qu'il vous inquiète ?

Edwin Schimmel, Pays-Bas

Je m'intéresse au Red Bull Junior Team et à toutes les autres catégories. On sait toujours qui a gagné. →



“Ma mère assiste aux courses, elle est stressée et ne tient pas en place. Mais elle a arrêté de m'apporter des caleçons de rechange !”

Sans spécialement regarder toutes les courses, on est toujours au courant de ce qui se passe et je connais bien sûr un peu mieux les jeunes pilotes Red Bull que j'ai rencontrés en entraînement. Je ne me sens pas menacé – tout pilote est un adversaire potentiel – donc cela ne m'inquiète pas. Il y a toujours un petit nouveau au tournant, que ce soit chez Red Bull ou ailleurs. Il faut se tenir au courant, et pour moi, l'année prochaine est assurée. Je fais de mon mieux et j'espère que ça suffit.

Qui est le plus rapide, vous ou Jean-Éric Vergne ?

Jason Bird, Royaume-Uni
Moi.

Est-ce que les Australiens aiment la Foster's ?

Matt Dowland, Royaume-Uni

En Australie, on ne boit pas autant de Foster's que chez vous. Je l'ai goûtée à la pression dans les deux pays, et elle est bien meilleure en Grande-Bretagne. C'est une bonne bière pour l'été.

Quel est votre album préféré ?

Andrew Groves, Royaume-Uni

Quand j'étais ado, j'écoutais du rap et du hip-hop, Dr Dre et Eminem. Mais plus tard, ça m'a passé et je me suis mis au punk rock. Le premier album dont j'aie été vraiment fan, c'était "Sticks and Stones" de *New Found Glory*. Venez donc avec moi les voir en concert. Je vous préviens, il m'est arrivé de slammer...

Vous arrive-t-il de jouer votre propre rôle sur une version F1 2012 de la PS3 ou la Xbox ? Ou préférez-vous être quelqu'un d'autre, comme Alonso par exemple ?

William Stewart, États-Unis

Je n'ai pas encore essayé le nouveau jeu, mais le moment venu, je choisirai d'être moi, c'est sûr. À chaque fois. Et c'est génial d'être dans un jeu vidéo. Je pourrai raconter ça un jour à mes petits-enfants !

Comment avez-vous obtenu les faveurs de Red Bull ?

Phil Wilkes, Australie

Je suis venu en Europe à l'âge de 17 ans et j'ai couru en Formule Renault en Italie. Il y avait un programme Red Bull et Toyota dans cette catégorie, et j'étais dans une équipe, RP Motorsport, qui était loin d'être la meilleure, mais j'ai réussi à finir 6e au championnat. Et ce sur 40 pilotes, dont certains pilotes Red Bull, alors je pense qu'ils ont repéré que je m'en sortais bien avec un matériel inférieur au leur, et ils m'ont proposé un test. Là, j'ai fait le meilleur temps, j'étais à 0,8 secondes devant tout le monde, et ça a suffi pour qu'ils m'embauchent.

Qu'avez-vous ressenti en marquant vos premiers points dans votre pays ?

Andrew Gair, Royaume-Uni

C'était cette année à Melbourne – une grande journée pour moi. J'étais au septième ciel, mais je n'ai pas eu l'occasion de faire la fête le dimanche soir. Pas vraiment de fiesta, mais je suis resté avec des amis de la famille, et on m'a congratulé toute la soirée. Le dernier tour était vraiment dingue : j'étais 13e, puis j'ai passé Maldonado, Rosberg, puis JEV trois virages avant la fin. C'était génial.

Pourquoi ne prononce-t-on pas le deuxième "i" de Ricciardo ?

John Gullidge, Royaume-Uni

J'ai grandi en Australie, et je pense que c'est mon père qui a décidé d'en faire un i muet. "Ricardo", c'est plus simple que "Ricky-ardo", et si on veut le dire correctement il faut dire [il prend un accent italien] "Richi-ar-do", mais ils n'y a pas beaucoup d'Australiens qui arrivent à le prononcer – alors on dit Ricardo.

Comment faites-vous pour garder de bons rapports avec votre coéquipier alors qu'il faut le battre sur la piste ?

Nishant Raj, Inde

On connaît les règles du jeu de la F1. On est là depuis suffisamment longtemps pour savoir comment ça marche. Je pense qu'il faut respecter ses adversaires : il ne faut pas se dire que tout est joué et faire n'importe quoi. On se parle, mais on sait que sous la surface, ça bouillonne à l'intérieur.

Pouvez-vous nous parler de Docteur Marko ? Est-il fou ? Intimidant ?

L'appellez-vous Helmut ou Docteur Marko ?

John Nicholls, Royaume-Uni


La première fois que je l'ai rencontré, je venais d'arriver chez Red Bull. J'étais un peu intimidé – mais bon, il fait cet effet à tout le monde. Quand j'ai dû l'appeler les premières fois, j'étais un peu crispé, surtout si le résultat était mauvais.



Et pour en avoir parlé à tous les autres jeunes pilotes Red Bull, je sais que je n'étais pas le seul. Mais une fois qu'on le connaît un peu, on se rend compte que c'est un type tout ce qu'il y a de plus normal... Il n'est sûrement pas aussi terrifiant qu'on peut le penser au premier abord. Comment je l'appelle ? Docteur Marko, toujours.

Estimez-vous qu'on met plus la pression aux pilotes issus de programmes "jeunes pilotes" qu'aux autres ?

Rosie Baillie, Royaume-Uni

Non, je ne pense pas : il y a de la pression dans les deux cas. Si on n'est pas pris en charge par un programme, on l'est par autre chose, ou par des parents qui mettent la main à la poche pour vous soutenir. Il y a toujours une part de risque, et malheureusement, la F1 est un sport qui coûte cher, il faut bien que l'argent vienne de quelque part. En résumé, je préfère être financé par Red Bull que de voir mes parents vendre leur maison pour m'aider. 

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

**SENATE
GRAND PRIX**
EXCLUSIVE HOSPITALITY

Monaco Grand Prix 2013

The finest selection of accommodation, race-viewing and exclusive hospitality packages.

Senate Grand Prix specialises in providing the F1™ teams, drivers, sponsors, as well as a vast array of corporate and private clients with the finest hotel accommodation and race viewing hospitality for the worlds most glamorous race.



ACCOMMODATION

We have the largest range of accommodation options in Monaco and the surrounding area:

- Over 800 rooms to choose from
- Trackside hotels available
- Multiple Nice hotel options
- Transport to Monaco available



RACE VIEWING

Watch the race from the best locations around the circuit with VIP hospitality:

- 10+ locations to choose from
- Exclusive Hotel de Paris suites
- Shared or private facilities
- Fully catered VIP hospitality



EXCLUSIVE EVENTS

Senate Grand Prix has the contacts and know how to open all doors to you in Monaco:

- Meeting drivers and teams
- Exclusive party access
- Dinner at the best restaurants
- Senate Concierge service

Hotel de Paris

- VIP hospitality from this world famous hotel
- Multiple race viewing options available
- Simply the best in Monaco



Fairmont Hotel

- Unobstructed views over the Fairmont hairpin
- Sumptuous lunch with Champagne and fine wines
- Located in the heart of Monaco



Please call us now or visit our website for more details of the packages we offer for the 2013 Monaco Grand Prix

Tel: +44 (0) 1342 830495
f1racing@senategrandprix.com
www.senategrandprix.com/f1racing



2011

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS ADRIAN MYERS

Un géant s'écroule

Février 2011 : Robert Kubica est victime d'un terrible accident en rallye qui prive la F1 d'une star. En raison de la gravité de son état, l'article qui suit ne sera pas publié

Janvier 2013 : tandis que Kubica poursuit sa formidable convalescence, nous vous offrons sa première longue interview depuis son accident

ADAPTATION CATHERINE LIBRINI

Nouvel
espoir
2013

TEXTE ANTHONY ROWLINSON PHOTOS LEO WILLIAMS





2011 Un géant s'écroule

Ce n'est ni une Lotus, ni une Renault, ni une Ferrari. C'est une Mercedes qui emmène Robert Kubica vers le sud de l'Angleterre, direction Woodstock, près d'Oxford. Un crochet en vitesse pour le chauffeur de taxi qui doit le déposer ensuite à l'aéroport, car notre homme rentre chez lui en Italie.

Le pilote polonais va faire ajuster son baquet sur la R31, la voiture porteuse de tous les espoirs de Renault et Lotus pour 2011. C'est un châssis qui ne manque pas d'élégance, avec ses échappements dirigés vers l'avant, mais qui doit surtout permettre à l'équipe d'Enstone de revenir au top cette année. Pour le bien de l'écurie, certes, mais aussi pour convaincre leur pilote de rester avec Renault sur le long terme.

Kubica n'avait que 13 ans lorsqu'il a quitté la Pologne pour faire carrière dans les monoplaces en Italie, un pays avec lequel il a gardé des liens

très forts. Pas question de s'installer à Oxford pour être proche du QG de l'écurie : si son coéquipier Vitaly Petrov a choisi cette solution plus pratique, Robert Kubica, lui, reste fidèle au drapeau vert, blanc, et (surtout) rouge.

L'année 2010 a vu les rumeurs aller bon train quant à un éventuel avenir de Kubica chez Ferrari – rumeurs qui se sont tuées en juin lorsque Ferrari a prolongé le contrat de Felipe Massa jusqu'à fin 2012. Mais si Massa faisait encore une mauvaise saison, la possibilité d'un duo Kubica-Ferrari serait-elle remise sur le tapis ?

Pas si sûr, selon certains, car Ferrari a tendance à concentrer ses efforts sur une seule voiture. Tant que Fernando Alonso est dans les parages, Kubica serait « fou », selon Éric Boullier, de quitter Renault pour Ferrari.

Mais à l'approche d'une nouvelle saison, que pense le pilote des dires de son patron ?

« Eh bien, je suis peut-être fou, mais pour l'instant, je cours pour Renault. On m'a déjà dit que j'étais fou de signer avec eux. Dans cet univers, il faut être un peu fou, sinon on n'arrive à rien. Mais il faut l'être de façon positive. »

Fernando Alonso est l'ami de Robert, mais c'est aussi un redoutable équipier et il faudrait être vraiment « fou de façon positive » pour se mesurer à lui, non ?

« Je ne sais pas... Pourquoi ? » rétorque Kubica.

Alonso a-t-il déjà été battu par son coéquipier ?

« Je ne sais pas. »

Ce ne serait pas facile...

« Eh ben, rien n'est facile dans la vie, lance Kubica en éclatant de rire. En tout cas, si jamais... » Il s'interrompt, car il connaît les règles du jeu – pas question de se faire prendre à →

Ses stats F1

Victoires Montréal, Canada 2008 (BMW-Sauber)

Pole positions Bahreïn, 2008 (BMW-Sauber)

Podiums Monza, Italie 2006 (BMW-Sauber)

Sepang, Malaisie 2008 (BMW-Sauber)

Sakhir, Bahreïn 2008 (BMW-Sauber)

Monte Carlo, Monaco 2008 (BMW-Sauber)

Montréal, Canada 2008 (BMW-Sauber)

Valence, Espagne 2008 (BMW-Sauber)

Monza, Italie 2008 (BMW-Sauber)

Fuji, Japon 2008 (BMW-Sauber)

Interlagos, Brésil 2009 (BMW-Sauber)

Melbourne, Australie 2010 (Renault)

Monte Carlo, Monaco 2010 (Renault)

Spa-Francorchamps, Belgique 2010 (Renault)

GP 76 Tours menés 76 Points 273

Position moyenne au départ 7,7

Position moyenne à l'arrivée 8,8



2013 Nouvel espoir

Robert Kubica nous tend sa main droite, comme il l'a fait mille fois à mille journalistes. On la lui serre avec plaisir, mais le geste rappelle de bien mauvais souvenirs.

En effet, la main droite de Kubica a bien failli y passer. Lui aussi, d'ailleurs, après cet accident de rallye, en février 2011, qui lui a valu de multiples blessures sur le côté droit dont un bras partiellement sectionné. Dire qu'il a frôlé la mort de quelques centimètres serait un euphémisme. Quand il a heurté une barrière lors du rallye Ronde di Andora, un bout de métal est venu s'encaster dans la cage de sécurité, pénétrant dans la chair du pilote. La vie de Kubica ne tenait qu'à quelques millimètres.

Le temps d'une seconde, on croirait voir le fantôme de l'ancien Robert Kubica, brillant pilote de F1 et premier Polonais à remporter un GP, surgir du garage du Rallye du Var, une manche du Championnat de France des rallyes, où il a commencé à reprendre du service.

La chaleur et la force de cette poignée de main confirment cependant que la solide silhouette qui se dresse devant nous est bien celle de l'homme qui, sous de meilleurs auspices, serait peut-être déjà champion du monde.

« Alors, on va parler un peu de F1, c'est ça ? » C'est par ce clin d'œil qu'il entame notre rencontre, tandis que nous l'orientons vers sa séance photo. « Ça ne m'arrive plus très souvent, ça m'a manqué, je crois. »

Son corps a été meurtri, mais sa vivacité d'esprit est intacte. « Il faudra pas hésiter à Photoshoper tout ça, lance-t-il. Je suis debout depuis six heures du mat. Et j'ai pas déjeuné ! »

Cette plaisanterie nous rappelle que ce grand gaillard est aussi une crème d'homme. On a tendance à oublier la taille de Kubica : quand on dépasse 1 m 80, on est un géant selon les critères de la F1. Libéré d'un régime draconien visant les 75 kg maxi pour satisfaire les exigences d'un

directeur technique, il est devenu plus costaud. Il a bonne mine.

« Oui, ça va bien, dit-il en haussant les épaules. Enfin, pas trop mal en tout cas. »

Kubica a une attitude très philosophe pour un homme qui a vu son rêve se briser si brutalement, sans compter toutes ces opérations – d'abord pour lui sauver la vie, puis pour qu'il se rétablisse. Il semble réconcilié avec les vicissitudes du destin, conscient que les choses auraient pu être pires : « C'est la vie, nous dit-il. Ça ne servirait à rien d'être en colère. Quand on se retrouve dans cette situation, on n'a pas d'autre choix que de continuer à se battre. Et c'est sans fin : on veut toujours aller mieux. On ne cesse d'espérer qu'on se réveillera un beau jour et qu'il y aura du nouveau avec cette main. Face à un tel problème, on prend conscience que certaines choses très simples peuvent devenir compliquées. »

Mais pour un sportif qui était destiné au pincle →





2011 Un géant s'écroule

dire ce qu'il ne faut pas dire.

« Si on veut battre un des meilleurs pilotes de F1 du moment, autant être dans la même voiture plutôt que dans une voiture inférieure, ce qui rend la tâche quasi impossible. On ne sait jamais comment les choses vont se passer en F1. Ferrari sera parmi nos adversaires les plus coriaces cette saison, mais bon, notre voiture sera peut-être supérieure cette fois. Regardez Red Bull par exemple : ils n'ont pas toujours été aussi compétitifs que maintenant. Je vais donc faire le maximum et voir ce que ça donnera cette année. » Voilà la question Ferrari habilement contournée.

Après la traversée de Wootton et Glympton, deux petites villes aux abords du Centre Technique de Whiteways, on arrive à l'usine Renault, à l'entrée de laquelle, à notre grande surprise, flotte le drapeau britannique.

Il y a aussi un nouveau logo, un nouveau sponsor principal et une nouvelle couleur : ou devrait-on dire un vieux sponsor et une livrée rétro ? Dans le hall d'entrée, une F1 noir et or se dresse à la verticale, reliant le sol au plafond, et, au cas où on n'aurait pas compris, la nouvelle identité de l'équipe se décline en toutes lettres sur chaque coin de mur : Lotus Renault GP.

Nous nous installons dans les bureaux qui surplombent le parking pour

discuter de la nouvelle saison avec Kubica, encore vêtu de sa combinaison ignifugée après son passage aux ateliers pour les mesures de son baquet. Si le changement semble radical de l'extérieur, pour l'équipe rien n'est vraiment différent. Sous la houlette de James Allison, directeur technique, la R31 pourrait bien caracoler en tête de grille – entre les mains expertes de Kubica. Le problème, c'est que cette conviction d'avoir conçu la meilleure voiture se retrouve chez toutes les écuries adverses qui peuplent la région, sorte de Silicon Valley du sport automobile. Et les tests ne donnent que très peu d'indices sur la performance, comme Robert l'a constaté en 2008.

« Il y a toujours un gros point d'interrogation qui plane sur le matériel à cette époque de l'année, reconnaît-il. Sur le papier, la voiture peut sembler très bonne, mais on ne sait jamais ce que nos adversaires vont proposer en piste.

« Je me souviens de l'année où on pensait que la nouvelle BMW était une super voiture : en arrivant à Valence, on avait plus de deux secondes de retard. Après, l'équipe a fait du très bon boulot et à la première course en Australie, on s'est qualifiés en première ligne. Ce qui montre que les choses évoluent très vite. »

À l'aube de sa deuxième saison chez Renault, Kubica est bien plus à l'aise, il a trouvé ses marques, appris les noms des gens et s'est familiarisé avec →

“Avec une voiture assez bonne, on pourrait tout à fait prétendre au titre” Kubica en 2011



2013 Nouvel espoir

de sa discipline, ces petites choses ne sont pas l'essentiel. Ce que veut Kubica, et ce que le monde entier attend, c'est son retour en course.

Aujourd'hui, en France, il arpente les routes de montagne dans sa Citroën C4 WRC équipée d'un levier à palettes adapté à une main dont les mouvements sont limités. Demain, il disputera le Championnat d'Europe des rallyes.

Alors, verra-t-il un jour les lumières de la F1 au bout du tunnel ? « Je continue à croire que je peux revenir, affirme-t-il d'un ton catégorique. Ce n'est pas seulement un rêve. Pour l'instant, je suis limité en ce qui concerne les monoplaces, mais pas autant qu'on pourrait le penser. Il y a des améliorations. C'était différent il y a six mois, et encore différent il y a trois mois. Grâce aux rallyes et aux essais en piste, mon état s'améliore. Mais il y a encore un long chemin à parcourir. »

Kubica explique qu'en essais privés, sa faiblesse principale vient de son avant-bras et de

son poignet droit. Dans une voiture de rallye, plus spacieuse, il peut compenser avec des mouvements de l'épaule. Mais dans le confinement d'une F1, il n'aurait sans doute pas cette marge de manœuvre supplémentaire.

« Quand j'ai les deux bras sur le volant et que j'ai accès à toutes les fonctions, je ne sens aucune différence, explique-t-il. Je n'ai plus autant de force qu'avant dans le bras, mais si c'était le seul problème, ce serait résolu en deux mois d'entraînement. Le problème majeur, c'est que la supination et la pronation [mouvements de rotation] du bras sont réduites, ainsi que le fonctionnement des mes doigts. Mais je suis persuadé que ça reviendra progressivement : les nerfs se rétablissent très lentement. Ce ne sera jamais comme avant, mais je suis sûr qu'un jour, ça ne me gênera plus. »

Sa convalescence pourrait se prolonger indéfiniment, et Kubica trouve du réconfort dans la vitesse. Au Rallye du Var 2012, face à des adversaires tels

que Freddy Loix, ancien héros du WRC, il dominait jusqu'à un accident dû à une erreur de copilote. Robert et son copilote Emanuele Inglesi en sont sortis indemnes, mais la voiture s'est embrasée. Kubica ne semble connaître qu'une sorte de vitesse : à fond.

Ses performances ont épaté le patron de Citroën, Yves Matton : « Il m'a impressionné, il a une vitesse incroyable. Les chronos réalisés contre Loix ont été saisissants, et il bat tous ses adversaires à plates coutures. Il fait preuve d'une motivation sans bornes. »

L'état d'esprit qui a permis à Kubica d'arriver au top en F1, malgré ses nombreux accidents, est toujours palpable dans la conversation – ses yeux qui brillent, son humour détaché : « Au fil des jours, des rallyes, des essais, je sens que je suis de moins en moins limité et mon objectif est de retrouver une conduite parfaite, affirme-t-il. La vitesse, ce ne sera pas un problème. »

En réalité, piloter s'avère plus facile que →

2011 Un géant s'écroule

le fonctionnement de l'équipe. Il est mieux préparé, et les gars d'Enstone aussi. La R31 est la première à bénéficier de la nouvelle soufflerie et d'un centre CFD encore amélioré, et grâce à des délais de production plus larges, ces efforts ont porté leurs fruits : une monoplace au design révolutionnaire, avec des échappements à l'entrée des pontons qui envoient de l'air chaud sous la voiture. L'équipe s'est bel et bien refait une santé.

« Il y a un an, on présentait la voiture à Valence et il s'agissait en fait de la voiture 2009 repeinte aux couleurs de celle de 2010. Les nouvelles pièces aéro ne sont arrivées à Valence que le dernier jour des tests à Barcelone. C'était un peu la panique car l'équipe n'avait pas confiance en elle, ce qui a beaucoup joué sur la suite du développement. »

Malgré ce retard initial, Kubica a multiplié les performances en 2010, avec des podiums dès le début de la saison à Melbourne et Monaco, et il aurait pu décrocher la victoire face à Red Bull si sa roue ne s'était pas détachée à Suzuka. À l'entame de 2011, cela fera trois ans qu'il a signé sa seule et unique victoire en F1. Il est grand temps d'en signer une autre.

« Comme l'a dit Éric Boullier, ce qu'on veut, c'est gagner des courses, déclare Kubica. Ce serait génial si on avait une voiture capable de gagner, car on pourrait se battre pour le titre, mais il y a toujours des "si"... »

Et pour 2011, parmi les "si", il y a les petits changements dans le



GLENN DUNBAR/LAT

Trois jours avant son accident, Kubica affichait les meilleurs temps aux essais à Valence.

règlement, notamment les nouveaux pneus, l'aile arrière mobile et le retour du KERS, qui pourrait avoir d'importantes répercussions. Lorsque le KERS a fait son apparition en F1, Kubica a accusé le coup plus que les autres pilotes en raison de sa grande taille. Mais avec l'augmentation du poids limite, et une répartition des masses qui sera la même pour tous, il devrait être moins pénalisé cette fois-ci.

"Je crois toujours que je peux revenir. Ce n'est pas juste un rêve" Kubica en 2012



2013 Nouvel espoir

certaines autres tâches. « Quand je suis au volant, la concentration me fait oublier les limites de mon corps, nous confie Kubica. Avec les lésions que j'ai subies, je ne peux pas me rétablir à 100%. Mais j'espère m'améliorer. Si la pronation et la supination revenaient à 80%, je pourrais envisager de reprendre la F1. »

Les opérations visant à régler ces problèmes n'ayant pour l'instant pas donné les résultats escomptés, un retour en monoplace n'est pas encore à l'ordre du jour – même si, sous bien des aspects autres que physiques, revenir à une discipline familière serait une démarche plus simple.

« En rallye, j'ai plein de choses à apprendre, explique-t-il, et il n'est pas facile de pousser une WRC à fond. Mais c'est une bonne expérience. »

On dirait que Robert voudrait se convaincre que c'est ce qu'il veut faire. Puis le masque tombe et il avoue simplement : « Quand on ne peut pas faire ce qu'on aime, il faut aimer ce qu'on fait. Le

plus important pour moi, c'est que la vitesse soit toujours là. Je suis absolument sûr de pouvoir être de nouveau compétitif. »

Les images resurgissent – Robert Kubica emmené sur un brancard après avoir été extirpé de sa Skoda accidentée, la couverture de survie, les perfusions... On se rappelle soudain qu'on se trouve face à un pilote qui a de la chance d'être encore là, à papoter avec nous jusqu'au bout de la soirée.

Comprenant le sens de cette pause, Kubica se livre un peu plus : « Vous dites que je suis positif, mais croyez-moi, je ne le suis pas toujours autant que j'en ai l'air. Mais quand on est vraiment dans la merde, qu'on s'en sort et que l'avenir commence à s'éclaircir, on prend la mesure de certaines petites choses. En F1, quand tout va bien, on ne se rend pas compte de la valeur de ces petites choses. »

Cette parenthèse ne dure pas et voilà qu'on revient au vif du sujet. Notre homme nous en dit plus sur la mentalité qui lui a permis de se recons-

truire. « Je me suis très vite retrouvé au volant d'une voiture, vous savez... »

« Ah oui, quand exactement ? »

Il hésite à nous le dire, mais après une longue pause, il avoue : « Ben, le 1er août 2011. Ça n'a pas traîné, hein ? »

« Je ne vous dirai pas où exactement, mais c'était en Italie, sur un circuit que je connais bien. Certaines de mes voitures sont là-bas et ça a été beaucoup d'émotions fortes. »

« C'était l'été, une journée ordinaire. C'était presque décevant pour moi, car après une si longue interruption, la vitesse était là tout de suite. Il aurait été plus facile d'avoir deux secondes de retard et de devoir me battre pour rattraper ça. »

« Quand on est conscient de ses limites physiques, tout le reste devient décevant. La sensation était la même et la vitesse meilleure que prévu. J'avais du mal à croire que le corps et l'esprit puissent s'adapter si vite. » →



**COMME TOUS LES ANS,
PRENEZ LE MEILLEUR
DÉPART AVEC NOTRE
GUIDE DE LA SAISON**

UN NUMÉRO À NE PAS MANQUER !



DÉBUT MARS DANS TOUS LES KIOSQUES

2011 Un géant s'écroule

« J'ai un mauvais souvenir du KERS dans ma période BMW, mais on ne devrait pas avoir les mêmes problèmes à présent chez Renault ou Lotus, ou Lotus-Renault, ou [il se tourne vers un collègue] comment on dit maintenant ? On aura une plus grande marge de manœuvre pour les réglages et l'équilibre.

« Et puis je suis content que le F-duct ait disparu, car je peux à nouveau mettre les deux mains sur le volant, malgré la multitude de manettes cette année. Ça va être dur au début, mais je pense qu'on s'y fera très vite. »

Il va falloir une concentration à toute épreuve, cette année, pour maintenir les bons boutons appuyés, et en plus de l'entraînement habituel, Kubica a passé beaucoup de temps cet hiver à se préparer mentalement avec l'équipe de Formula Medicine de Riccardo Ceccarelli. « J'ai passé pas mal de tests visant à améliorer ma concentration, raconte-t-il. La recherche se penche beaucoup sur le cerveau, la concentration et le rythme cardiaque, des points très importants. Physiquement, la F1 est

exigeante, mais mentalement aussi. On n'a pas de simulateur ici, et après une pause hivernale assez longue, chaque tour d'essais compte : c'était donc une excellente préparation. »

Kubica est déjà un adversaire très redouté, et si la machine est à la hauteur, la petite équipe de l'Oxfordshire et ses nouveaux sponsors pourraient nous réserver quelques surprises cette année – bien qu'ils ne partent pas favoris pour le titre, loin de là. Et tandis qu'en public, la polémique autour du nom de Lotus continue, en privé l'équipe est confiante.

Alors, sur quoi Kubica va-t-il devoir travailler cette année ?

« Plusieurs choses, je pense, répond-il en regardant l'heure car son taxi l'attend dehors. Il faudra que je dose ma vitesse pour rester en piste. Pas facile de trouver la limite de la voiture quand on se bat contre les plus grands pilotes, mais si j'arrive à donner le meilleur de moi-même et à tirer le max de la voiture sur chaque tour, alors on atteindra un meilleur résultat. »

Sur ce, il prend congé et file dans le taxi qui l'em-mène chez lui, où il va pouvoir se concentrer sur la saison à venir. L'équipe de F1 nommée Lotus Renault est peut-être un peu folle, mais son pilote, lui, a les pieds sur terre. **F1**



L'épopée de Kubica du pinacle du sport auto (ci-dessus) au rallye (à droite) en 719 jours.



GLENN DUNBAR/LAT - OTRCÉN

2013 Nouvel espoir

Kubica nous raconte qu'il a battu d'une demi-seconde son propre record du tour, ce qui lui a insufflé une énergie nouvelle : ragaillardi par cette vitesse toujours présente, surpris par l'idée qu'il pourrait devenir encore meilleur pilote, motivé plus que jamais par sa passion. « Je prenais encore plus de plaisir à piloter. Peut-être que c'était de la hargne. Je ne sais pas... »

La date de notre conversation est chargée d'émotion : nous sommes la veille du GP du Brésil 2012, à la fin d'une grande saison marquée par la performance de Kimi Räikkönen dans la Lotus E20, qui devait être celle de Kubica. Pas d'amertume, mais Robert a parfaitement conscience de ce qu'il perdu : « La F1 a été une grande page de ma vie, avoue-t-il. Je regarde le championnat, mais c'est un peu dur. Il vaut mieux pas trop y penser, parce que le moral peut en prendre un coup. Bien sûr, je préférerais mille fois participer plutôt que de me retrouver sur la touche. Mais je n'y peux

rien. L'accident est arrivé, et la vie continue. J'ai la chance de piloter de super voitures de course. »

L'excitation de la compétition et un brin de philosophie ont permis à Kubica de garder la tête hors de l'eau ces derniers mois, et il ne s'en cache pas : « Le rallye m'a empêché de trop penser à la F1 et à ma vie d'avant l'accident, nous dit-il. Ça aurait pu être mieux, mais ça aurait aussi pu être pire. »

Il ne fait aucun doute que Kubica a encore le mental nécessaire à un retour en F1. Il a prouvé qu'il n'avait pas perdu de sa vitesse. Mais peut-il surmonter les obstacles physiques ?

Gary Hartstein, ancien délégué médical en chef de la F1, était d'abord sceptique quant à un éventuel retour de Kubica en F1, mais il est revenu sur ses positions.

« À l'origine, j'étais pessimiste, déclare-t-il, surtout parce que les pilotes doivent avoir une maîtrise très subtile de leur véhicule, ce qui, dans

le cas de Robert, était compromis. Mais on sous-estime parfois la capacité de récupération de ces gars, leur incroyable forme physique d'avant leurs blessures, leur motivation et leur persévérance. Je ne peux pas m'avancer, mais je ne serais pas surpris s'il obtenait des résultats tout à fait honnêtes en reprenant le volant d'une F1. »

Kubica est intelligent et il en a trop bavé pour croire qu'il est possible de soigner rapidement des blessures aussi graves que les siennes. Il sait que la F1 est un monde impitoyable qui ne tolère pas les imperfections. Mais l'espoir est toujours là :

« Quand on fait de la course depuis 20 ans, il faut savoir s'arrêter. Ce n'est pas facile, surtout quand on a de graves problèmes. Mais courir en rallye m'aide à me rétablir et le jour où je ne penserai plus du tout à mes limites au moment de prendre le volant... ce serait la plus belle guérison. Si j'ai de la chance, que je persévère et que tout revient en place, je pourrai peut-être un jour piloter une F1. » **F1**



L'histoire de Robert Kubica en toutes lettres

De A à Z en passant par BMW-Sauber, Canada et Renault, voici tout ce qu'il faut savoir sur l'unique Polonais de l'histoire de la F1

TEXTES ROBERT HOLMES, FRÉDÉRIC DELARUE

A pour Andora, dont le rallye aurait pu coûter la vie à Kubica, en février 2011. Sa main et son bras droits, partiellement sectionnés à la suite de son horrible sortie de route, l'ont empêché de revenir en F1.

B comme BMW-Sauber, l'écurie qui permis à Robert de faire son premier GP, au Hungaroring en 2006. En tant que 3e pilote de l'équipe, il participait depuis le début de l'année aux premières séances d'essais libres.



C comme Canada. Deux étapes clés de la carrière de Kubica s'y sont déroulées : un accident spectaculaire dont il est ressorti indemne, en 2007, et son unique victoire en F1 à ce jour, en 2008.



D comme déconcertant, comme son style de pilotage. Kubica était un attaquant peu conventionnel qui suscitait l'admiration. Martin Brundle l'a qualifié de « *grand pilote au style inhabituel, décousu mais efficace* ».

E comme Epsilon Euskadi, l'équipe pour laquelle Kubica a piloté en World Series by Renault, en 2005. Il a remporté quatre victoires et le titre avec cette équipe basque.

F comme Ferrari. On a longtemps cru que la Scuderia lui offrirait un volant. C'était déjà en Italie que Robert s'était installé, à 13 ans, devenant le premier étranger à gagner le championnat de karting national.



G comme Gomitolo di Lana. En septembre 2012, Kubica revenait à la compétition pour la première fois depuis son accident, raflant quatre spéciales du rallye italien dans une Subaru Impreza spécialement préparée pour lui.

H comme Heidfeld. Nick a été l'équipier de Robert de 2006 à 2009. On pensait que Kubica était le plus rapide des deux mais à part en 2008, il n'a jamais marqué plus de points que l'Allemand.

I comme Italie et son GP 2006, le troisième de la carrière du Polonais qui a fait ce jour-là son premier podium (3e). Le moment décisif a été le départ, où il est passé de 6e à 3e, puis a résisté à la pression de la Ferrari de Massa.



J pour Józef, le second prénom de Robert. Notez l'orthographe polonaise... Kubica est le seul Polonais à avoir couru en F1.

K omme Kraków pour continuer sur les noms propres polonais. Kubica est né à Cracovie le 7 décembre 1984. Il n'y avait aucune piste de kart alentour. La plus proche était à 150 km de chez lui.

L comme langues. Les talents de Kubica dépassent ceux du pilotage. Il parle polonais, italien, anglais couramment – et le castillan comme une vache espagnole.

M comme Macao. De tout temps, ce circuit urbain a mis en lumière le talent des jeunes pilotes. Kubica s'est retrouvé sous les feux de la rampe en terminant 2e au fameux GP de Macao de F3 deux années d'affilée, en 2004 et 2005.



N comme Norisring, où il s'est imposé en 2003 en pilotant avec une main et demie... Seulement un mois plus tôt, il s'était cassé le bras dans un accident de la circulation. Les os avaient été ressoudés à l'aide de 18 plaques de titane.

O pour la forme et non le son. La forme d'une boule de bowling, un des passe-temps préférés de Robert qui a même participé à quelques compétitions. Ses autres loisirs sont le poker et le snooker.

P pour pole position. Kubica en compte une seule à son palmarès, celle du GP de Bahreïn 2008. Le jour suivant, il n'a pas pu la convertir en victoire et a glissé à la 3e place derrière les deux Ferrari.



Q comme qualifications. Kubica était particulièrement brillant dans l'exercice du tour lancé. Il a souvent devancé ses équipiers sur la grille de départ. Son score contre ses partenaires d'écurie: 46 à 30.



CHARLES COATES/LAT • AASTAIR STALEY/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • LORENZO BELLINI/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • VLADIMIR RYS/IBON GARTS/GETTY IMAGES • SUTTON IMAGES

R comme Renault. Elle a été la première écurie F1 de Kubica... et la dernière. Renault a signé un contrat avec le talentueux Polonais et l'a inclus dans son programme de développement des jeunes pilotes, en 2001, avant de lui offrir un test F1 en 2005.

S comme ski. Plus jeune, Robert adorait le ski. Mais en arrivant en F3, il a signé des contrats avec des sponsors le contraignant à se tenir éloigné des sports à risques afin d'éviter une blessure.

T comme tout-terrain. Le père de Robert, Artur, a offert à son fils son premier véhicule lorsqu'il avait quatre ans. C'était une jeep tout-terrain miniature propulsée par un moteur 3cv et doté d'une boîte à deux vitesses. « *Ma carrière a démarré ce jour-là,* » a déclaré Kubica.

U comme ultraléger. La première course de Kubica en F1, en Hongrie 2006, a été remarquable : il a devancé son équipier, Heidfeld, en qualifs et terminé la course à la 7e place. Mais sa voiture était trop légère et le Polonais a été déclassé.



V comme Villeneuve, le champion du monde 2007 que Kubica a remplacé en 2006 chez BMW-Sauber à mi-saison. À l'origine, il devait être évalué pour une course. Mais peu de temps après le GP de Hongrie, Jacques a annoncé son départ.

W comme warnings et les feux de détresse qu'ont allumés ses adversaires. En 2006, Alonso qualifiait Kubica de « *star de demain* » et Hamilton voyait en Alonso et Kubica « *ses rivaux les plus féroces* », ignorant d'autres grosses peintures.



X comme rayons X, ou radiographie. Le malheureux Kubica en a passé plus d'une ces dernières années. Après son accident du rallye Ronde di Andora, les radios ont permis de détecter des fractures au bras, à l'épaule et à la jambe.

Y comme Y'a qu'à ! Au GP d'Italie 2006, à l'âge de 21 ans et 278 jours, Kubica est devenu le plus jeune pilote de l'histoire après Alonso à monter sur le podium. Depuis, Sebastian Vettel les a détrônés tous les deux.



Z comme zéro. 2007 est la seule année où son nombre de podiums se chiffre à zéro. Son meilleur résultat de la saison fut une 4e place. Au total, Kubica est monté 12 fois sur le podium. Y en aura-t-il un 13e ?



PRÉSENTE... LA (TRÈS) GRANDE INTERVIEW

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

“J’ai vu une bonne partie du film sur Senna. Jusqu’à présent, j’ai refusé d’en parler, mais aujourd’hui j’aimerais donner mon avis. Et je tiens à être précis...”

Personne n’est aussi précis qu’**Alain Prost**. Le quadruple champion du monde confie à Maurice Hamilton ses impressions du film sur Senna qui, à son avis, donne une image fautive de la relation qu’il avait avec son plus grand rival. Il révèle aussi pourquoi il ne pouvait pas rester chez Williams en 1994

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Si vous discutez avec les ingénieurs qui ont travaillé avec Alain Prost, vous entendrez rarement un mot désobligeant à son endroit. Ils vous parleront avant tout de son grand talent, et s’efforceront de vous faire comprendre que le pilotage de Prost, quels que soient ses résultats, représentait un des styles les plus doux et les plus sobres de toute l’histoire du championnat du monde. Cette affirmation peut sembler de parti pris, mais le respect que lui témoignent Renault, McLaren, Ferrari et Williams (les écuries pour lesquelles il a couru 200 GP) ne laisse planer aucun doute sur la place qu’occupe le pilote français au Panthéon de la F1. De son propre aveu, un de ses points faibles

était son besoin compulsif de dire ce qu’il pensait face au spectre de l’injustice. Cela lui a valu des démêlés avec la FIA et lors de son duel à courtes pistes avec Ayrton Senna, particulièrement dans la seconde année de leur collaboration chez McLaren. Laissons de côté les détails de leur relation pour le moment ; le fait que Senna ait désigné Prost comme l’homme à abattre, à un point qui confine à l’obsession, en dit plus qu’un long discours sur le talent prodigieux d’Alain.

Alors que Senna excellait dans les petits coups de gaz, le survirage, le contre-braquage et une maîtrise incroyable de la vitesse, Prost enroulait les mêmes enchaînements sans l’air d’y toucher, s’imposant à la dérobée. Cette approche va de

pair avec la manière dont il se présente dans le paddock. Une petite silhouette qui se fond avec le décor mais qui observe tout, qui comprend tout et qui ne craint pas de livrer un commentaire s’il le juge opportun.

Si sa relation avec la presse britannique a toujours été courtoise et constructive, surtout dans les dernières années, certains représentants de la presse française ont réussi à se le mettre à dos en se montrant injustes envers lui – justice, impartialité... des valeurs chères à Prost, que ce soit au volant ou dans la vraie vie.

À Abou Dhabi, nous avons déjeuné ensemble chez Renault et discuté de sa carrière, incontestablement exceptionnelle. →



“En 1993, l'attention était portée sur la voiture, le pilote venait après”

F1 Racing : Enchanté de vous revoir. Vous êtes ici ambassadeur de Renault et votre collaboration avec l'équipe remonte à loin, très loin. Trente ans, non ?

Alain Prost : Plus que ça, en fait. Vous pensez juste à la F1, mais elle a débuté à l'école de pilotage, en 1975. Puis il y a eu la Formule Renault, la Formule Renault Europe, la F3 et la F1. N'oubliez pas qu'en 1993, je suis revenu pour remporter le titre avec une Williams-Renault. Après ça, j'ai fait un peu de communication et diverses autres

choses pendant un an et demi pour Renault, surtout en dehors de l'Europe. Même en tant que patron d'écurie, je gardais un lien avec eux, via la motorisation, et il y avait toujours la possibilité de revenir, mais ça n'a pas marché. Plus récemment, j'ai participé au Trophée Andros, sur glace, avec une Dacia. Nous avons toujours été proches. Ça fait plus de 35 ans, il y a eu des époques différentes, mais le contact avec Renault est toujours resté. Et je suis content de faire ce que je fais aujourd'hui.

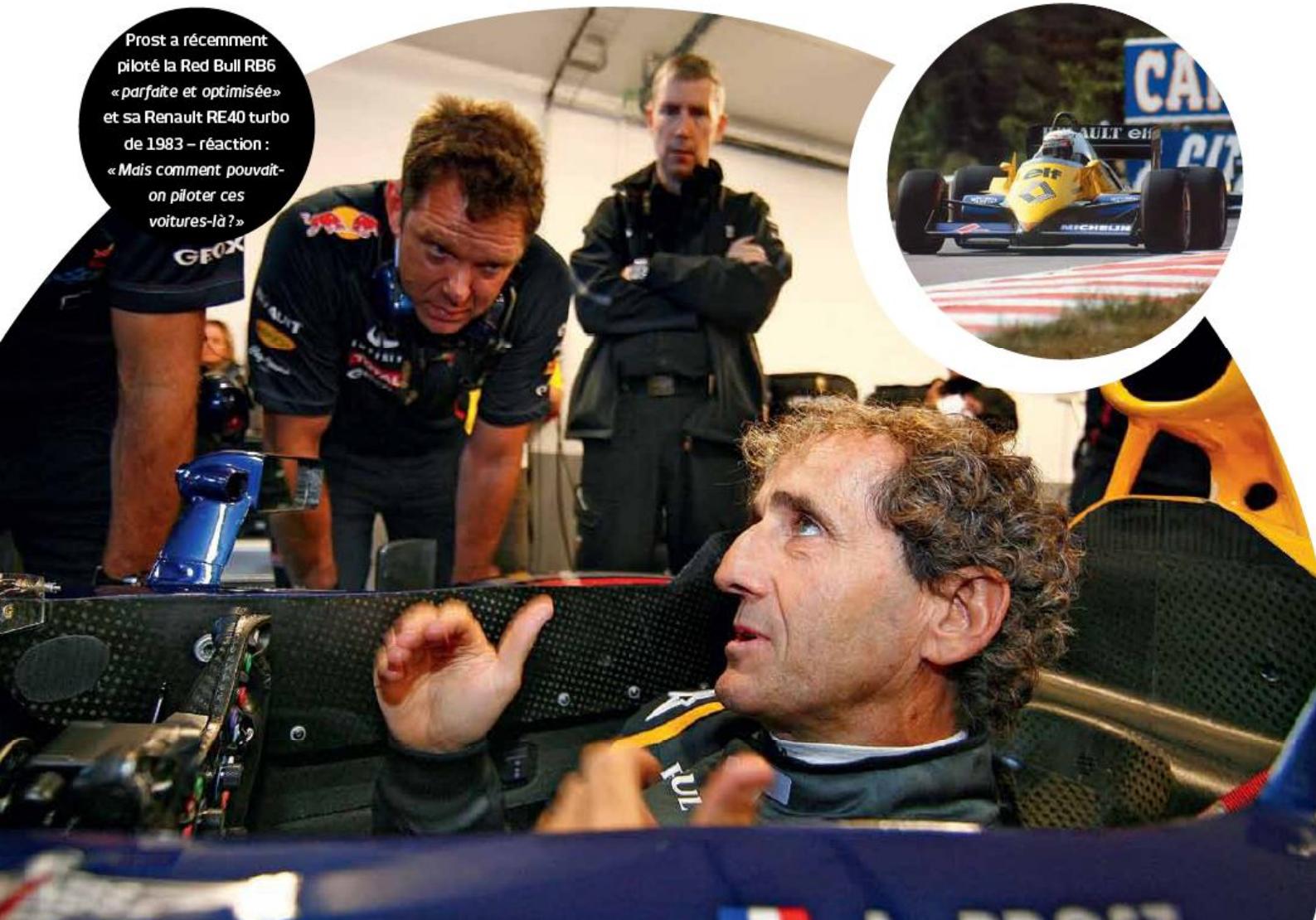
F1R : Cette relation vous a permis de prendre le volant de la Red Bull RB6 récemment. Qu'est-ce que ça fait ?

AP : Le plus marrant, c'est que j'ai piloté ma Renault F1 de 1983, celle que je pilotais à Dijon, au Castellet... [Nous sommes interrompus par le cuisinier de Renault qui nous présente sa carte : agneau rôti et couscous ou filet de lotte accompagné d'une salade à la vinaigrette. Alain choisit l'agneau, j'opte pour le poisson.]

F1R : Vous disiez que vous avez piloté la F1 turbo de 1983. Vous avez obtenu trois poles et quatre victoires avec cette voiture. Est-ce que, une fois au volant, ces souvenirs ont resurgi ?

AP : Non. À l'exception peut-être du GP de France, car la voiture était exceptionnelle quand j'ai gagné au Paul Ricard. Mais en dehors de ça, je n'ai pas beaucoup de souvenirs de cette voiture. En fait, je me suis surpris à me demander comment on pouvait bien faire pour piloter ces machines-là, surtout sur des circuits urbains comme Monaco et Détroit.

Prost a récemment piloté la Red Bull RB6 « parfaite et optimisée » et sa Renault RE40 turbo de 1983 – réaction : « Mais comment pouvait-on piloter ces voitures-là ? »



F1R : Parce qu'elles étaient grosses et lourdes ?

AP : La taille, passe encore. Mais elle était lourde, oui. Il était difficile de freiner et il fallait appuyer très fort sur l'embrayage. Le tout combiné avec la réponse du moteur et de la boîte, c'était vraiment affreux. Quand j'ai piloté la Red Bull, ça m'a plutôt rappelé la Williams de 1993. Ça fait presque 20 ans, mais il y avait des similitudes. En revanche, la différence entre la Renault de 1983 et la Williams, à seulement dix ans d'écart, était énorme.

J'ai piloté la Red Bull sans problèmes, mais je n'ai pas pu la pousser à fond. Je n'avais pas mon baquet, je n'étais donc pas très bien installé dans l'auto et plus j'attaquais, plus c'était inconfortable. Alors les derniers dixièmes de seconde, la dernière seconde... difficile de juger, mais en tout cas, ça n'avait rien de spectaculaire.

Rien n'a vraiment changé, contrairement à la différence radicale qu'il y a eu entre les années 1980 et le début des années 1990. Tout était parfait et optimisé dans la Red Bull. Le moteur a été sans surprises, on a les mêmes caractéristiques et pas plus de puissance. Mais il est progressif. Le Renault a toujours été un bon moteur de ce point de vue. La boîte et les freins sont exceptionnels. Avant, quand on freinait, on sentait un à-coup. Maintenant, c'est direct, comme avec un kart. Par contre, je n'ai pas pu m'habituer à freiner du pied gauche. Je n'avais jamais fait ça avant. La plus grande différence, c'est peut-être la position de conduite.

F1R : Elle est plus confortable ?

AP : Au début, on est vraiment surpris d'être totalement allongé. La visibilité est mauvaise, ce qui n'arrivait pas avec les anciennes F1. Maintenant, les ingénieurs pensent plus à l'ergonomie pour les pilotes. Avant, on vous disait simplement de monter dans l'auto et de la piloter. Chez Williams en 1993, on m'avait donné le baquet de Nigel Mansell – un peu modifié bien évidemment. La philosophie était de concentrer tous ses efforts sur la technologie et l'amélioration de la voiture ; le pilote venait après tout le reste. Je pense qu'il est plus facile de piloter les voitures modernes.

F1R : Même avec les forces G ?

AP : Oui. On fait plus corps avec l'auto, ce qui facilite les choses.

F1R : En 1983, vous étiez très haut perché dans la Renault, et proche des roues, du train avant. Vos jambes étaient positionnées bien plus bas que celles des pilotes d'aujourd'hui...

AP : C'est vrai. En 1989, je travaillais avec Rhône-Poulenc pour faire des tests cardiaques, entre autres, et je leur ai demandé de mesurer la tension artérielle dans mes jambes. Les jambes étant inclinées vers le bas, le sang circulait de moins en

moins bien au fur et à mesure que l'on avançait dans la course. On connaissait un type qui venait du ski alpin et qui travaillait sur la circulation sanguine. Il utilisait ce que tous les sportifs ont désormais : des bas de contention.

F1R : Une sorte de longue chaussette élastique...

AP : Oui, j'en portais, mais je ne les montrais pas trop. Je me suis toujours efforcé d'améliorer ces aspects-là, histoire d'avoir moins de problèmes.

F1R : La relation avec Renault et Elf s'est arrêtée lorsque le titre vous est passé sous le nez en 1983. Mais vous avez été champion avec McLaren en 1985, après avoir perdu l'année précédente face à votre équipier, Niki Lauda. Niki m'a raconté une anecdote sur la dernière course de 1984, à Estoril, où vous vous battiez pour le titre.

AP : Il y en a tellement... Laquelle ?

F1R : Niki s'était couché tard la veille de la course, et il était embêté car il ne se sentait pas très bien et il pensait que vous alliez gagner le championnat. Puis, il vous a vu le matin de la course, vous aviez fait la fête de votre côté, et vous n'étiez pas très frais non plus ! Est-ce vrai ?

AP : C'est possible... Mais ce n'est pas pour ça que j'ai perdu le titre.

F1R : Je sais. Vous avez fait tout fait pour gagner la course, Niki a terminé 2e et a décroché le titre à un demi-point.

AP : En tout cas, la soirée de la victoire de Niki a été... mémorable. Je me souviens d'Elio de Angelis. Il était 5 heures du matin et on avait un petit verre dans le nez. Il m'a demandé de le ramener à son hôtel. Je me suis arrêté devant et il m'a demandé : « Pourquoi tu ne me ramènes pas plus près de

la porte ? »

J'ai dit : « Tu veux

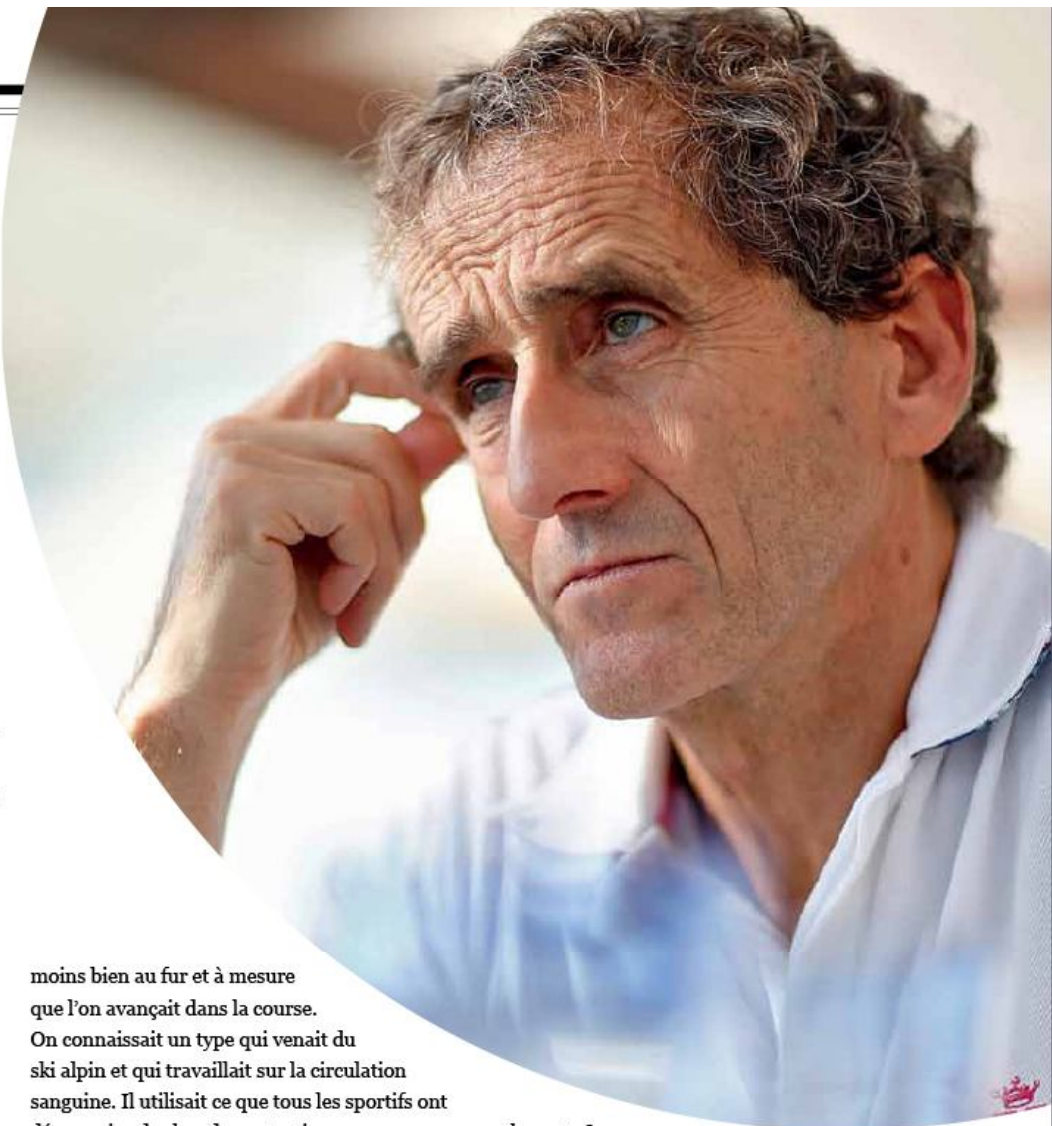
être plus près ? D'accord. » J'ai passé la première, j'ai foncé à travers une immense porte vitrée et j'ai atterri dans le hall d'entrée. Je lui ai dit : « Bon, maintenant, demande la clé de ta chambre. » J'ai dû prendre le taxi pour rentrer à mon hôtel car la voiture était coincée sur place. Chez Marlboro ils ont été très gentils, ils ont pris en charge tous les dégâts.

F1R : Quelle histoire ! Ça n'arriverait pas de nos jours !

AP : Vous avez raison, quel dommage.

F1R : À propos de dégâts causés à une voiture, ça me rappelle Spa 1986. Il y avait eu un incident dans le premier virage et vous aviez dû passer par les stands pour changer de museau. Vous êtes remonté à la 6e place et avez marqué un point, dont vous avez déclaré qu'il pouvait être vital pour le championnat... et ce fut le cas ! John Barnard m'a raconté plus tard que votre voiture était torquée comme une banane. La suspension avant et le train arrière étaient pliés. Il m'a confié qu'il se demandait comment vous aviez bien pu piloter cette voiture et réussir à marquer un point par-dessus le marché.

AP : C'est pour ça que 1986 a été ma meilleure saison. À égalité avec 1990 chez Ferrari. En 1986, je n'ai pas cessé de penser qu'on pouvait être champions malgré la domination des Williams →





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



“Tendre la coupe à la foule de Monza, c’était un cadeau pour les tifosi”

[pilotées par Mansell et Piquet], qui étaient bien plus rapides. Je voulais vraiment ce point à Spa. Mais j’étais jeune. À chaque fois que j’entrais dans Eau Rouge, je me demandais ce qui allait se passer. La voiture était complètement différente dans les virages à droite et les virages à gauche. Quand on est en lice pour le championnat, on sait qu’il faut parfois prendre des risques, mais celui-ci était énorme.

FR : D’un autre côté, au GP d’Angleterre 1988, vous avez jeté l’éponge pour cause de conditions météo épouvantables. Qu’est-ce qui vous a fait prendre cette décision ? Était-ce le fait d’avoir déjà vécu une situation similaire, sous la pluie, lorsque Didier Pironi a eu son terrible accident, aux essais libres d’Hockenheim en 1982 ?

AP : Quelques mois avant l’accident de Didier, il

y avait eu celui de Gilles Villeneuve à Zolder. Et il ne faut pas oublier celui de Ricardo Paletti au Canada, qui avait trouvé la mort en heurtant la Ferrari de Didier qui avait calé sur la grille. Cela faisait beaucoup d’accidents graves. On évoquait Elio tout à l’heure : quand on repense à l’accident dont il a été victime en essais au Ricard [en 1986], c’était tragique et ça n’aurait jamais dû arriver, c’était un manque d’attention sur la gestion d’événements comme celui-ci. Ça montre l’étendue des progrès effectués en matière de sécurité.

L’accident de Didier, en 1982, m’a tout simplement horrifié. [A vive allure, Pironi avait rattrapé Prost qui venait de se faire dépasser par la Williams de Derek Daly. Pensant que Daly s’écarterait de la trajectoire pour laisser passer la Ferrari, Pironi a foncé dans le nuage d’eau, heurtant

de plein fouet l’arrière de la Renault, qu’il n’avait pas vue. La Ferrari a décollé et a atterri sur le nez. Pironi a été atrocement blessé aux chevilles et aux pieds. Il n’a plus jamais piloté en sport automobile.] Je m’étais arrêté, bien sûr, et voir Didier dans cet état, c’était une vision d’horreur. Je suis allé directement au motorhome Renault. Il n’y avait que moi et le directeur, Gérard Larrousse. Il m’a dit d’essayer de retourner dans l’auto aussi vite que possible et je lui ai répondu : « Je vais le faire, mais je te préviens qu’à partir d’aujourd’hui, je ferai ce que je veux en cas de pluie. Je veux être le seul juge. » Je me suis toujours tenu à cette philosophie, même s’il est impossible de l’appliquer en toute circonstance.

En 1988 à Silverstone, je ne me souviens pas s’il y a eu un accident au premier virage, mais l’auto ne tournait pas rond et je ne comprenais pas pourquoi. Neil Oatley m’a dit après coup que si je n’arrivais à conduire la voiture, c’est parce qu’elle était mauvaise. J’ai décidé de m’arrêter car on sait ce que c’est quand la piste est détrempée à ce point. Il faut y aller à fond en cinquième et être vraiment sûr de soi. Je perdais confiance et l’auto allait dans tous les sens, il fallait que je m’arrête.

Les gens disaient que je ne savais pas piloter sous la pluie. Mais j’étais vraiment bon

(enfin, à mon avis) quand la piste était mouillée ou glissante. Ça ne me posait aucun problème, j'aimais beaucoup ça. Mais lorsqu'il pleut et qu'on a de l'aquaplaning et une mauvaise visibilité, on ne veut pas prendre le moindre risque. Je pensais constamment à Didier. Mais comment expliquer ça à la presse ? C'est dur mais j'ai fait avec, au risque de perdre un peu de crédibilité aux yeux de la presse, mais pas à ceux de l'équipe.

F1R : Votre relation avec Ron Dennis a été assez difficile par moments. Particulièrement à Monza en 1989, quand, depuis le podium, vous avez donné votre coupe de vainqueur à la foule. Vous saviez que Ron tenait à ce que l'équipe conserve tous les trophées. À cette occasion, non seulement vous preniez la coupe, mais en plus, vous la donniez aux fans.

AP : Ce n'était pas prémédité. Je venais de signer pour Ferrari. J'avais gagné la course devant des milliers de gens. À vrai dire, je ne sais pas ce qui m'a pris. C'était comme un cadeau pour les tifosi. Mais Ron était furax. Plus tard, j'ai compris

pourquoi. Vous savez, après avoir connu des années difficiles, avec des relations tendues, on perd un peu la mesure des choses. Je parle pour moi et pour personne d'autre. Des gens comme Jo Ramirez et les ingénieurs essaient d'assurer la stabilité, sans quoi on agit en écoutant son cœur, sans avoir conscience de ce qu'on fait. Pour Ron, les trophées sont très importants pour l'histoire de l'entreprise. Il y avait donc ce facteur et le fait que l'on était en Italie. J'avais gagné, et lui, il perdait son pilote qui partait chez Ferrari. Je comprends donc sa réaction, mais il n'y avait rien de volontaire.

J'ai dit que j'allais faire faire une copie du trophée – il n'y avait aucune chance de récupérer l'original. Pendant ma période McLaren, en 1995, il y avait eu une belle soirée de Noël avec tout le personnel de l'usine. C'est à cette occasion que je lui ai remis le trophée de cette course. Rien n'avait été fait pour blesser qui que ce soit. À cette époque, on perdait de la spontanéité à cause du stress quotidien.

F1R : Vous arriviez au bout d'une période très

tendue avec Ayrton Senna. Avez-vous vu le film qui lui est consacré ?

AP : La plus grande partie. Je ne voulais pas en parler avant, mais maintenant j'aimerais donner mon avis. Ça peut être un peu long car je tiens à être précis.

F1R : Pas de problème.

AP : Pour ce que j'en ai vu et ce que j'en ai entendu, je n'aime pas ce film. Et je ne tiens pas à le voir dans son intégralité car je sais ce qu'il contient. Quand on m'a parlé du film pour la première fois, on m'a demandé si je voulais y figurer. J'ai répondu : « Bien sûr, pourquoi pas ? » Mais la seule condition... enfin, ce n'était pas une condition, mais je leur ai dit : « Ce serait super si vous pouviez montrer Ayrton avant qu'il arrive en F1, qui il était avant de se battre contre moi ; et montrer Ayrton après ma retraite. Si vous faites un mariage harmonieux entre les histoires et le sport, qu'il y a la lutte et le côté humain, alors ce sera un beau film. » Car c'est vraiment une histoire incroyable. Voilà qui aurait été un scénario d'enfer.

Prost considère que ses deux meilleures saisons de F1 sont 1986, année de son 2e titre pour McLaren, et 1990 avec Ferrari.



Mais il aurait fallu évoquer beaucoup de choses qui se sont déroulées après mon départ.

J'ai fait près de huit heures d'interview. Huit heures ! En insistant sur l'aspect humain afin que le spectateur puisse comprendre qui il était avant – il m'a avoué après ma retraite quel homme il était à l'époque de notre rivalité. Mais je voulais également attirer l'attention sur le fait qu'après mon départ, nous avons vu un nouvel Ayrton Senna. C'est une histoire très forte en sport, le genre de chose qui n'arrive que quatre ou cinq fois en un demi-siècle. Même si elle s'est mal terminée pour Ayrton, au bout du compte, c'est une belle histoire.

Ce que je n'aime pas dans le film, mais alors pas du tout, c'est que rien de tout cela n'est évoqué. On n'a qu'une seule chance de faire un film comme celui-ci : une fois qu'il a été tourné, on ne va pas le refaire. Je l'ai trouvé très mauvais, et triste également. S'ils voulaient faire un film commercial avec un méchant et un gentil, alors il ne fallait pas faire d'interview, il ne fallait rien me demander.

F1R : Mais ils laissent entendre qu'il y a eu un rapprochement entre vous et Ayrton.

AP : Oui, mais j'ai essayé de leur expliquer ce qui s'est passé une semaine avant Imola, quand Ayrton m'appelait quasiment tous les jours. Il m'a dit, cette semaine-là, certaines choses que je ne dirai jamais à personne. Lorsqu'on vous dit que Ayrton a déclaré : « *Tu nous manques, Alain,* » tout ça était mis en scène et arrangé par la télévision française [TF1], et ça, on ne vous le dit pas. Comment voulez-vous que j'accepte ça ?

Je ne peux pas l'accepter, car je passe pour le méchant ; ça m'est bien égal car je suis en vie et je vais bien. Mais j'aimerais que chacun sache qui était Ayrton Senna, ce qu'étaient exactement nos combats et leur signification, ce qui s'est passé à la fin. Si vous voulez raconter une histoire, racontez ce qui s'est vraiment passé, pas quelque chose monté de toutes pièces comme ça [il fait référence au "tu nous manques, Alain" de TF1]. Notre histoire ne s'est pas arrêtée en 1994. Elle durera éternellement. Et il faut que la vérité soit dite... je suis bien plus en colère maintenant que lorsque le film est sorti.

F1R : J'ai vu le film trois fois et je l'ai apprécié,

mais j'ai dit : « *Si vous êtes fan d'Alain Prost, n'allez pas voir ce film.* » Il manque d'impartialité.

AP : Il aurait dû être impartial. Il en aurait été bien meilleur. De toute évidence, ce n'est pas très bon pour Ayrton, mais pas mauvais non plus. Au moins, on comprend le personnage qu'il était à l'époque. Surtout quand on s'affrontait. C'était un autre homme. Pas le même qui a combattu Michael, Nigel ou un autre. En se battant contre moi, il était différent. Il faut l'expliquer.

F1R : Nombre de vos problèmes avec Ayrton avaient pour origine votre année sabbatique, en 1992, et votre retour chez Williams en 1993 alors qu'on parlait d'Ayrton pour 1994. Avez-vous refusé de rester si Ayrton était pris ?

AP : Mi 1993, quand on parlait d'Ayrton, c'était difficile pour moi. À aucun moment je n'ai demandé à être le n°1. J'ai seulement dit à Frank : « *Tu n'auras pas Ayrton et moi dans la même équipe.* » Frank m'a appelé en milieu d'année. Je savais déjà depuis quelques semaines que Williams subissait la pression de Renault pour prendre Ayrton. J'étais dans le sud de la France et Frank m'a dit qu'il ve-



Prost et Senna, équipiers et rivaux chez McLaren en 1988-89. « *Notre histoire ne s'est pas arrêtée en 1994, elle est éternelle.* »



"J'ai dit à Frank que je voulais me battre contre Ayrton, mais pas dans la même écurie"

naît me voir. Je me souviens encore de cette journée. Il a dit : « *Je suis sous pression, que peux-tu faire, comment vois-tu les choses ? Qu'en penses-tu ?* » J'ai répondu : « *Si tu veux prendre Ayrton, c'est ton choix. Je veux me mesurer à Ayrton – ça ne me pose aucun problème – mais pas au sein de la même écurie. Je veux me battre sur la piste, je veux avoir les meilleures chances possibles de le battre.* » Il a donc dû prendre une décision. J'ai dit à Renault : « *OK, vous faites le forcing pour avoir Ayrton et vous me chauffez les oreilles cette année parce que ce n'est pas si facile. J'ai un contrat de deux ans. Vous me versez la deuxième année de mon contrat et je pars.* » C'est ce qui s'est passé.

F1R : À part cette affaire, 1993 a été une année compliquée pour vous, pour diverses raisons, à commencer par la FIA qui vous a causé des problèmes au sujet de votre licence.

AP : Oui, ce fut une année difficile. Je me sentais très bien dans l'écurie, mais en dehors il y avait cette ambiance bizarre avec la presse. Dans la presse française, lorsque je gagnais c'était absolument normal car j'avais la meilleure voiture et que j'étais dans la meilleure écurie, que ma voiture était plus puissante que celle d'Ayrton. C'était toujours polémique. C'est difficile de se motiver dans ces cas-là. C'était toujours soit tout blanc soit tout noir. Si on perd une course comme celle de Donington Park en 1993, les gens ne comprennent pas qu'il y a une multitude de facteurs pour expliquer ce qui s'est passé. Par temps de pluie, la monoplace d'Ayrton était techniquement très différente. Bien sûr, il était très rapide, mais dans ces conditions sa voiture était bien meilleure. Et la presse française n'avait aucune raison de m'attaquer sur ce point. Gagner est une chose, mais il faut gagner dans une bonne ambiance.

F1R : À Imola, vous avez gagné avec un accélérateur bloqué. Était-ce une des plus belles victoires de 1993 ?

AP : Je ne sais pas si c'était une des

meilleures, mais c'était une belle victoire.

À Imola, j'ai réalisé qu'il n'y avait aucune objectivité car j'avais obtenu une belle victoire et rien n'a été dit, pourtant on m'a reproché de ne pas avoir gagné à Donington.

F1R : Quelle a été votre période la plus heureuse chez McLaren ? 1985-87 ?

AP : Oui, et 1988 était pas mal non plus, même si j'ai senti la différence en début d'année, à l'arrivée d'Ayrton. Mais je n'étais pas mécontent. Je me disais que c'était ainsi qu'il fallait procéder : prendre un nouveau départ avec Ayrton et les moteurs Honda. J'ai participé à une réunion avec Honda, en fin d'année à Genève. Je m'en souviens comme si c'était hier. J'ai rencontré M. Kawamoto et trois autres membres de Honda. On a prétendu que l'année 1988 avait été difficile, mais on n'a pas eu de problèmes avec Ayrton cette année-là. Il y a eu des moments difficiles, comme au Portugal, mais ça arrive. Il a gagné une course de plus [huit contre sept pour Prost] mais si vous vous souvenez bien, j'aurais pu gagner en Hongrie quand je l'ai dépassé et que j'ai ensuite viré un peu large. Je parlais depuis la 7e place alors qu'il était en pole. Ça fait partie du jeu.

Lors de cette rencontre avec Honda, fin 1988, je leur ai dit : « *Je ne veux pas entrer dans des considérations techniques, mais quand je vois un moteur arriver sur un circuit et qu'il est spécialement réservé à Ayrton, psychologiquement ce n'est pas facile. Il a gagné le championnat et je suis 2e, nous avons vécu une belle année mais en 1989, je veux avoir le même traitement.* » Mais dès le début d'année, la rivalité a dégénéré. Pour ne pas entrer dans les détails, disons que 1989 a été catastrophique et je me sentais très mal.

F1R : Vous avez vécu les choses des deux côtés de la barrière : en tant que pilote, puis en tant que patron d'écurie, de 1997 à 2001. Avec le recul, comment percevez-vous cette épopée ?

AP : C'est simple, je ne voulais pas la vivre. Je savais que ce serait très, très difficile en France, mais on m'a poussé à le faire. Cela dit, vu les cir-

constances,

je pense qu'on


ne s'en est pas trop mal sorti, surtout étant donné la relation avec Peugeot, qui était mauvaise car ils ne voulaient pas s'investir financièrement. J'ai signé un très bon contrat avec Yahoo, mais on n'a pas pu en profiter à cause de la crise de la bulle Internet. J'ai également signé un contrat avec le Prince Al Waleed, pour son fils, et puis il y a eu le 11-Septembre.

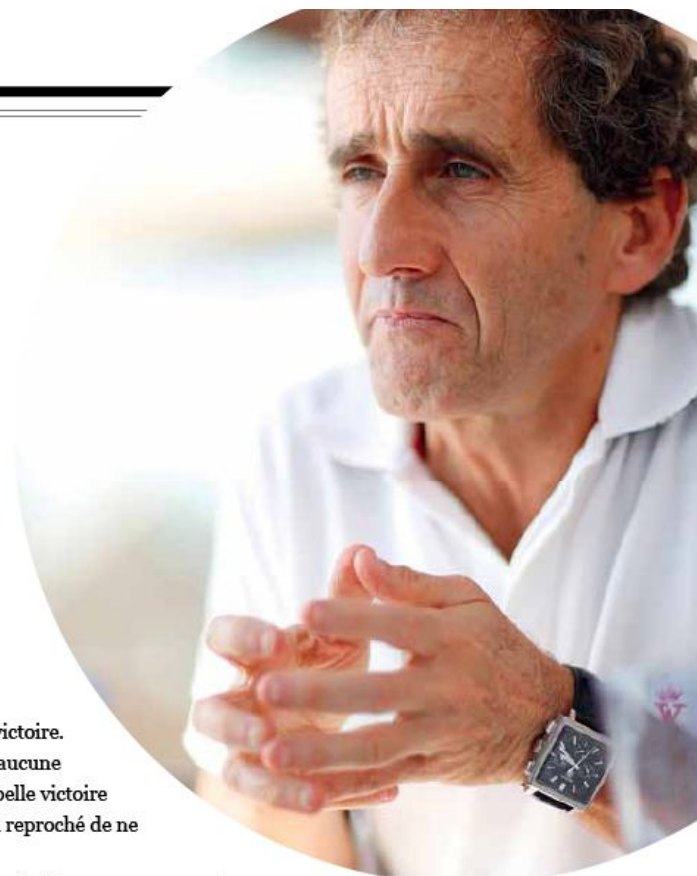
Je ne donnerai pas de détails, mais on payait 28 millions de dollars pour nos moteurs. On était censés en payer 32 millions l'année suivante. Regardez ce qui est arrivé à Brabham et à Jaguar et ce qui se passe aujourd'hui en France. Que voulez-vous faire ? Au bout du compte, ce n'était pas si mal. J'ai vraiment souffert car, une fois de plus, cela ne donnait pas une bonne image. En fait, je pensais que c'était une bonne expérience. Mon seul regret, c'est qu'il nous aurait fallu une année supplémentaire pour prouver qu'on était capables d'être meilleurs. Mais il aurait été extrêmement difficile de trouver l'argent pour continuer.

F1R : Est-ce l'expérience la plus stressante que vous ayez vécue ?

AP : De très loin. J'étais très content lorsqu'on a été obligés d'arrêter, il est impossible de faire ça toute sa vie. Travailler sans jamais penser à autre chose et être à fond du matin au soir. Mon téléphone explosait. Je quittais l'usine à 23 heures tous les soirs. On en a vu des vertes et des pas mûres avec des personnes qui voulaient acheter l'écurie. Un jour, j'écrirai un livre sur le sujet.

F1R : J'ai hâte de lire ça. Vu notre conversation, je pense que ce sera un best-seller. Merci de nous avoir reçus.

AP : Avec plaisir. 





Les photos de l'année

Les photographes de l'agence LAT ont réalisé des milliers de clichés tout au long de la saison 2012. En voici une petite sélection, juste pour le plaisir des yeux



Steven Tee/LAT

"2012 a été une super saison car plein d'équipes différentes sont arrivées à la victoire. C'était fabuleux de photographier tous ces vainqueurs"



Téléchargez l'appli gratuite F1 Racing Parade pour voir les photos de Steven



FUSÉE ROUGE

"Cette photo de Jenson a été prise du deuxième étage du motorhome de McLaren au GP de Belgique. Tous les membres de l'équipe étaient vêtus de leurs tenues rouges pour fêter la victoire et je me suis penché par la fenêtre pour appeler Jenson. J'ai la voix qui porte, il m'a donc entendu et a levé la tête..."
Matériel et réglages : Canon EOS-1DX, objectif 125mm, 1/200e à F4.5

.... et puis aussi

"Ça, c'est Kimi après la deuxième séance d'essais à Suzuka. La lumière est toujours incroyable en Asie à cette époque de l'année"

"Sebastian rentre au garage après être tombé en panne à Monza. J'ai pris cette photo depuis l'espace presse, au-dessus des stands"

"Septembre à Monza, c'est le début de l'automne. Une prise de vue classique, dans le premier Lesmo, d'une Ferrari au milieu des arbres"

"Les feux d'artifice vus d'en haut de la Singapore Flyer, la grande roue de Singapour. Elle fait un tour complet en 40 minutes, il faut donc soigner son timing"



"Ron a amené le champagne après la victoire de Lewis au Canada et a essayé de l'arroser. Lewis a saisi la bouteille et lui a rendu la pareille !"

"C'est juché sur un promontoire situé juste après le virage 9 de Singapour que j'ai pris cette Lotus, avec la lanterne chinoise rouge en arrière-plan"

"Au-dessus du stand McLaren, il y a un portique qui donne cette perspective évasée vraiment insolite, avec cet éventail de tuyaux"





Lorenzo Bellanca/LAT

“En tant que photographe officiel de Ferrari F1, j’ai eu un accès privilégié à leur équipe et leurs pilotes”



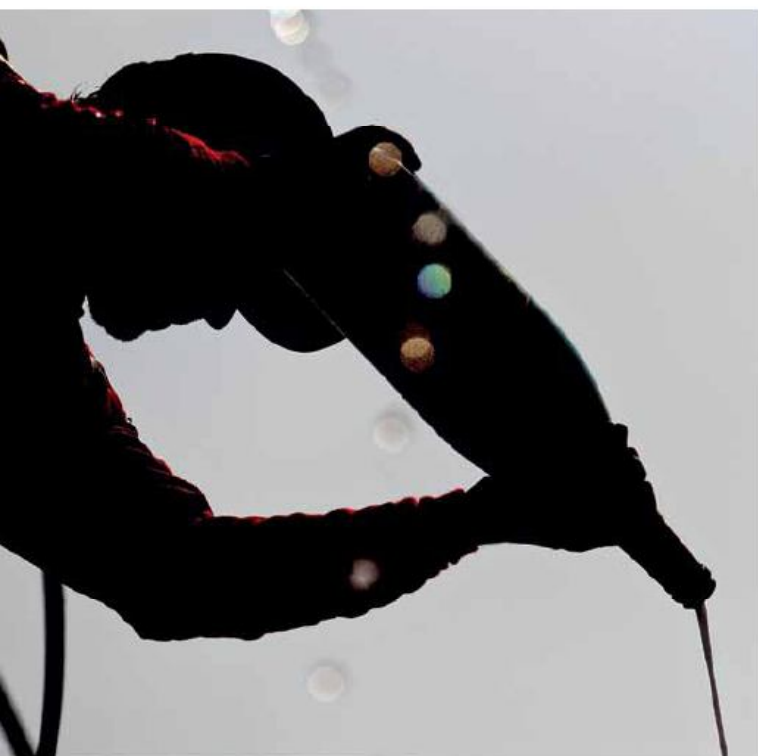
Téléchargez l’appli gratuite F1 Racing Parade pour voir les photos de Lorenzo



ALONSO ARROSE SA VICTOIRE

“Je me suis posté dans l’allée des stands pour saisir cet instant où Fernando vide sa bouteille de champagne sur les tifosi qui l’acclament. Il vient d’amener sa Ferrari à la 3e place au GP d’Italie. À Monza, il y a ce super podium qui avance dans le vide : les fans passent en dessous pour déferler sur la piste”

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 300mm, 1/8000e à F4



UN ÉTÉ EN PENTE DOUCE

“L’image ci-dessus a été réalisée avec un temps de pose plus long, à partir de l’intérieur de la première série de virages à Montréal. Kimi est en pleine accélération après la seconde courbe et la photo est chouette car la barrière rouge et blanche est alignée avec les couleurs de la foule dans les gradins”

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 70mm, 1/10e à F32





TÊTE DE PELOTON

"Un départ (ci-dessous) pas comme les autres : Sebastian Vettel, pénalisé en qualifications, avait pris le départ du GP d'Abou Dhabi depuis les stands. La photo a un certain poids du point de vue de l'actualité, car Seb a finalement réalisé une course magnifique, se hissant à la 3e marche du podium"
 Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 300mm, 1/500e à F4



... et puis aussi

"En regardant attentivement, vous verrez que Vettel saute de sa voiture, après sa victoire en Corée... Une chute libre plus courte que celle de Felix Baumgartner le même week-end !"



"Mon accès exclusif au garage Ferrari lors de chaque week-end de course me permet de saisir des détails incroyables, comme ce gros plan de capot"



"Jenson jouit d'une grande popularité parmi les fans italiens, qui se bousculent pour lui faire le tope-là après son abandon au GP d'Italie"



"On voit ici un policier monégasque qui s'efforce de contenir la foule tandis qu'Alonso fête un nouveau podium avec son équipe"



"Fernando se laisse aller à quelques péta-rades au Finali Mondial, la fête de fin de saison de Ferrari à Valence"



"Pour finir, un autre cliché de Monaco : c'est un portrait de Fernando dérobé juste avant qu'il prenne place à bord de sa voiture"



LES PHOTOS
DE L'ANNÉE



Andrew Ferraro/LAT

“C’était une saison longue et trépidante. Mes moments préférés ont été la nouvelle course à Austin et la victoire de Kimi à Abou Dhabi”



Téléchargez l'appli gratuite *F1 Racing Parade* pour voir les photos d'Andrew



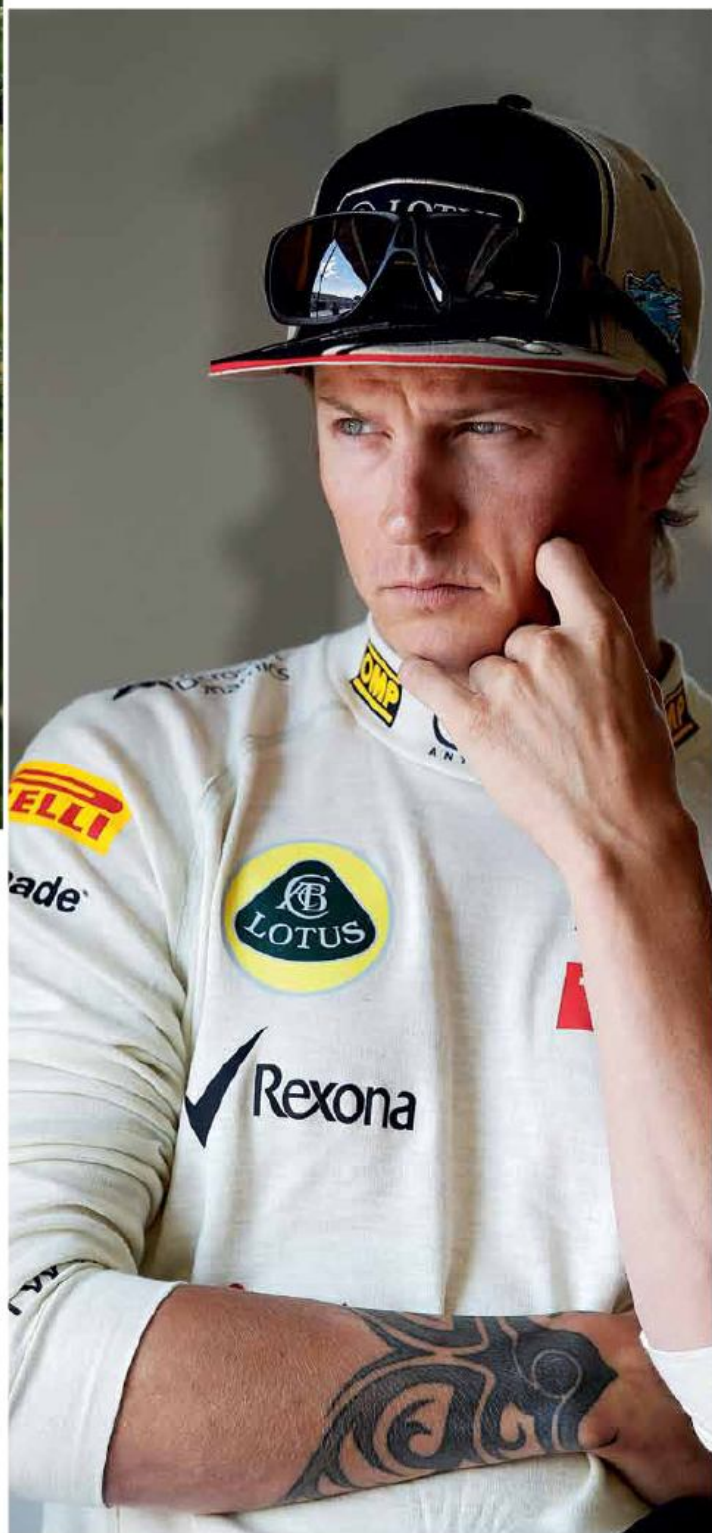
 **LE CALME AVANT LA TEMPÊTE**

“La plupart des pilotes quittent la grille avant la course et rentrent au garage, c’était donc sympa de trouver un pilote qui se détend près de sa voiture avant le départ. J’ai pris cette photo l’appareil posé à terre, je ne voyais pas ce que je prenais. Pour Grosjean, cette petite relaxation a porté ses fruits puisqu’il a fini 3e”
Matériel et réglages : Canon EOS 5D Mk II, objectif 33mm, 1/640e à F3.2

 **BALADE EN FORÊT**

“La Ferrari prend le virage 5 à Montréal, sa couleur rouge ressort au milieu de la verdure qui borde le circuit de part et d’autre. Il faut marcher un bon bout pour y arriver, mais beaucoup de photographes font la balade, ça change de l’agitation du paddock. J’ai même croisé une couleuvre...”
Matériel et réglages : Canon EOS 5D Mk II, objectif 70mm, 1/1000e à F6.3





DE GLACE

"Ce portrait de Kimi est rare : je dis ça parce qu'en général il ne traîne pas autour du garage comme ses équipiers, et aussi parce qu'on ne le voit pas souvent sans ses lunettes de soleil. Je ne sais plus exactement ce qui attirait son attention, mais il se passait quelque chose devant le garage"

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 150mm, 1/200 à F3.2

... et puis aussi

"Le carnet d'un des ingénieurs de Romain Grosjean, posé à côté d'une boîte à outils. Ce que j'aime dans cette photo, c'est l'aspect F1 vieille école"



"Une prise de vue complètement plongeante, c'est rare. Celle-ci a été réalisée d'une cabine de la Singapore Flyer"



"Ça, c'était une caméra de télé automatique qui filmait la conférence de presse officielle de la FIA. J'avais trouvé ça insolite"



"Un mécano de Lotus qui marque les pneus avant la course. La photo est belle car on ne voit que la silhouette de l'homme qui se détache"



"J'avais fait cette prise en qualifs puis j'ai remis ça au GP d'Espagne. Cette tribune de Barcelone est vraiment imposante"



"Romain juste avant le départ d'une séance de qualification à Singapour. J'adore le fait que tout le monde se retourne pour le voir s'engouffrer dans l'allée des stands"





LES PHOTOS DE L'ANNÉE

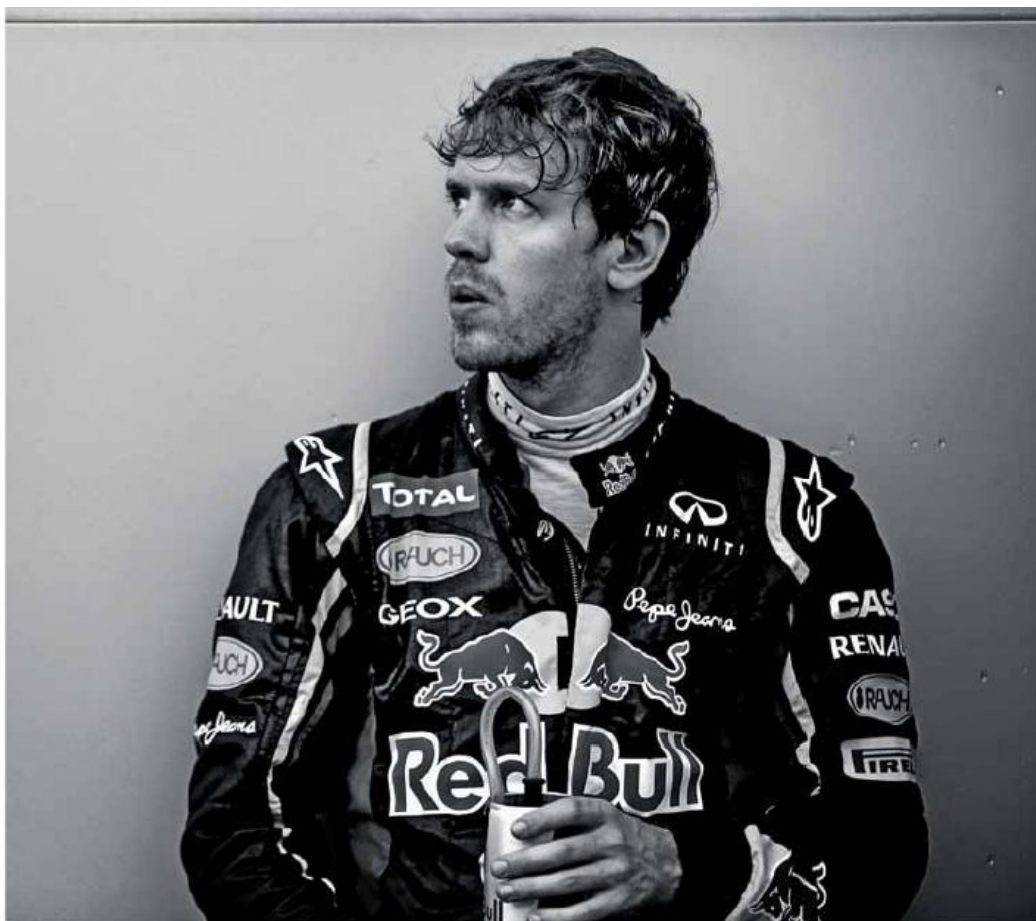


Glenn Dunbar/LAT

“La dernière saison a été superbe, une des meilleures que j’aie vues. Le suspense était là jusqu’au bout”



Téléchargez l'appli gratuite F1 Racing Parade pour voir les photos de Glenn



RAIN MAN

“Pour le GP de Malaisie, j’étais planté vers l’épingle 9, mais pendant le drapeau rouge, je suis rentré aux stands. Je faisais partie des quelques photographes accrédités, c’est ainsi que j’ai pu prendre cette photo de Sebastian Vettel. On peut lire sur son visage qu’il est inquiet à cause de la pluie”

Matériel et réglages : Canon EOS 5D Mk II, objectif 115mm, 1/250e à F3.5



À UN CHEVEU

“Là, on voit Michael en train de faire ce qu’il fait le mieux : atteindre la limite à Monaco. J’adore le fait qu’il ne puisse pas être plus près de la barrière. Il optimise son virage juste avant la course à droite de Mirabeau. C’était le samedi matin, si je me souviens bien, donc il visait le meilleur chrono en qualifs”

Matériel et réglages : Canon EOS-1DX, objectif 840mm, 1/1000e à F8

BRILLANCE

"Ce samedi matin, en Australie, il avait plu et le soleil était sorti juste après. On voit sur cette photo la réverbération sur la piste mouillée, qui donne cet aspect glacé, et Maldonado qui attaque à fond ce virage à droite. Le mélange des lignes et du nuage d'eau apporte beaucoup à cette image"

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 300mm, 1/1000e à F6.3



UN PRIX EN VUE

"Encore une photo prise durant l'interruption en Malaisie : on voit que Fernando est monté sur le muret des stands pour parler avec ses ingénieurs de course. On lit dans son regard la concentration et l'inquiétude concernant la météo. Mais cela s'est avéré payant : il a fait une course superbe !"

Matériel et réglages : Canon EOS 5D Mk II, objectif 185mm, 1/250e à F3.5



... et puis aussi

"Je gardais un œil sur l'écran géant, je savais que Hamilton et Hülkenberg se disputaient la première place au Brésil. J'ai pensé qu'ils allaient s'accrocher... et voilà"

"Voici une photo de Jenson sous les projecteurs de Singapour. J'aime beaucoup ce mélange de noir, d'argenté et de rouge sur l'avant de sa voiture"

"Dans le même virage que l'image précédente avec Jenson, celle-ci a été prise quelques mètres plus loin, avec un objectif grand-angle"





LES PHOTOS
DE L'ANNÉE



Charles Coates/LAT

“C’était génial de voir les meilleurs pilotes finir par se démarquer malgré le chaos qui régnait en début de saison”



Téléchargez l'appli
gratuite F1 Racing
Parade pour voir les
photos de Charles





EN REMUANT CIEL ET TERRE

"J'aurais pu remplir cette double page d'images spectaculaires de Schumacher sortant de la piste en 2012. Voici un exemple, un petit tête-queue dans le gravier de Melbourne, et il y a eu plein d'autres occasions. J'adore saisir les pilotes qui font une erreur et se retrouvent piégés sur le bas-côté"

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 600mm, 1/640e à F7.1

KIMI LA STAR

"Il est rare d'avoir tant de gens en arrière-plan d'une photo de podium (à gauche). Ça donne une idée des proportions et Kimi, après sa victoire à Abou Dhabi, paraît tout petit. Je pense vraiment que la présence des fans dans le champ apporte une autre dimension, en plus du fait que la course se termine en pleine nuit"

Matériel et réglages : Canon EOS-1DX, objectif 80mm, 1/250e à F5

ÇA CHAUFFE

"Je crois que je n'ai jamais pris deux photos consécutives aussi différentes l'une de l'autre. Juste après la photo de la victoire de Williams à Barcelone, voilà que le garage prend feu, sans crier gare. Avant de prendre mes jambes à mon cou, j'ai instinctivement glané quelques prises"

Matériel et réglages : Canon EOS-1DX, objectif 80mm, 1/250e à F5



PIQUE UNE TÊTE

"Cette photo est une véritable leçon de patience. Pour fêter sa victoire au GP du Canada, Lewis allait, selon des rumeurs, faire un plongeon – pas très spontané, certes – dans le lac derrière le paddock. Après beaucoup d'attente, la plupart des photographes ont laissé tomber. Ma patience a été récompensée : il a fini par arriver sur le plongeur et nous a offert un superbe salto"

Matériel et réglages : Canon EOS-1D Mk IV, objectif 200mm, 1/500e à F4.5

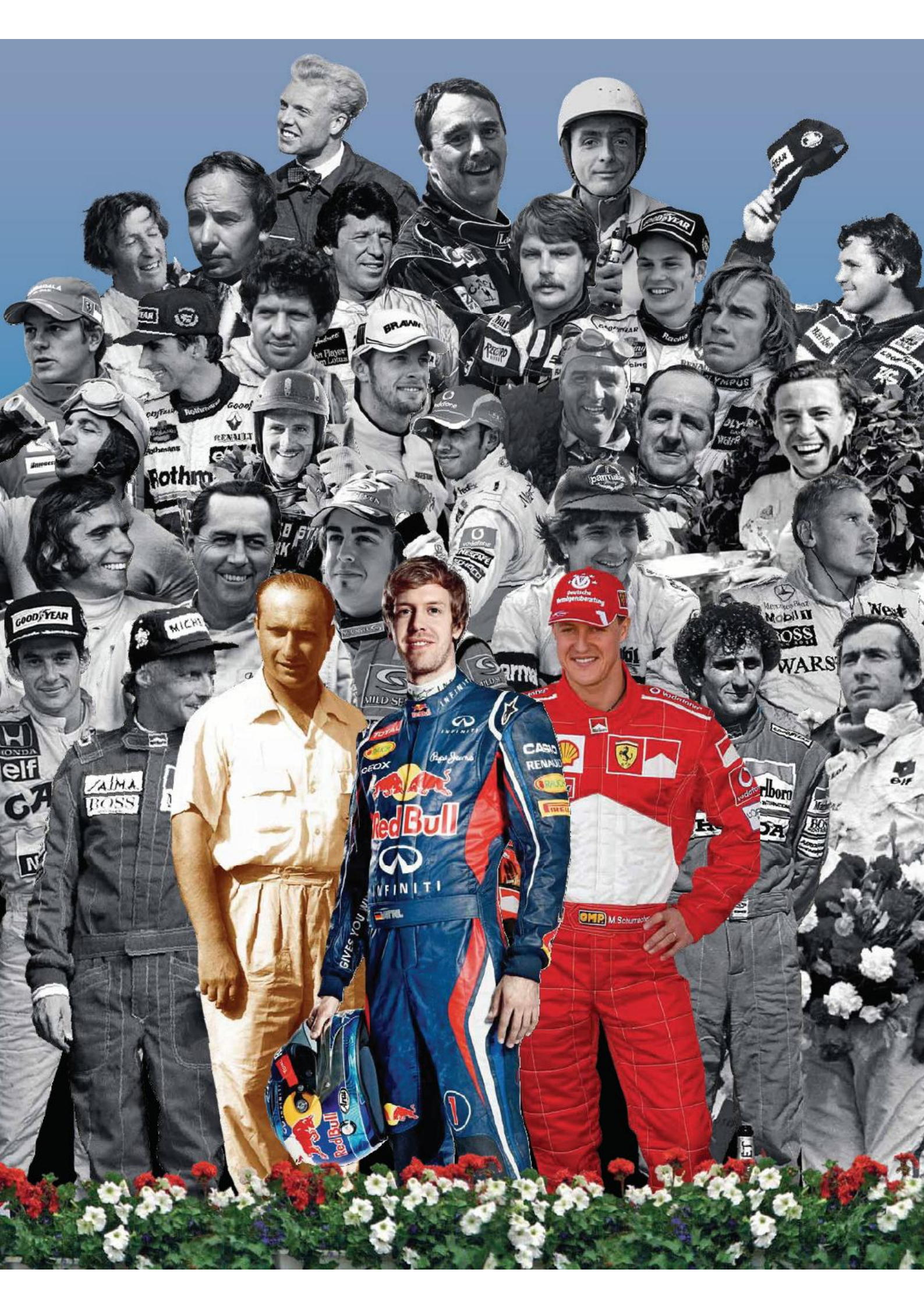
... et puis aussi

"Narain qui n'arrive pas à négocier la chicane de Singapour. Quand je lui ai montré cette photo, il avait l'air un peu gêné et a demandé si les autres pilotes décollaient parfois autant..."



"Une photo prise lors des qualifications du samedi à Abou Dhabi. C'est super d'avoir des courses à différents horaires, ça nous permet de prendre des couchers de soleil comme celui-ci"





VETTEL

ENTRÉ DANS LA LÉGENDE

Après trois doubles titres en trois ans, plus de doute possible : Sebastian Vettel et Red Bull forment un des meilleurs duos de l'histoire de la F1. Seuls deux pilotes, Juan Manuel Fangio et Michael Schumacher, ont réussi cet exploit ; seules trois équipes, Ferrari (deux fois), McLaren et Williams, en ont fait autant. Les auteurs de ce triple exploit – le champion du monde Sebastian Vettel, le patron de l'équipe Christian Horner et le concepteur en chef Adrian Newey – nous racontent, de l'intérieur, cette saison 2012, qui a fait entrer Vettel et Red Bull dans la légende de la discipline

TEXTE JAMES ROBERTS

PHOTOS LAT

V

ettel, Horner, Newey : ils constituent un sacré triumvirat, le faisceau le plus redoutable de la F1 d'aujourd'hui. Sans faiblesse apparente, ils poursuivent sans relâche le succès, en veulent toujours plus. Après une campagne épuisante, ils ont accepté une dernière interview avant de tourner la page de 2012 vers celle de 2013. Une dernière occasion de réfléchir à la victoire et à son coût, de confier à F1 Racing leur vision de cette saison historique.

Christian Horner : 2012 a été de loin notre plus grand défi. Ce sont les championnats pilotes et constructeurs les plus difficiles que l'on ait remportés, car il a fallu vraiment se battre pour y arriver. C'est ce qui rend ces titres si gratifiants sur bien des aspects. Je pense que c'était aussi le meilleur championnat de Sebastian car il a dû travailler très dur. Sa force mentale a été impressionnante, et il a dû redoubler ses efforts tout au long de l'année, sans jamais laisser personne le déconcentrer. Il ne s'est autorisé

quelques améliorations apportées à la voiture, c'est ce qui lui a permis de dompter son châssis et de remporter quatre courses consécutives à Singapour, au Japon, en Corée et en Inde. Plus encore, la façon dont il a négocié la course à Abou Dhabi pour remonter du fond de la grille a été très impressionnante, tout comme le mental indestructible dont il a fait preuve au Brésil. Je pense que beaucoup de pilotes moins forts auraient craqué sous tant de pression.

aucun relâchement. Plus la pression montait, meilleur il était. Ainsi, il savait qu'en sortant de la trêve estivale avec 42 points de retard, il devait donner son maximum, ce qu'il a fait, particulièrement en Asie. En plus de

Sebastian Vettel : Il y a eu beaucoup de pression toute l'année, et elle s'est intensifiée vers la fin. J'ai un immense respect pour Fernando. C'est un des meilleurs pilotes de Formule 1, et le fait qu'il se soit battu jusqu'au bout pour décrocher le titre l'a bien montré. Mais on a lutté nous aussi, et au bout de cette longue saison, avec ce grand nombre de courses, je suis très content qu'on ait gagné et pas lui. Le défi, quand on vient de gagner, c'est de gagner encore. Les regards se tournent vers vous, la

"Le plus dur, quand on a gagné, c'est de gagner à nouveau"

pression monte, mais après la victoire en 2011, puis cette troisième fois... eh bien, je ne veux pas trop nous glorifier mais je pense que nous avons fait de belles choses.

Adrian Newey : Cette année, la conquête du titre a été différente car notre voiture a eu des éclairs de performance – Sebastian a gagné à Bahreïn, Mark à Monaco – mais on n'avait pas la constance désirée. En tant qu'ingénieur, je trouvais ça frustrant car on ne comprenait pas correctement la voiture ou ce qui se passait. De





“On a eu des éclairs de performance, mais pas la constance que l'on cherchait. C'était frustrant”

ce fait, on n'était pas très compétitifs et cela nous énervait, moi et tous les ingénieurs de l'usine. On s'efforçait de comprendre comment obtenir plus de régularité de la part de la voiture. On a fait un pas en avant à Valence et un autre à Singapour, puis il y a eu l'état de grâce quand Sebastian a gagné quatre fois de suite, ce qui nous a remis en selle pour le championnat.

CH : Sebastian a mieux réussi que Mark à tirer parti des améliorations réalisées à Singapour. La voiture semblait répondre à ses exigences, tandis que Mark n'était pas toujours à l'aise. Cela dit, Mark a réussi à décrocher la pole position en Corée, la première ligne à Abou Dhabi et à prendre le dessus sur Sebastian en qualification au Brésil. Ce qui nous a mis dedans en début d'année, c'est que Sebastian n'avait pas encore dompté sa voiture.

AN : Le gros changement pour nous, c'était le système d'échappement. Depuis deux ans, on avait des échappements latéraux qui aidaient à souffler le diffuseur et nous donnaient plus d'appui, et nous avons mis au point la cartographie moteur pour optimiser cet effet. Sa disparition début 2012 nous a pénalisés car on avait beaucoup investi dans ce sens. Toute la voiture de 2011 était conçue autour de ce système, et du jour au lendemain, la logique que l'on suivait depuis deux ans était mise à mal et il a fallu repartir à zéro.

CH : Il faut que l'on tire les leçons de l'année

dernière et que l'on fasse progresser à nouveau l'équipe. On s'est améliorés tout au long de ces trois saisons et cela doit continuer les années qui viennent. Nos adversaires sont de taille et ils ne vont pas passer l'hiver à se tourner les pouces. Fernando, comme l'a fait remarquer Sebastian, a fait preuve d'une grande ténacité en 2012. Il était au mieux de sa forme et ce sera encore un redoutable concurrent en 2013. McLaren avait une super voiture en 2012, et ils vont sans doute remettre ça en 2013. Cependant, sans Lewis, l'équipe sera affaiblie, d'ailleurs personne ne dirait le contraire chez McLaren. Avec Jenson et Lewis, ils disposaient d'un duo vraiment très fort. Dans toute écurie, Lewis est un plus, niveau performance – et cette année, c'est Mercedes qui en bénéficiera.

SV : Christian a raison, on a dû travailler très dur pour atteindre nos résultats. Beaucoup de gens ont dit que 2011 était une année facile, mais en réalité, rien n'allait de soi. Si on regarde juste les résultats et la façon dont on les a obtenus, peut-être, mais on n'est jamais arrivés en piste sûrs d'obtenir la victoire – c'était plutôt la défaite qui se profilait. On a dû mettre les bouchées doubles pour réussir en 2011, et en 2012, c'était encore plus serré. En fait, beaucoup d'équipes finissaient en 2e ou 3e position, et on avait plus de chances de finir nous-mêmes en 5e ou 6e position. Avec le recul, je vois bien que chaque point comptait, et quand on n'est pas assez compétitif pour gagner, il faut au moins assurer les points. En 2011, on commençait les

courses depuis une très bonne position, on n'avait donc pas besoin de doubler grand monde. Et voilà qu'on nous a reproché d'être incapables de doubler ! On va plus vous admirer pour avoir remonté tout le peloton que si vous partez en tête et que vous creusez une avance de sept ou huit secondes. Les gens ne comprennent peut-être pas combien c'est difficile.

CH : Certains de nos concurrents ont essayé de nous déstabiliser pendant toute cette période ou ça roulait pour nous. Ça fait partie du sport, mais Sebastian ne s'est jamais laissé distraire, il est resté concentré sur son but. Chacun a sa façon de faire les choses et son propre caractère. Sebastian s'est montré très fort et imperturbable. La meilleure façon de se rendre impopulaire dans notre discipline est de connaître des succès à répétition car certains de nos collègues plus établis ne l'acceptent pas facilement. Mais qu'à cela ne tienne : il faut juste rester concentrés sur nous-mêmes et sur ce que nous pouvons faire.

SV : Parfois, il arrive des choses indépendantes de notre volonté, que ce soit quelqu'un qui nous fonce dessus au premier tour ou des rumeurs qui circulent, et tout ça n'aide pas à rester concentré. Mais il faut aborder la saison étape par étape. Les gars qui travaillent à l'usine à Milton Keynes n'y sont pour rien, c'est d'ailleurs une très bonne chose qu'ils aient tous eu une prime cette année. Nous travaillons tous dans la même direction et nous avons tous le même but. Voilà ce qui fait la spécificité des écuries de F1 : tout le monde →



participe, que ce soient les mécaniciens, les ingénieurs, le personnel de restauration. Ces gens ont un rôle important à jouer et se réjouissent tous autant de notre succès.

CH : Comme vous le savez, Jackie Stewart a fondé l'usine à Milton Keynes avec Stewart GP dans les années 1990, et il reste encore un ou deux membres de l'équipe de cette époque. On n'a plus grand-chose à voir avec cette équipe-là, mais on fait encore d'énormes sacrifices, notamment le temps que les gens passent loin de chez eux, de leur famille et de leurs amis. Le succès de l'équipe tient à son esprit, à son exigence et à sa façon

de fonctionner comme un seul homme. On a assisté à de nombreuses démonstrations d'héroïsme l'an dernier : certaines personnes se sont dépassées pour rendre la voiture performante, pour amener les pièces sur le circuit, pour réaliser des améliorations en soufflerie. Ce que vous voyez le dimanche après-midi n'est qu'une partie infime du travail d'une écurie de F1. Le titre de cette année et un triple championnat du monde n'auraient jamais été possibles sans l'abnégation des membres de l'équipe.

AN : Renaître des cendres de Jaguar Racing et relever le défi de victoires et de titres, tout ça a été une chevauchée fantastique pour nous tous. Personnellement, j'adore mon boulot car il est très varié. Je crois bien que je suis le seul dinosaure de la F1 qui utilise encore une planche à dessin pour concevoir des idées et des solutions et résoudre les problèmes en collaboration avec mes collègues et mes ingénieurs. Il n'y a pas de secret : si quelque chose ne fonctionne pas dans la voiture, c'est, logiquement, qu'on a fait une erreur quelque part. L'an prochain on sera en terrain connu, mais le prochain gros défi sera 2014 avec les moteurs V6, l'accent mis sur la

récupération d'énergie et des unités motrices plus lourdes et plus complexes. Tout repose sur l'architecture de l'installation du moteur dans le châssis. C'est pourquoi il faudra réfléchir à la conception de la voiture de 2014 plus tôt que d'habitude et si nous avons la chance de courir pour le titre en 2013, il va falloir gérer en même temps le développement de la voiture existante et les recherches pour la suivante.

CH : Bien sûr, notre objectif à présent, c'est 2013. Nous devons encore améliorer la voiture et l'équipe en vue de maintenir les performances que nous avons atteintes, pas seulement cette année mais depuis trois ans.

LES HÉROS LES PLUS TITRÉS DE L'HISTOIRE

Red Bull est devenue la cinquième écurie F1 à avoir remporté trois titres d'affilée. Voici les quatre autres...

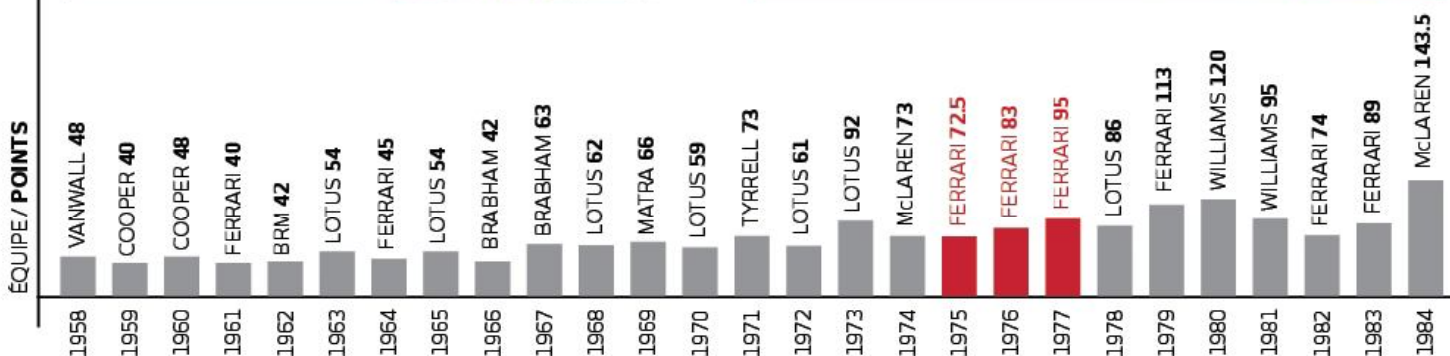
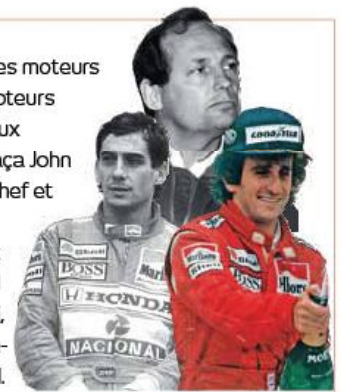
Ferrari 1975-77

Après un piètre départ, Ferrari embaucha Niki Lauda. Sous la férule de Luca di Montezemolo et du patron d'équipe, Mauro Forghieri, ils dominèrent avec la 312T. Le terrible accident de Lauda au Nürburgring en 1976 permit à James Hunt de décrocher la couronne, mais la performance de Lauda suffit à donner à Ferrari une seconde victoire consécutive.



McLaren 1988-91

McLaren domina la dernière saison des moteurs turbo et les premières années des moteurs atmosphériques, grâce au passage aux moteurs Honda. Steve Nichols remplaça John Barnard au poste de concepteur en chef et avec Ayrton Senna et Alain Prost au volant, les deux premiers titres furent décrochés haut la main. Même quand Nichols et Prost partirent chez Ferrari, McLaren gagna encore en 1991, en tenant à distance la Williams de Mansell.



“Si on a gagné, c’est parce qu’il y a un bon esprit et qu’on est une équipe soudée”

Mais nos bases sont bonnes : même si on met la RB8 en piste pour la première course de 2013, ce sera un bon point de départ. La F1 est en constante évolution, il faut toujours s’améliorer, et dans l’équipe, chacun le comprend. On a progressé ces trois dernières années, et on va poursuivre dans cette direction.

SV : Je tiens à ajouter que j’ai parlé avec Michael Schumacher à l’issue de sa dernière course au Brésil et je peux vous dire qu’il ne se soucie pas de son statut de recordman et qu’il est ravi pour moi. C’est la preuve d’une grande personnalité, de savoir se réjouir pour quelqu’un d’autre. Je pense que beaucoup de gens font semblant de se réjouir, mais au fond ils ruminent. C’est impressionnant parce qu’après tout ce qu’il a réalisé, il a dû se montrer égoïste dans certaines situations, sans quoi il n’aurait pas été septuple champion du monde. Les gens oublient que c’est un être humain qui a le droit à l’erreur.

CH : On sait que Michael a un grand sens de la compétition et Mercedes n’a pas dû voir d’un

très bon œil qu’il se laisse doubler au Brésil pour aider Sebastian à prendre la 6e place, mais je pense que c’était très magnanime de sa part de s’écarter pour son compatriote. Ce geste était comme un passage de témoin. Certes, il est difficile d’imaginer qu’un pilote puisse faire mieux que 91 victoires et sept titres de champion du monde. Mais Sebastian a 25 ans, il a remporté trois championnats et 26 victoires en 101 GP, 46 podiums et 36 pole positions. Sa carrière est déjà très impressionnante et, en tant que pilote, il va continuer à progresser. La F1 de nos jours est très différente de ce qu’elle était il y a 15 ans, car le niveau global est plus élevé. Tout le monde a les mêmes pneus, le même temps d’essais, les mêmes limitations des moteurs. Impossible de prédire ce que Sebastian réalisera dans les années qui viennent, mais ce qui est génial avec lui, c’est que le meilleur est à venir... **F1**



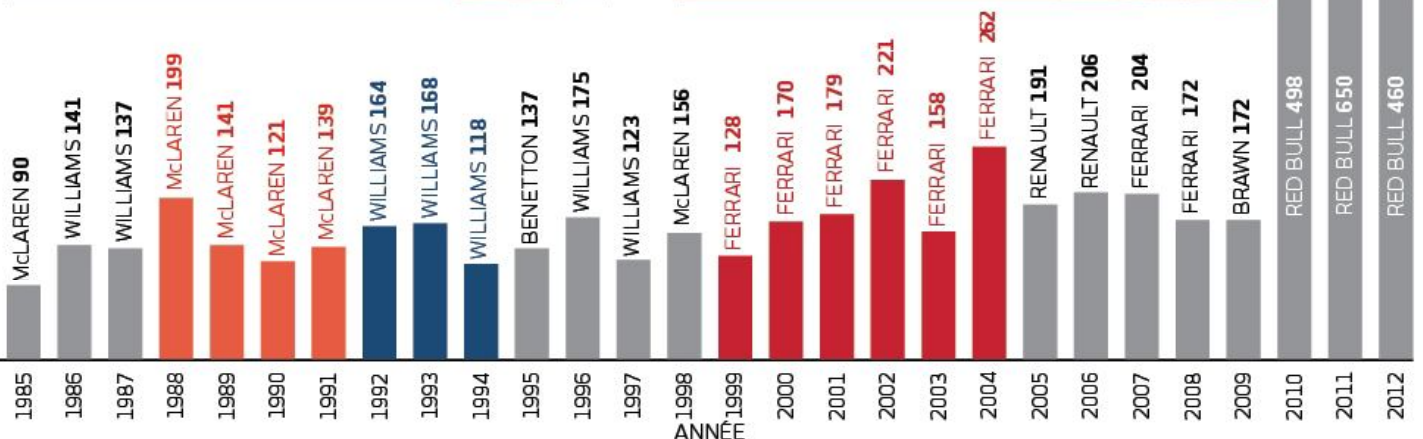
Williams 1992-94

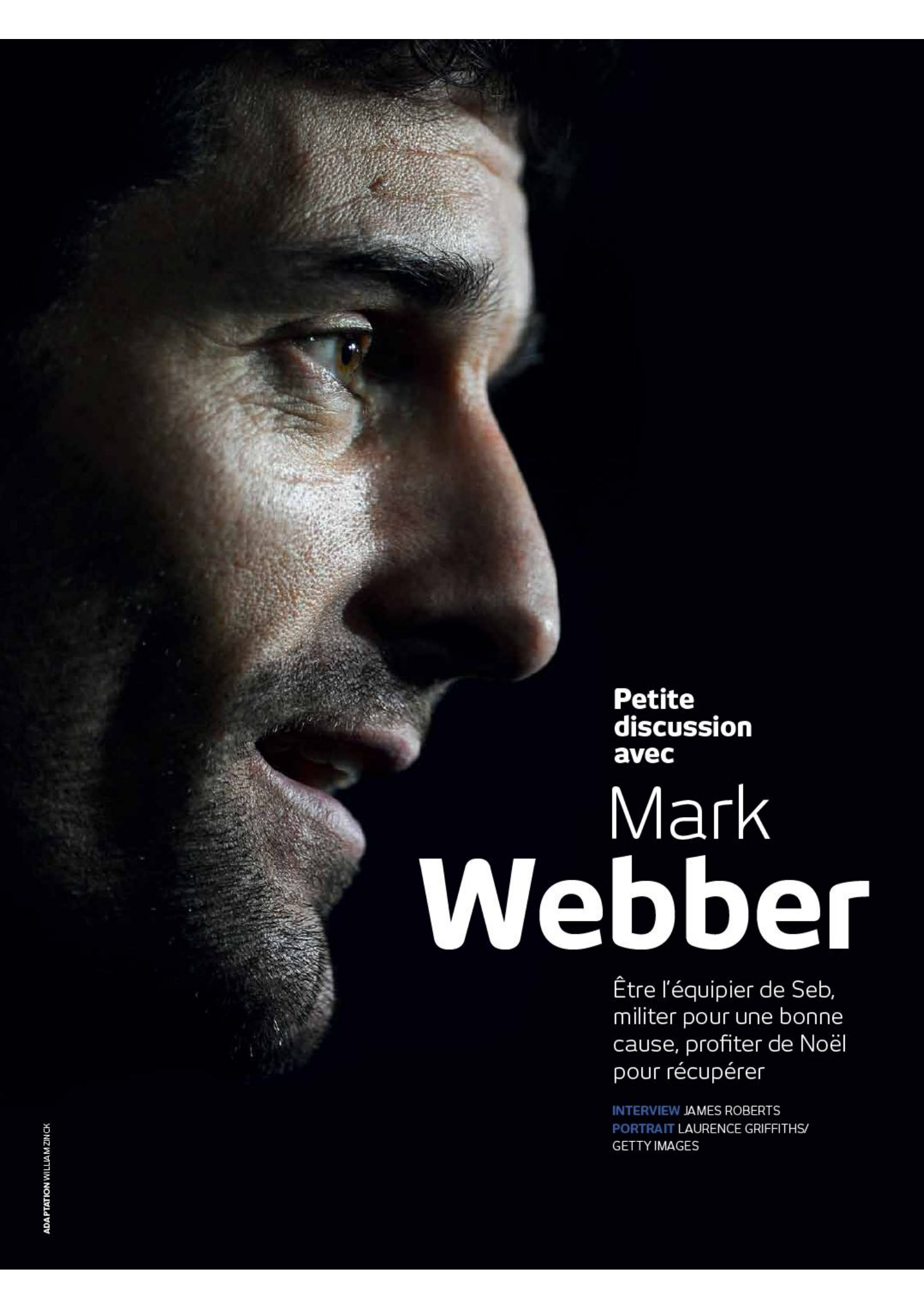
En 1992, Adrian Newey et Williams avaient enfin atteint leur but, et grâce à d’immenses avancées en électronique (suspension active à hauteur constante, anti-patinage), et à des moteurs Renault performants, l’équipe prit trois fois le chemin de la gloire. Après le départ de Nigel Mansell fin 1992, Williams continua sur sa lancée grâce au génie du concepteur Adrian Newey et à son formidable duo de pilotes, Ayrton Senna et Alain Prost.



Ferrari 1999-2004

Quand Jean Todt prit la tête de la Scuderia, il mit en place une super équipe. Michael Schumacher et Ross Brawn arrivèrent de chez Benetton, Rory Byrne fut embauché comme concepteur en chef et avec le département moteur intégré, une relation étroite avec Bridgestone et sa propre piste d’essais, Ferrari dominait largement au début des années 2000. Même le duo Häkkinen/Newey de chez McLaren ne put les arrêter.





**Petite
discussion
avec**

Mark
Webber

Être l'équipier de Seb,
militer pour une bonne
cause, profiter de Noël
pour récupérer

INTERVIEW JAMES ROBERTS
PORTRAIT LAURENCE GRIFFITHS/
GETTY IMAGES



Quel regard portez-vous sur votre saison ?

C'est difficile à dire car certains moments font partie des meilleurs de ma carrière : tout dépend de ce qu'on prend en compte. En termes de classement au championnat, ce n'est pas très reluisant, mais si on considère mes qualifs, il s'agit sans doute de ma meilleure saison. Ce n'est bien sûr pas la finalité, mais c'est un premier pas vers le succès. Je me suis donc amélioré dans ce domaine, malgré une baisse de rythme à mi-saison. On a subi divers soucis et pénalités sur trois courses d'affilée. On peut faire une liste complète des pépins rencontrés, mais au final on n'a pas fait une saison suffisamment solide pour obtenir mieux. Cela dit, on a aussi eu des moments forts.

Comment gérez-vous le fait d'évoluer aux côtés de Sebastian, triple champion du monde ?

Seb a connu une formidable saison pour décrocher son troisième titre. Il faut lui tirer notre chapeau. Sa domination n'a pas été aussi forte qu'en 2011, ce qui était prévisible vu sa première partie de saison. En 2010, le championnat était très serré, avec pas moins de cinq pilotes prétendants au titre, alors que cette année cela s'est résumé au final à un duel entre Seb et Fernando.

Est-ce que vous avez été déçu pour Fernando après le dénouement de la saison au Brésil ?

Je crois qu'il a réalisé un véritable sans-faute cette saison, il a donc été très déçu par son résultat final : il a tout donné, et n'a pas été récompensé. Mais il faut passer à autre chose. Est-ce que c'était sa meilleure saison en termes de pilotage ? On peut le dire en effet. Il ne pouvait pas faire beaucoup mieux. Mais perdre de trois petits points... Heureusement que je l'ai dépassé à Silverstone, n'est-ce pas ?!

Parlez-nous de ce que vous allez faire durant l'hiver. Vous allez passer un bon moment en Australie comme l'an passé ?

Je suis rentré en Australie le mardi suivant le GP du Brésil pour prendre part au Tasmania Challenge, qui est très important à mes yeux. Le cancer a frappé ma famille, je m'implique donc dans cette bonne cause. On a instauré cette épreuve où les gens partent pour une course de cinq jours composée de plusieurs disciplines. Les fonds récoltés vont à des associations comme le Cancer Council.

La semaine suivante, j'ai subi encore une opération de la jambe : c'était la dernière étape de mon rétablissement. On m'a retiré une broche dans le tibia – vous pouvez voir le descriptif de ce genre d'opération sur YouTube, pour ceux que ça intéresse. Après, j'ai dû me tenir éloigné de toute pratique sportive pour récupérer.

J'ai sans doute pris un peu de poids, ce qui est normal car je n'ai pas fait grand-chose – au moins j'ai pu

couper au régime habituel, qui fait partie des désavantages du métier. En fait je n'ai pas perdu de poids cette année : j'ai commencé à 74 kg et j'ai fini à...74 ! Mais j'aurai probablement pris 3 ou 4 kg à la fin de l'hiver. Adrian (Newey) voudrait que je sois plus léger – mais je suis déjà au minimum.

Comment se passe votre relation avec Sebastian à l'heure actuelle ?

Il y a eu des hauts et des bas, comme dans toute relation. Il y a des jours merveilleux et d'autres où il faut prendre sur soi. Mais nous nous respectons mutuellement. Mon intime conviction est qu'au regard des enjeux, il est impossible d'être vraiment proches. Après le GP d'Inde, la presse allemande a laissé entendre que nos relations étaient super tendues : mais en réalité, on était l'un à côté de l'autre dans l'avion de retour. Nous ne sommes pas les meilleurs amis du monde, aucun duo de pilotes ne l'a jamais été d'ailleurs, c'est inévitable en F1 – où alors il y a un truc qui cloche. Il y a donc toujours cette ambiance assez sèche. Les gens se rapprochent après la bataille. Par exemple, David Coulthard et moi étions de bons coéquipiers, avec du respect l'un envers l'autre, mais sans plus. Cependant, dès que David s'est retiré, nous sommes devenus plus proches.

Dans quelle mesure le travail des gars de Milton Keynes a-t-il porté ses fruits ?

On pense à ça lorsque la voiture marche bien, mais pas quand elle vous lâche... On y pense quand on mène les derniers tours d'un GP, on prend conscience des efforts que cela implique d'être à cette place. Être en tête, gagner... c'est quand on est dans le coup que l'on prend la mesure des efforts consentis par tous.

Si vous aviez été une petite souris à Monaco cette année, vous auriez pu voir toutes les petites guéguerres et la pression avec laquelle les gars travaillent – c'est impressionnant. C'est quand ça vous touche de près et que vous avez du succès que vous prenez réellement conscience du travail abattu par l'équipe. Il faut aussi voir à quelle vitesse l'auto évolue : jadis il y avait, tout au plus, une version B de la voiture, la FW14B etc. Mais fin 2012, nous en étions à la version D de la RB8 – pareil chez McLaren, où ils ne nomment même plus leur voiture. C'est dire le rythme de développement.

Comment jugez-vous l'évolution de l'équipe depuis l'époque Jaguar ?

Il y a bien plus de moyens financiers, surtout au niveau de l'organisation. Nous disposons de plus d'infrastructures. Adrian est à la baguette, le véritable chef d'orchestre pour toute la partie conception et philosophie générale de la voiture, chose la plus importante en définitive. Il s'agit d'une voiture de course et le but est de la rendre la plus rapide possible, sur tous les circuits, que ce soit en qualif ou en course. Tout le reste, c'est de la poudre aux yeux – et c'est aussi l'avis d'Adrian. **F1**

Identité

Date de naissance

**27 août
1976**

Lieu de naissance

**Queanbeyan,
Australie**

Equipe

Red Bull

Poste

Pilote

1994 Court en Formule Ford en Australie

1996 Vainqueur du Formule Ford Festival

1997 4e en F3 britannique, avec l'équipe Alan Docking Racing

1998 2e du championnat FIA GT1, avec AMG Mercedes, signe la pole lors des 24-Heures du Mans

2000 3e en Formule 3000 sur European Arrows, avec une victoire à Silverstone. Son manager, Flavio Briatore, lui permet de faire un test avec les écuries de F1 Benetton et Arrows

2001 2e en Formule 3000 sur Super Nova, avec deux poles et trois victoires

2002 Débarque en F1 avec Minardi et marque les points de la 5e place pour ses débuts en Australie

2003-04 Deux saisons chez Jaguar Racing

2005-06 Deux saisons chez Williams, premier podium

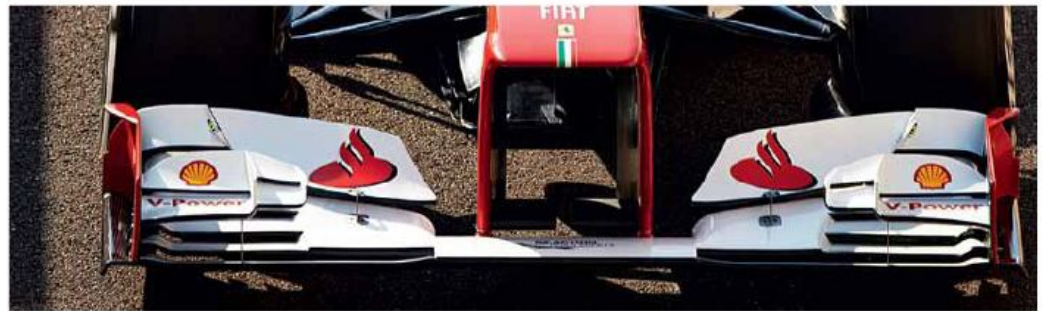
2007 Signe chez Red Bull

2009 4e sur Red Bull, deux victoires, au Nürburgring et à Interlagos

2010 3e avec Red Bull, avec quatre victoires à Barcelone, Monaco, Silverstone et Budapest

2011 3e sur Red Bull, avec une victoire au Brésil

2012 6e sur Red Bull, deux victoires à Monaco et Silverstone



2013, UN AIR DE DÉJÀ-VU

Notre consultant technique Pat Symonds jette un regard averti sur les principales avancées techniques de la F1 en 2013 et ajoute quelques notes personnelles

Vu les changements qui vont bouleverser la F1 en 2014, notamment les moteurs turbo de cylindrée réduite et l'importance accrue des systèmes de récupération d'énergie, on aurait pu penser que le passage de 2012 à 2013 serait relativement calme sur le plan technique. Les règlements 2013 ne verront que de légères modifications et la nouvelle génération de voitures exigera de tels efforts que même les petites équipes devront dépenser des sommes considérables

pour la configuration initiale des voitures. Mais en F1, l'esprit de compétition et la volonté de gagner font que chacun est prêt à tout pour s'assurer la suprématie technique.

Si 2012 n'a pas connu de rupture technique notable, on a tout de même vu des innovations. Voyons un peu quelles sont les principales innovations de la dernière saison, ainsi que leurs possibles évolutions et la direction qu'elles prendront à l'avenir.

Les échappements à effet Coandă

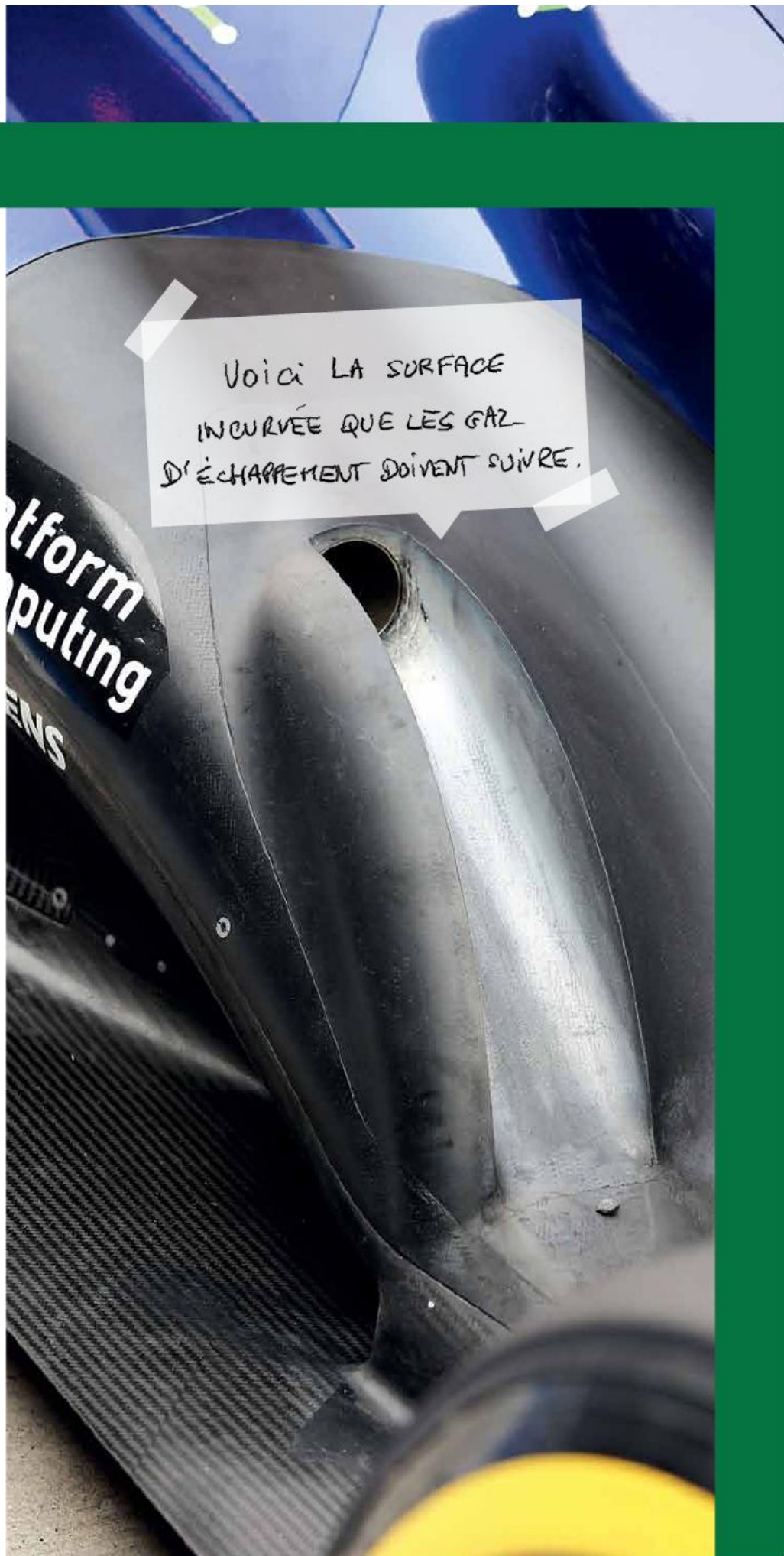
Comme le dit la bonne vieille maxime, il n'est rien qu'on ne puisse inventer : il était donc inévitable que les recherches dans l'utilisation de l'échappement en vue d'améliorer l'aérodynamisme se poursuivent en 2012 avec la même intensité qu'en 2011, bien que la FIA ait tenté de neutraliser cette piste.

En effet, depuis 2009, l'efficacité du diffuseur, qui augmente de façon non négligeable l'appui de la voiture à l'arrière, a été réduite au gré des changements de réglementations visant à diminuer l'appui – par exemple lorsqu'on a limité l'usage du diffuseur en imposant une hauteur maximale du bord de fuite.

Pour retrouver une partie de ce bénéfice, on a relevé la garde au sol arrière. Cependant, courir avec une garde au sol plus haute, ce n'est pas tout à fait pareil, car le reste du plancher s'en trouve rehaussé et, de ce fait, le "joint d'étanchéité" entre le diffuseur et le monde extérieur (si important à l'époque des voitures à effet de sol) est aussi menacé.

Mais surtout, la roue arrière en rotation, placée si près du diffuseur, produit un flux destructeur. Ce flux engendre un jet à haute pression entre la face avant du pneu et la piste. L'air, naturellement paresseux, suit le chemin le plus aisé : il se dirige vers la zone à basse pression du diffuseur. Ceci entraîne une perte considérable de basse pression, et donc une réduction de l'appui. Alors que les diffuseurs soufflés par les échappements étaient utilisés depuis longtemps, en 2011, les équipes se sont rendu compte qu'en dirigeant l'échappement vers cette zone de flux perturbé, on pouvait la tenir à distance du diffuseur. Si on utilise un jet puissant de gaz d'échappement pour améliorer l'aérodynamisme, il est logique de vouloir entretenir ce flux autant que possible, d'où ces petits bruits bizarres que font les F1 au lâcher de l'accélérateur. Les équipes tentaient de garder le flux des gaz élevé, brûlant du carburant en excès. Ce procédé était inefficace car il injectait de l'énergie dans l'échappement sans produire de puissance.

Lors du passage à 2012, les équipes ont dû composer avec deux grands changements dans la réglementation. D'abord, la sortie de l'échappement était réglementée de façon à ne plus être dirigée vers cette zone cruciale située entre le pneu et le diffuseur : puis, à la suite de mesures de restriction de la cartographie des moteurs, les équipes ne pouvaient placer qu'une quantité limitée d'énergie dans l'échappement au lever de l'accélérateur. →





Mais, c'est bien connu, les ingénieurs de Formule 1 ont de la ressource et ils ont bien vite réalisé qu'un principe aérodynamique, connu sous le nom d'effet Coandă, qu'ils avaient déjà utilisé avec les F-ducts il y a quelques saisons, pouvait diriger les gaz d'échappement là où la FIA ne voulait pas qu'ils aillent.

L'effet Coandă porte le nom d'un ingénieur aéronautique roumain. Selon ce principe, si une surface incurvée est placée dans un flux

d'air libre, ce flux aura tendance à en suivre le tracé convexe. On peut le vérifier facilement en ouvrant un robinet et en tenant la surface convexe d'une cuillère sous l'eau. L'eau, on le verra, va "adhérer" à la cuillère et se diriger de chaque côté.

En se basant sur ce principe, les aérodynamiciens des principales écuries ont dessiné la carrosserie autour des sorties d'échappement de manière à ce que le jet de gaz

adhère à la carrosserie mais qu'en plus, il soit dirigé dans le sens désiré afin que l'effet soit augmenté.

Cette solution sera sans aucun doute encore exploitée, car les réglementations de 2012 restent valables en 2013 et l'on peut penser que de nombreuses voitures adopteront cette forme de l'arrière vue sur les McLaren, les Ferrari et les Sauber – ou même le concept plus extrême et plus efficace des Red Bull.

le double DRS



CHARLES COATES/LAT • ANDY HONE/LAT • SUTTON IMAGES



L'autre vocable à la mode en 2012 a été le "double DRS". C'est un terme générique désignant un moyen d'augmenter l'effet du système de réduction de la traînée (drag system reduction) apparu en 2011. Dans sa forme simple, il permettait au volet d'aileron arrière d'être "effacé" dans les lignes droites lorsqu'on suit une voiture concurrente à moins d'une seconde en course. Ceci réduisait la traînée et augmentait les chances de doubler de la voiture suiveuse. Ce dispositif peut être utilisé sans restrictions en qualification.

Le premier "double DRS" est apparu chez Mercedes fin 2011. Le mouvement du volet d'aileron arrière ouvrait alors un conduit repartant vers l'avant de la voiture, dans le but d'altérer le flux généré par l'aileron avant. Quand le DRS était actionné, l'équilibre aérodynamique était maintenu, d'où un gain de performance et bien d'autres bénéfices associés.

Si l'on comprend facilement que l'effacement du volet de l'aileron arrière réduise l'appui et la traînée qui en découle, il faut savoir que l'aileron supérieur mobile, la poutre (l'aile fixe →



"Les aérodynamiciens utilisent l'effet Coandă pour modifier la carrosserie près des sorties d'échappement de façon à ce que les gaz adhèrent à la carrosserie"

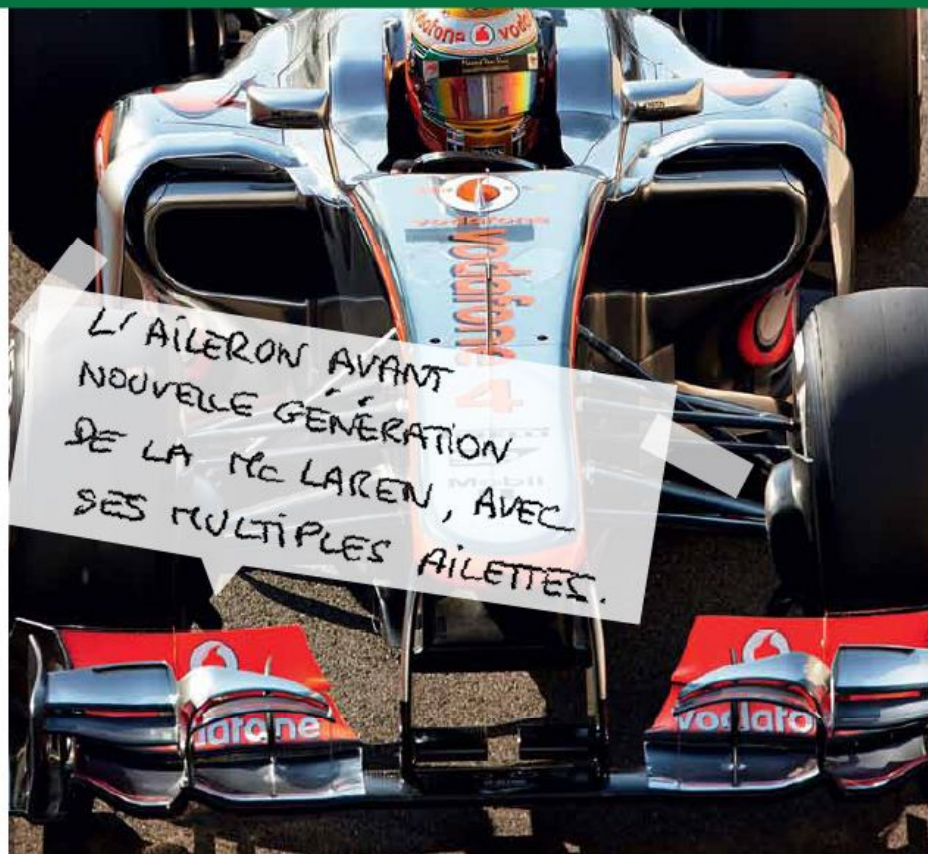


CETTE PHOTO DE LA FERRARI
DE FIN DE SAISON
MONTRE LA COMPLEXITÉ
DE SON AILERON AVANT.

STEVE ETHERINGTON/VULAT

située juste au-dessus de la boîte de vitesses) et le diffuseur travaillent ensemble à produire un effet global supérieur à la somme des actions des différentes parties. Ainsi, quand le flux passant sur l'aile supérieure est modifié pour réduire la traînée, les autres éléments à l'arrière de la voiture réduisent aussi la traînée. Cet effet peut être amplifié si le flux de la poutre est aussi compromis, et c'est là le principe sur lequel fonctionne le double DRS de Red Bull. Quand le DRS est activé, une conduite s'ouvre dans la dérive de l'aile arrière et projette de l'air sous la poutre, perturbant son flux et réduisant en même temps l'appui et la traînée. Le diffuseur peut alors s'arrêter (particulièrement avec les faibles gardes au sol), procurant ainsi une plus grande réduction de la traînée.

Tout cela augmente la performance mais seulement quand l'usage du DRS est autorisé. Ce dispositif serait ô combien plus efficace s'il se déclenchait à une vitesse donnée. En 2013, lors des séances de qualification, l'activation du DRS ne sera autorisée que dans les lignes droites où elle est autorisée en course (alors qu'elle l'était sur le tour de circuit complet l'année dernière). D'où des recherches coûteuses et complexes →



L'AILERON AVANT
NOUVELLE GÉNÉRATION
DE LA MCLAREN, AVEC
SES MULTIPLES AILETTES.

«**Continuez** à vous impliquer dans la course,
moteur de progrès, de volonté et d'esprit d'entreprise.
Continuez à faire confiance aux hommes.»

Jean-Claude OLIVIER

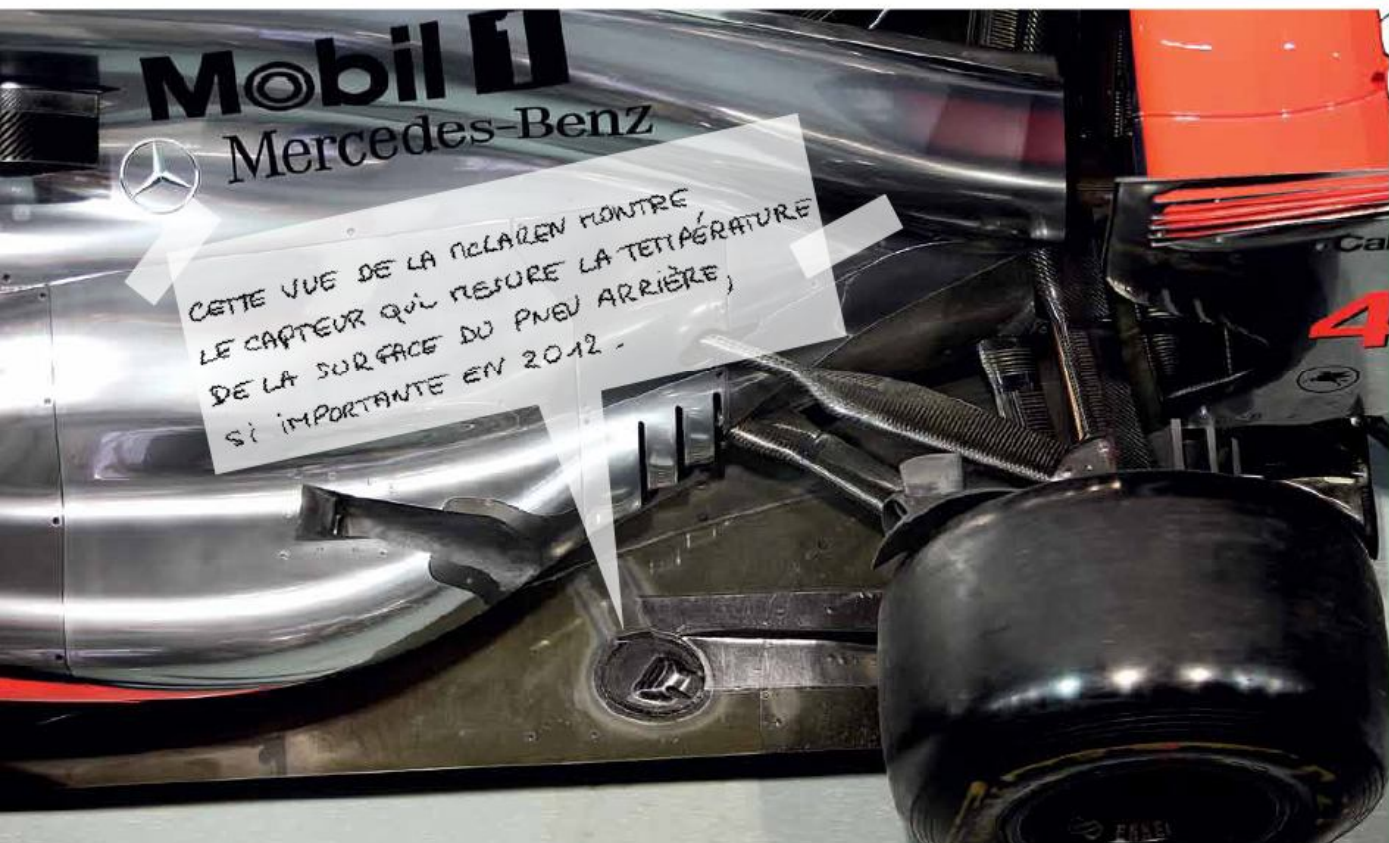
Yamaha Motor France rend hommage à Jean-Claude OLIVIER, son fondateur et président historique. Ambassadeur, dirigeant hors-pair et même pilote quand il le fallait, il a été un acteur essentiel du développement du groupe Yamaha dans son ensemble, un contributeur d'excellence et une source d'inspiration pour tous ses collaborateurs du groupe Yamaha dans le monde pendant 45 ans (1965 - 2010).

JCO était un compétiteur-né (9 Dakar dont une 2^{ème} place en 1985), aventurier, amoureux des grands espaces et avait trouvé dans le Dakar une épreuve à sa dimension. Il a su accompagner et développer les talents des plus grands champions français que la moto ait eu la chance d'avoir au cours des dernières décennies : Patrick PONS, Christian SARRON, Jacky VIMOND, Stéphane PETERHANSEL, Jean-Marc DELETANG, Arnaud DEMEESTER... et bien d'autres qui se reconnaîtront.

Aujourd'hui tous «les hommes de Yamaha» sont porteurs des valeurs de son engagement et de ses talents. Ils s'engagent à poursuivre la route que Jean-Claude OLIVIER a su tracer pendant tant d'années et à être digne de la confiance qu'il leur a témoignée.

Ceux qui le souhaitent, pourront poursuivre l'engagement, de Jean-Claude OLIVIER au bénéfice de l'Institut du Cerveau et de la Moelle épinière (ICM) en transmettant leurs dons à l'adresse suivante : www.icm-institute.org

 **YAMAHA**
www.yamaha-motor.fr



Évolution naturelle

puisque la nouvelle réglementation vise à rendre le double DRS passif. Les aérodynamiciens vont en effet tenter de concevoir un système qui neutralise les dispositifs aérodynamiques à une vitesse donnée sans qu'un DRS ne soit actionné. C'est un exemple classique des conséquences inattendues d'un changement apparemment anodin du règlement.

Le DRS passif peut sembler difficile à réaliser, mais ce n'est pas impossible. Lotus a mené des essais allant dans ce sens lors du GP de Belgique 2012 et Mercedes a expérimenté un dispositif similaire. Le dispositif n'a pas encore été déposé, mais il consistera sans doute en un conduit astucieux capable de projeter l'air à une vitesse supersonique, déclenchant un dispositif fluide qui dirige l'air vers l'intrados de l'aile arrière.

Bien qu'extrêmement complexe, ce procédé n'a rien de fantaisiste. Il s'inscrit dans la continuité des leçons tirées du F-duct en 2011. Ce sont les pilotes qui ont plaidé pour une limitation du DRS en qualification, car ils le trouvaient difficile à gérer. Ils vont devoir maintenant composer avec un système relativement imprévisible : en effet, les moindres variations de pression de l'air ou de température influenceront la vitesse de réduction de la traînée et de l'appui, un élément qu'ils ne pourront pas contrôler.

Si le double DRS et les échappements à effet Coandă sont les points majeurs de 2012 qui persisteront en 2013, ils n'empêchent pas l'évolution technique inhérente à la F1. Les équipes, obsédées par l'aérodynamique en 2012, n'ont pas délaissé les autres technologies.

Le plus important dans leur esprit, lors du surprenant début de la saison 2012, était de maintenir les pneus à leur température idéale de fonctionnement. Beaucoup de concepts de jantes et de conduits de frein semblent répondre aux exigences aérodynamiques, mais visent en réalité à maîtriser la chaleur générée par les freins et à l'utiliser pour chauffer les pneus qui n'ont pas atteint leur température optimale. Inversement, dans le cas de pneus souffrant de dégradation d'origine thermique, si leur température est trop élevée, le système doit pouvoir écarter le flux calorifique de la gomme. En 2013, tout dépendra des pneus Pirelli.

Sur le plan aérodynamique, l'aile avant sera encore plus complexe. Cette zone est déterminante non seulement parce qu'elle influence le flux global de l'avant à l'arrière de la voiture, mais aussi car elle permet de gérer la perte aéro – potentiellement destructrice – liée aux roues avant. Cette zone sera très certainement encore développée (cf. l'aile avant très complexe utilisée par Ferrari dans la dernière partie de la saison 2012).

L'idée innovante de 2013

Quelle sera l'innovation majeure de 2013 ? On peut supposer que nous verrons certaines voitures adopter des concepts présageant 2014, comme des suspensions avant à bras tirés – un concept qui marchera bien en 2014 avec les nez abaissés. On travaillera beaucoup sur les systèmes passifs de réduction de la traînée et il y a fort à parier que, comme on l'a vu en 2012, beaucoup d'innovations seront sans effet bénéfique réel.

En 2012, un système DRS sans restrictions valait environ 0,75 seconde au tour en qualif. En course, avec un usage restreint à certaines zones, le bénéfice tombait à 0,25 ou 0,5 seconde au tour. Même si ces zones sont plus importantes en 2013, il reste intéressant de réaliser un système passif qui fonctionne aussi efficacement que le système de 2012. Non seulement il permettrait de compenser la perte induite par les nouvelles réglementations en qualification, mais il serait aussi applicable en course, que la voiture soit à moins d'une seconde d'un concurrent ou non.

Quels que soient les détails techniques de 2013, l'essentiel est que ce système existe et que l'on continue à débattre de ses subtilités. C'est cette innovation technique poussée à l'extrême qui démarque la F1 des autres disciplines, plus prosaïques, du sport auto. **F1**

OFFREZ UN ÉCRIN À VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE PEUT
CONTENIR JUSQU'À
12 NUMÉROS



POUR VOUS
12 €
LA RELIURE

Commande expresse
de vos anciens numéros et de
vos reliures sur www.webabo.fr/reliures

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :

F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

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

Mon adresse

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

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

Frais de port : 7 € par reliure. Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vvezier@bandbmedia.com
* Offre valable 4 semaines et dans la limite des stocks disponibles. Prévoir un délai de livraison d'environ 2 semaines à compter de la réception de votre règlement. Délai non contractuel.
En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre commande.
Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires en nous le précisant par courrier.

A close-up portrait of James Key, a man with dark hair and a slight smile, wearing a blue shirt with red accents. The background is a plain, light-colored wall.

Petite
discussion
avec
James **Key**

Le nouveau directeur
technique de Toro Rosso
(ex-Sauber et Force India)
revient ici sur la difficulté
de remplacer l'emblématique
Giorgio Ascanelli

INTERVIEW JONATHAN REYNOLDS
PORTRAIT LORENZO BELLANCA/LAT



Ça fait plaisir de vous revoir arpenter le paddock avec STR. Comment ça s'est décidé ?

Les choses se sont goupillées à la dernière minute, à vrai dire. J'avais déjà une idée en tête et puis l'équipe m'a contacté. Les pourparlers avec les personnes impliquées ont été rondement menés, la volonté de Toro Rosso étant de passer la vitesse supérieure en termes de résultats. Je trouve ce genre de défi encore plus intéressant que de bosser pour une grande écurie. Je dois dire que j'ai été impressionné par les infrastructures de Faenza – plus grandes que ce que j'imaginai. Après avoir pesé le pour et le contre et en avoir discuté avec ma femme, je me suis lancé. Il y a beaucoup de pression, mais l'ambiance est positive, ce qui est très stimulant.

Vous débarquez de chez Sauber. Quels parallèles pouvez-vous établir entre les deux teams ?

Ils sont assez similaires. C'est la troisième équipe pour laquelle je travaille [Key a aussi travaillé pour Force India], et je dois dire qu'elles ont chacune leurs petites différences. Mais pour avoir fait l'expérience de trois pays différents – ce qui est difficile en F1 – je trouve évidemment des disparités culturelles. Les problématiques ne sont pas les mêmes chez Toro Rosso que chez Sauber, mais en termes de ressources, notamment humaines et matérielles, mon sentiment est que STR a une petite longueur d'avance. Ils ont un bon niveau au regard de la taille de l'équipe, mais on ne peut pas en dire autant de tous leurs départements, et c'est ce sur quoi nous devons travailler.

Vous vivez en Italie ?

Eh bien, notre soufflerie et notre département aéro étant situés à Bicester, en Angleterre, je ne passe qu'environ deux tiers de mon temps à Faenza. Je vais partir vivre en Italie, mais ma famille va rester au Royaume-Uni. On est habitué et on apprécie ce mode de vie itinérant, ma famille s'étant déjà installée en Suisse par le passé.

Quand on prend ses fonctions de directeur technique, y a-t-il d'emblée des domaines dans lesquels on sait qu'on doit agir ?


Oui, on a une sorte de check-list assez théorique, mais qui évolue une fois sur le terrain. Le fait d'arriver en septembre a été délicat pour moi, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le championnat était déjà bien entamé, on était donc un peu court niveau développement. Ensuite, bien que la conception de la voiture 2013 soit déjà bien avancée, je pouvais encore apporter quelques modifications, mais il fallait faire vite. Enfin, mon emploi du temps était partagé entre les dernières courses de la saison et la visite des usines au Royaume-Uni et en

Italie. Ce fut donc le rush lors de mon premier mois, et je m'en suis sorti comme je pouvais – en adaptant ma check-list, par exemple. Un autre point important est de faire la connaissance de ses nouveaux collègues et de découvrir la culture de l'équipe, ce qui est crucial, surtout dans une petite entité. C'est quelque chose qui ne peut être appréhendé qu'après avoir intégré le team. Alors, on peut dire si telle personne est à la bonne place ou non. Mais quand on entre en fonction, il y a un certain nombre de connaissances obligées : où en est-on au niveau aéro ? Au niveau simulation ? Pour 2014 ? Quelle approche est privilégiée pour la conception des suspensions ?

Êtes-vous satisfait du travail effectué par le team sur la voiture de 2013 ?


Oui, d'un point de vue mécanique, nous sommes en bien meilleure posture qu'en 2012. Si j'étais arrivé plus tôt dans l'équipe, j'aurais adopté la même approche. Certes j'aurais aussi abordé certains points d'une autre manière, mais globalement, on se rejoint au niveau du design final. Je pense qu'on s'en tire bien jusqu'à présent.

Vous avez dit que l'équipe avait du potentiel. Mais à quel point ?

Il y a certainement une limite : plus on se rapproche de l'excellence, plus il est difficile de progresser. Nous restons une jeune équipe, ce que peu de gens ont à l'esprit. Bien que nous soyons issus de feu l'écurie Minardi, nos infrastructures se sont développées rapidement ces trois dernières années. Il y a beaucoup d'enthousiasme et de bonne volonté, mais il faut que nous soyons davantage soudés afin de fonctionner en véritable équipe et non pas en un assemblage de différents départements. Ce n'est pas une critique, mais un conseil pour une écurie en pleine structuration. Niveau voiture, on est déjà bien meilleurs qu'en 2012. On a ainsi un certain nombre d'axes de développement à suivre, notamment en termes d'aérodynamique, mais cela prendra un peu de temps. 



James Key avec Franz Tost, team principal de Toro Rosso depuis le rachat de Minardi.

thousiasme et de bonne volonté, mais il faut que nous soyons davantage soudés afin de fonctionner en véritable équipe et non pas en un assemblage de différents départements. Ce n'est pas une critique, mais un conseil pour une écurie en pleine structuration. Niveau voiture, on est déjà bien meilleurs qu'en 2012. On a ainsi un certain nombre d'axes de développement à suivre, notamment en termes d'aérodynamique, mais cela prendra un peu de temps. 

Identité

Date de naissance

14 janvier 1972

Lieu de naissance

Chelmsford, Angleterre

Équipe

Toro Rosso

Poste

Directeur technique

1996 Diplôme d'ingénieur en mécanique à l'Université de Nottingham

des plus jeunes directeurs techniques de la F1 – chez Jordan, au moment de la vente de l'écurie

1996 Débuts en sport auto chez Lotus en tant que concepteur sur le programme GT

2005-2010

Reste dans l'équipe, qui change plusieurs fois de mains : Midland, Spyker puis Force India

1998 Jordan GP : ingénieur de données

1999-2001 Promu au poste d'ingénieur d'essais, puis de course

2010 Quitte Force India pour Sauber, en tant que directeur technique

2002 Ingénieur de course en chef de Takuma Sato

2012 Toro Rosso : directeur technique

2003 Poste au département aérodynamique

2004 Département dynamiques du véhicule

2005 Devient, à 33 ans, un



Une page se tourne

Lewis Hamilton est sur le point d'entamer un nouveau chapitre de sa carrière, avec Mercedes. Mais avant que ses souvenirs ne subissent la patine du temps, *F1 Racing* lui propose, album photos à l'appui, d'évoquer les grands moments de sa carrière chez McLaren, l'équipe qui a fait de lui un champion du monde

Interview Tom Clarkson

Photos Steven Tee/LAT





2007 Première saison

Melbourne : son premier GP

« Je me souviens de ma première course comme si c'était hier. J'étais constamment sur le pont et je n'avais pas eu le temps de stresser. Je planais. Mon premier virage était probablement le meilleur de toute ma carrière, c'était grandiose ! Malheureusement, j'ai été retenu par Takuma Sato en fin de course, j'ai perdu une seconde et Fernando est ressorti des stands devant moi. Sans quoi, je l'aurais battu dès ma première course. »



Double en Malaisie

« Encore un premier virage de folie. J'ai dépassé les deux Ferrari dans les premiers virages, c'était une fabuleuse sensation. Fernando a facilement gagné la course mais on avait déjà en poche notre premier doublé. On savait que l'auto était bonne. Je n'avais pas fait de F1 avant et je ne pouvais pas comparer, mais je savais qu'elle était compétitive. »



Montréal : première victoire

« Je ne sais pas qui est ce type. Vous connaissez Moko, qui traîne dans le paddock ? Je crois que c'est son frère, mais je ne le connais pas et il me donne l'accolade ! J'embrassais mon équipe et il nous a sautés dessus. Les gens demandent si la première victoire a pris plus de temps à arriver que l'on pensait. Mais je ne m'attendais pas à gagner cette année-là. J'ai été surpris d'être sur le podium si souvent et la victoire est intervenue au bon moment. Si j'avais gagné tout de suite, les gens auraient dit que j'avais une super voiture et puis c'est tout. Mais je me suis battu pour décrocher celle-là. »



Ligne d'arrivée à Montréal

« Super photo ! C'est celle-là la meilleure ! »



GP des États-Unis, le shoe-gate

« Regardez mes baskets : Ron Dennis m'a dit de les enlever car elles n'étaient pas de la même couleur que celles de l'équipe. C'étaient les mêmes, mais en blanc, et il ne voulait pas que je porte une couleur différente. » →

2008 Deuxième saison

Accident aux essais de Bahreïn

« Hou là, ça a fait mal, ça ! J'ai senti l'impact dans tout le corps, comme un coup du lapin. C'était un des accidents les plus douloureux car j'ai violemment heurté le mur. Je n'ai pas du tout ralenti avant de frapper les rails et je me souviens de cette douleur foudroyante dans le dos. Ce n'était pas un bon week-end : j'ai aussi raté mon départ. Je n'étais pas assez concentré. »



La magie de Monaco

« Trop cool ! Mon unique victoire à Monaco. C'est cool de voir P. Diddy, le doigt en l'air [juste devant Lewis]. Quelle belle photo. Regardez ma combinaison : elle pesait 1,6 kg alors qu'elle fait 600 g maintenant. Les autres étaient déjà aussi légers, mais nous, on avait une combinaison bouffante. »

« C'était une course pleine de rebondissements. J'ai roulé sur la ligne blanche en sortant de Tabac et j'ai eu cet énorme survirage qui m'a fait embrasser le rail. Je pensais que c'était fini. J'ai dit à la radio : "J'ai touché le mur, le pneu arrière !" Mais tout s'est bien passé et j'ai attaqué comme un fou le reste de la course : il était exclu que je me refasse piéger. Je m'en voulais de m'être fait avoir. »



Lewis vérifie sa voiture

« J'aime regarder ma voiture. Les gens ne le savent pas forcément, mais j'ai la fibre technique, en fait. J'inspecte toujours tout sur une voiture. S'il y a un décalage dans la carrosserie ou une petite bosse qui n'a pas lieu d'être, je le remarque. À Austin, avant les qualifications, une partie du capot moteur dépassait et le flux d'air risquait de s'y engouffrer et de créer un tourbillon, ou quelque chose du genre. J'ai demandé à mon ingénieur de l'aplanir. Je remarque toujours des choses qui passent inaperçues, le Gurney mal placé sur l'aile arrière par exemple – bref, j'inspecte tout. Mais je ne sais pas distinguer un châssis d'un autre. Les mécaniciens repèrent les très légères différences entre deux châssis, moi j'en suis incapable. »



Podium en Allemagne

« C'est une belle photo de moi et Norbert [Haug]. Je voudrais bien en avoir une copie. »



Champion au Brésil

« Heikki et Jenson me félicitent. J'étais tout au bout, dans le second parc fermé. Quel moment, chargé de tant d'émotions ! »



Nicole Scherzinger

« Elle était là au Brésil, pour le titre. C'est la lumière de ma vie. Je suis plus performant quand je suis heureux et elle me rend heureux. Lorsqu'elle assiste à une course, je suis comblé. »



Silverstone sous la pluie

« C'était une super course. Quand je vois des photos comme celles-ci, j'ai l'impression d'être Ayrton Senna gagnant sous la pluie à Donington Park. C'était dément, j'étais sur une autre planète ce jour-là, rien ne pouvait m'arrêter. On ne peut pas savoir qu'une chose pareille va arriver avant d'être dans la course. Et soudain, on se rend compte qu'on est vraiment dedans et tout paraît très facile. »

2009 Troisième saison

Rencontre avec la presse

« Regardez leurs têtes ! Surtout l'expression de Jon McEvoy. Il est en train de penser : "Je vais te descendre en flèche dans mon article." En fait, je m'entends bien avec les journaux britanniques... Je pense qu'il y a du respect mutuel. J'ai une bonne relation avec eux et je comprends qu'ils ont un travail à faire, que certains se concentrent sur l'aspect négatif. Mais nos rapports sont bons. Ils ne m'intimident pas. »



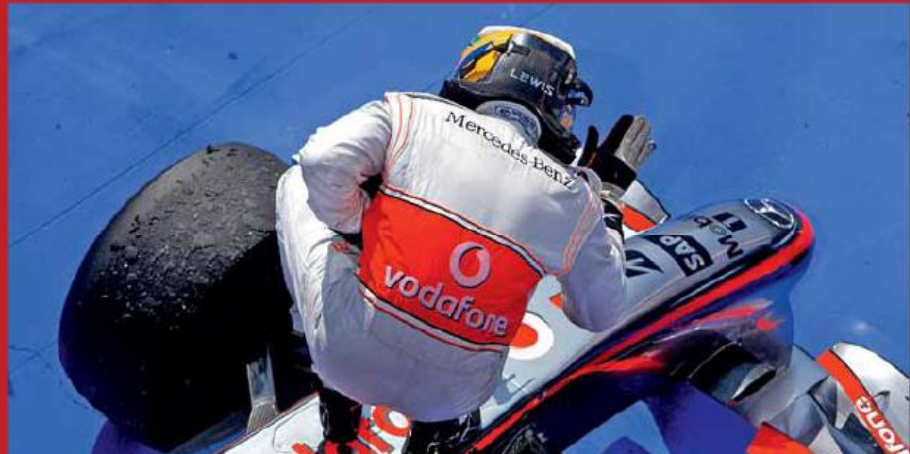
Silverstone, l'approbation de la foule

« La foule m'apporte un soutien incroyable chaque année. C'est un truc de dingue. J'espère que j'aurai autant de supporters en 2013. »



L'homme et la machine

« Quand je descends de l'auto, je lui donne parfois une tape comme à un cheval. C'est ma manière de la remercier. » →



2010 Quatrième saison

Du fil à retordre en Turquie

« C'était une course délicate, et je ne lève même pas les bras à l'arrivée. Les Red Bull se sont accrochées, on m'a dit d'économiser mon carburant... Ce que j'ai fait, mais pas Jenson. Il m'a rattrapé et dépassé. Je ne m'y attendais pas et j'ai dû reprendre mon bien. Mais c'est une belle photo. »



Le calme avant la tempête

« J'aime me détendre avant une course et je le fais en écoutant de la musique. Je me trouve une nouvelle chanson juste avant la course, et je me la mets dans les oreilles. C'est ma manière de faire abstraction du bruit. Il n'y a que moi et la musique. »



Un tour à pied à Bahreïn

« Avant, je faisais beaucoup de repérages à pied, mais aujourd'hui je n'en retire plus grand-chose alors je ne m'embête pas. Je n'ai même pas fait le tour d'Austin à pied. J'ai fait trois tours de reconnaissance et ça a suffi. Il ne me faut pas beaucoup de temps pour apprendre un circuit. »



Avec Jenson

« On s'entendait très bien, et pourtant, je n'ai en général pas de très bons rapports avec mes coéquipiers. Vous savez sûrement pourquoi : j'ai la compétition dans le sang et je veux les battre. C'est comme ça depuis l'époque du karting, lorsque j'étais avec Nico Rosberg. »



Moment de détente au garage

« J'ai un superbe contact avec les gars du garage. Ces deux-là, Lee et Kari, m'ont suivi tout au long de mes six années. Ce sont des types très bien. »

2011 Cinquième saison



Shanghai

« Quel trophée... mais je n'ai pas pu le garder. »

Les équipiers

« Un instant sympa, avec Jensen. On a l'air super sérieux tous les deux ! »



Petit bilan des années McLaren

« Cet album résume vraiment bien mes six années passées chez McLaren. Ce fut un chapitre formidable et très important de ma vie. Je le termine à présent et j'en entame un nouveau.

« J'aurais pu continuer à courir pour McLaren car je m'y sens chez moi. C'est là que j'ai grandi et je serai toujours avec eux de tout mon cœur. Même si je suis ailleurs et que je vis de belles expériences, je me rappellerai toujours que j'ai remporté mes 21 premiers GP avec McLaren, que c'est cette équipe qui m'a mis le pied à l'étrier et m'a aidé à entrer dans le monde de la F1. C'est donc là que se trouvent mon cœur et mon âme. »



Maman est de la fête

« J'adore qu'elle soit là, ça me fait un bien fou. Elle m'a toujours soutenu à fond. »

2012 Sixième saison

La copine

« Ah, pris sur le vif... Excellente photo ! »



Le patron

« J'ai toujours eu de bons rapports avec Bernie Ecclestone. C'est un homme très intelligent. »



Son plus grand rival

« Je m'entends mieux avec Fernando cette année. On a fini par tourner la page de 2007, surtout de son côté. Il semble m'apprécier enfin en tant que pilote, et c'est réciproque. Tout est apaisé entre nous désormais. Je pense qu'il est le meilleur et il a dit la même chose de moi au Brésil. J'adore qu'il me montre ce respect car j'ai le même pour lui. »



182

A FOND!



Orange papaye, à rayures, rouge et blanc Marlboro ou flèches noir et argent, quelle que soit la couleur, McLaren a triomphé en 182 occasions depuis sa première victoire en 1966 à Monaco, devenant alors l'équipe de F1 à avoir gagné le plus de courses depuis ses débuts en compétition. Voici un hommage à ces victoires à travers les prouesses de grands pilotes comme Denny Hulme, James Hunt, Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna, Mika Häkkinen ou Lewis Hamilton, sans oublier Bruce McLaren lui-même

TEXTE JAMES ROBERTS & STEWART WILLIAMS

PHOTOS ARCHIVES LAT • GETTY IMAGES



1 BELGIQUE 1968

9 juin
Bruce McLaren
McLaren M7A-Ford
Écart : 12,1s
Grille : 6e
Ce fut le premier GP remporté par Bruce McLaren pour son équipe éponyme, mais en franchissant la ligne d'arrivée, il pensait être second. Il comprit qu'il avait gagné quand ses mécaniciens accoururent pour le féliciter.



2 ITALIE 1968

8 septembre
Denny Hulme
McLaren M7A-Ford
Écart : 1min28,4s
Grille : 7e



3 CANADA 1968

22 septembre
Denny Hulme
McLaren M7A-Ford
Écart : 1 tour
Grille : 6e

4 MEXIQUE 1969

19 octobre
Denny Hulme
McLaren M7A-Ford
Écart : 2,56s
Grille : 4e



5 AFRIQUE DU SUD 72

4 mars
Denny Hulme
McLaren M19A-Ford
Écart : 14,1s
Grille : 5e



6 SUÈDE 1973

17 juin
Denny Hulme
McLaren M23-Ford
Écart : 4,039s
Grille : 6e
La M23 fut l'une des voitures les plus marquantes de l'histoire de McLaren. Conçue par Gordon Coppuck, ses différents châssis remportèrent 16 victoires entre 1973 et 1977. La première survint au GP de Suède 1973 à Anderstorp. Le Néo-Zélandais Denny Hulme, chaussé des gommages adéquates de Goodyear, revint, dans les dernières phases de la course, sur le héros local Ronnie Peterson au volant de sa Lotus 72 JPS. Hulme passa Peterson, victime d'une crevaison, dans le dernier tour et gagna avec quatre secondes d'avance.

7 G.-BRETAGNE 1973

14 juillet
Peter Revson
McLaren M23-Ford
Écart : 2,8s
Grille : 3e

8 CANADA 1973

23 septembre
Peter Revson
McLaren M23-Ford
Écart : 32,734s
Grille : 2e



9 ARGENTINE 1974

13 janvier
Denny Hulme
McLaren M23-Ford
Écart : 9,27s
Grille : 10e

10 BRÉSIL 1974

27 janvier
Emerson Fittipaldi
McLaren M23-Ford
Écart : 13,57s
Grille : 1er
En 1974, Emerson Fittipaldi quitta Lotus pour McLaren. Pour sa seconde sortie avec cette équipe, il décrocha la victoire au Brésil. Parti premier, il rétrograda en troisième place au début mais doubla rapidement Peterson pour gagner et marcher vers son second titre mondial.



11 BELGIQUE 1974

12 mai
Emerson Fittipaldi
McLaren M23-Ford
Écart : 0,35s
Grille : 4e



12 CANADA 1974

22 septembre
Emerson Fittipaldi
McLaren M23-Ford
Écart : 13,034s
Grille : 1er

13 ARGENTINE 1975

12 janvier
Emerson Fittipaldi
McLaren M23-Ford
Écart : 5,91s
Grille : 5e

14 ESPAGNE 1975

27 avril
Jochen Mass
McLaren M23-Ford
Écart : 1,1s
Grille : 11e

15 G.-BRETAGNE 1975

19 juillet
Emerson Fittipaldi
McLaren M23-Ford
Écart : 1 tour
Grille : 7e



16 ESPAGNE 1976

2 mai
James Hunt
McLaren M23-Ford
Écart : 30,97s
Grille : 1er



17 FRANCE

4 juillet

James Hunt

McLaren M23-Ford

Écart : 12,70s

Grille : 1er



1976

25 GRANDE-BRETAGNE 1981

18 juillet

John Watson

McLaren MP4/1-Ford

Écart : 40,652s

Grille : 5e

Le début des années 1980 vit un changement de propriétaire : John Hogan de Marlboro signa un contrat de rapprochement entre McLaren et Project 4 Racing, l'écurie de Ron Dennis. Au volant du châssis révolutionnaire de John Barnard, John Watson s'envola vers une victoire à domicile à Silverstone, la plupart des protagonistes s'étant retirés.



18 ALLEMAGNE 1976

1er août

James Hunt

McLaren M23-Ford

Écart : 27,7s

Grille : 1er

19 PAYS-BAS 1976

29 août 1976

James Hunt

McLaren M23-Ford

Écart : 0,92s

Grille : 2e

26 USA OUEST 1 1982

4 avril

Niki Lauda

McLaren MP4/1B-Ford

Écart : 14,660s

Grille : 2e



20 CANADA 1976

3 octobre

James Hunt

McLaren M23-Ford

Écart : 6,331 s

Grille : 1er

27 BELGIQUE 1982

9 mai

John Watson

McLaren MP4/1B-Ford

Écart : 7,268s

Grille : 10e



21 USA EST 1976

10 octobre

James Hunt

McLaren M23-Ford

Écart : 8,030s

Grille : 1er

28 USA DÉTROIT 1982

6 juin

John Watson

McLaren MP4/1B-Ford

Écart : 15,726s

Grille : 17e

22 G.-BRETAGNE 1977

16 juillet

James Hunt

McLaren M26-Ford

Écart : 18,31s

Grille : 1er

29 G.-BRETAGNE 1982

18 juillet

Niki Lauda

McLaren MP4/1B-Ford

Écart : 25,726s

Grille : 5e



23 USA EST 1977

2 octobre

James Hunt

McLaren M26-Ford

Écart : 2,206s

Grille : 1er

31 BRÉSIL 1984

25 mars

Alain Prost

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 40,514s

Grille : 4e



24 JAPON 1977

23 octobre

James Hunt

McLaren M26-Ford

Écart : 1min2,45s

Grille : 2e



32 AFRIQUE DU SUD 84

7 avril

Niki Lauda

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 1min5,950s

Grille : 8e

23



35



33 SAINT-MARIN 1984

6 mai

Alain Prost

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 13,416s

Grille : 2e



37 ALLEMAGNE 1984

5 août

Alain Prost

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 3,149s

Grille : 1er

34 FRANCE 1984

20 mai

Niki Lauda

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 7,154s

Grille : 9e



38 AUTRICHE 1984

19 août

Niki Lauda

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 23,525s

Grille : 4e

35 MONACO 1984

3 juin

Alain Prost

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 7,466s

Grille : 1er

39 PAYS-BAS 1984

26 août

Alain Prost

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 10,283s

Grille : 1er



36 G.-BRETAGNE 1984

22 juillet

Niki Lauda

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 42,123s

Grille : 3e



40 ITALIE 1984

9 septembre

Niki Lauda

McLaren MP4/2-TAG

Écart : 24,249s

Grille : 4e →

41 EUROPE 1984

7 octobre
Alain Prost
McLaren MP4/2-TAG
Écart : 23,911s
Grille : 2e



42 PORTUGAL 1984

21 octobre
Alain Prost
McLaren MP4/2-TAG
Écart : 13,425s
Grille : 2e

43 BRÉSIL 1985

7 avril
Alain Prost
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 3,259s
Grille : 6e



44 MONACO 1985

19 mai
Alain Prost
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 7,541s
Grille : 5e

45 G.-BRETAGNE 1985

21 juillet
Alain Prost
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 1 tour
Grille : 3e



46 AUTRICHE 1985

18 août
Alain Prost
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 30,002s
Grille : 1er



47 PAYS-BAS 1985

25 août
Niki Lauda
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 0,232s
Grille : 10e

48 ITALIE 1985

8 septembre
Alain Prost
McLaren MP4/2B-TAG
Écart : 51,635s
Grille : 5e



49 SAINT-MARIN 1986

27 avril
Alain Prost
McLaren MP4/2C-TAG
Écart : 7,645s
Grille : 4e



50 MONACO 1986

11 mai
Alain Prost
McLaren MP4/2C-TAG
Écart : 25,022s
Grille : 1er

51 AUTRICHE 1986

17 août
Alain Prost
McLaren MP4/2C-TAG
Écart : 1 tour
Grille : 5e



52 AUSTRALIE 1986

26 octobre
Alain Prost
McLaren MP4/2C-TAG
Écart : 4,205s
Grille : 4e

Le dernier GP de l'année fut le théâtre d'une bataille pour le titre entre Nigel Mansell sur Williams-Honda d'une part et Nelson Piquet et Alain Prost sur TAG-McLaren d'autre part. À Adelaïde, pour la finale de la saison en Australie, Keke Rosberg menait, mais il se retira au 63e tour, pensant que son moteur allait exploser. En réalité, un de ses pneus arrière Goodyear s'était dégonflé. C'était un signe annonciateur. Le pneu arrière gauche de Nigel Mansell explosa alors qu'il roulait à 290 km/h sur Dequetteville Terrace, et il glissa jusqu'à s'arrêter. Williams rappela immédiatement Nelson Piquet par précaution, ce qui permit à Alain Prost de mener sereinement et de remporter son 25e GP et son 2e titre mondial.

53 BRÉSIL 1987

12 avril
Alain Prost
McLaren MP4/3-TAG
Écart : 40,547s
Grille : 5e



54 BELGIQUE 1987

17 mai
Alain Prost
McLaren MP4/3-TAG
Écart : 24,764s
Grille : 6e

55 PORTUGAL 1987

20 septembre
Alain Prost
McLaren MP4/3-TAG
Écart : 20,493s
Grille : 3e

56 BRÉSIL 1988

3 avril
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 9,873s
Grille : 3e

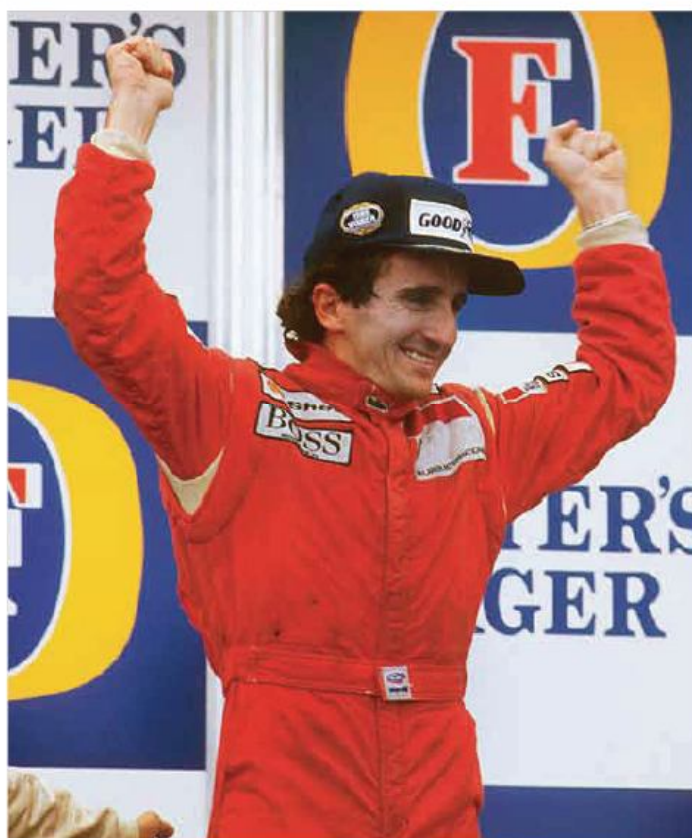


57 SAINT-MARIN 1988

1er mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 2,334s
Grille : 1er

58 MONACO 1988

15 mai
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 20,453s
Grille : 2e



59 MEXIQUE 1988

29 mai
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 7,104s
Grille : 2e

60 CANADA 1988

12 juin
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 5,934s
Grille : 1er



61 USA 1988

19 juin
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 38,713s
Grille : 1er

62 FRANCE 1988

3 juillet
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 31,752s
Grille : 1er



63 G.-B. 1988

10 juillet
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 23,344s
Grille : e

64 ALLEMAGNE 1988

24 juillet
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 13,609s
Grille : 1er

65 HONGRIE 1988

7 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 0,529s
Grille : 1er



66 BELGIQUE 1988

28 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 30,470s
Grille : 1er

67 PORTUGAL 1988

25 septembre
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 9,553s
Grille : 1er



68 ESPAGNE 1988

2 octobre
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 26,232s
Grille : 2e



69 JAPON 1988

30 octobre
Ayrton Senna
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 13,363s
Grille : 1er
Senna partait pour la 28e fois en pole position, ce qui lui conférait un avantage sur son équipier Alain Prost dans leur légendaire bataille pour le titre mondial. Senna cala lors du départ et fut distancé mais, dans l'une des plus belles courses de sa vie, il revint à l'attaque avec sa MP4/4 pour talonner Alain Prost, qui menait depuis le début. Au 28e tour, ils prirent un tour à Mauricio Gugelmin et Andrea de Cesaris. Senna en profita pour foncer, prendre la tête et empêcher son premier titre mondial.



70 AUSTRALIE 1988

13 novembre
Alain Prost
McLaren MP4/4-Honda
Écart : 36,787s
Grille : 2e

71 SAINT-MARIN 1989

23 avril
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 40,225s
Grille : 1er

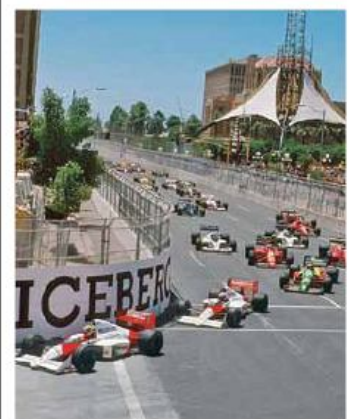
72 MONACO 1989

7 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 52,529s
Grille : 1er



73 MEXIQUE 1989

28 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 15,560s
Grille : 1er



74 USA 1989

4 juin
Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 39,696s
Grille : 2e

75 FRANCE 1989

9 juillet
Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 44,017s
Grille : 1er



76 G.-BRETAGNE 1989

16 juillet
Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 19,369s
Grille : 2e →

77 ALLEMAGNE 1989

30 juillet
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 18,151s
Grille : 1er

78 BELGIQUE 1989

27 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 1,304s
Grille : 1er



79 ITALIE 1989

10 septembre
Alain Prost
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 7,326s
Grille : 4e



80 ESPAGNE 1989

1er octobre
Ayrton Senna
McLaren MP4/5-Honda
Écart : 27,051s
Grille : 1er

81 USA 1990

11 mars
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 8,685s
Grille : 5e

82 MONACO 1990

27 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 1,087s
Grille : 1er



83 CANADA 1990

10 juin
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 10,497s
Grille : 1er



84 ALLEMAGNE 1990

29 juillet
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 6,520s
Grille : 1er



85 BELGIQUE 1990

26 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 3,550s
Grille : 1er



86 ITALIE 1990

9 septembre
Ayrton Senna
McLaren MP4/5B-Honda
Écart : 6,054s
Grille : 1er



87 USA 1991

10 mars
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 16,322s
Grille : 1er

88 BRÉSIL 1991

24 mars
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 2,991s
Grille : 1er



91 HONGRIE 1991

11 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 4,599s
Grille : 1er

92 BELGIQUE 1991

24 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 1,901s
Grille : 1er

89 SAINT-MARIN 1991

28 avril
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 1,675s
Grille : 1er

93 JAPON 1991

20 octobre
Gerhard Berger
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 0,344s
Grille : 1er

90 MONACO 1991

12 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 18,348s
Grille : 1er

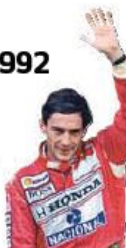
94 AUSTRALIE 1991

3 novembre
Ayrton Senna
McLaren MP4/6-Honda
Écart : 1,259s
Grille : 1er



95 MONACO 1992

31 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/7-Honda
Écart : 0,215s
Grille : 3e



96 CANADA 1992

14 juin
Gerhard Berger
McLaren MP4/7-Honda
Écart : 12,401s
Grille : 4e

97 HONGRIE 1992

16 août
Ayrton Senna
McLaren MP4/7-Honda
Écart : 40,139s
Grille : 3e

98 ITALIE 1992

13 septembre
Ayrton Senna
McLaren MP4/7-Honda
Écart : 17,050s
Grille : 2e



99 AUSTRALIE 1992

8 novembre
Gerhard Berger
McLaren MP4/7-Honda
Écart : 0,741s
Grille : 4e

100 BRÉSIL 1993

28 mars
Ayrton Senna
McLaren MP4/8-Ford
Écart : 16,625s
Grille : 3e

101 EUROPE 1993

11 avril
Ayrton Senna
McLaren MP4/8-Ford
Écart : 1min23,199 s
Grille : 4e



102 MONACO 1993

23 mai
Ayrton Senna
McLaren MP4/8-Ford
Écart : 52,118s
Grille : 3e

103 JAPON 1993

24 octobre
Ayrton Senna
McLaren MP4/8-Ford
Écart : 11,435s
Grille : 2e

104 AUSTRALIE 1993

7 novembre
Ayrton Senna
McLaren MP4/8-Ford
Écart : 9,259s
Grille : 1er

Ce fut la dernière course d'Ayrton Senna pour McLaren et ce devait être sa dernière victoire en F1 avant son décès prématuré en mai suivant. Ce GP fut aussi le dernier d'Alain Prost, qui finit second. Mettant de côté leurs différences, les deux hommes se retrouvèrent côte à côte sur le podium, ce qui fut un moment émouvant et historique. Senna décrocha sa 65e pole position à Adelaïde et signa une course sans surprises au volant de sa MP4/8, dans une saison où la McLaren avait joué les seconds rôles derrière la Williams FW15C.



105 AUSTRALIE 1997

9 mars
David Coulthard
McLaren MP4-12-Mercedes
Écart : 20,046s
Grille : 4e

Lorsque McLaren arriva à Melbourne pour la saison 1997, c'était le début d'une ère nouvelle. Après 22 années de partenariat avec Marlboro, l'équipe avait passé un accord avec la marque West, quittant sa livrée rouge et blanche pour une tenue argent. À la suite d'un pari avec Norbert Haug, Coulthard se teignit les cheveux en argenté, histoire d'être assorti à sa voiture après être remonté de la 4e place sur la grille à la victoire. Ce fut aussi la première course pour McLaren d'un nouveau responsable technique, Adrian Newey, et la première victoire de l'équipe en cinquante GP.



106 ITALIE 1997

7 septembre
David Coulthard
McLaren MP4-12-Mercedes
Écart : 1,937s
Grille : 6e



107 EUROPE 1997

26 octobre
Mika Häkkinen
McLaren MP4-12-Mercedes
Écart : 1,654s
Grille : 5e

108 AUSTRALIE 1998

8 mars
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 0,702s
Grille : 1er

109 BRÉSIL 1998

29 mars
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 1,102s
Grille : 1er



110 SAINT-MARIN 1998

26 avril
David Coulthard
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 4,554s
Grille : 1er



111 ESPAGNE 1998

10 mai
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 9,439s
Grille : 1er

112 MONACO 1998

24 mai
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 11,475s
Grille : 1er →



113 AUTRICHE 1998

26 juillet
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 5,289s
Grille : 3e

114 ALLEMAGNE 1998

2 août
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 0,426s
Grille : 1er

115 LUXEMBOURG 98

27 septembre
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 2,211s
Grille : 3e

116 JAPON 1998

1er novembre
Mika Häkkinen
McLaren MP4-13-Mercedes
Écart : 6,491s
Grille : 2e



118 ESPAGNE 1999

30 mai
Mika Häkkinen
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 6,238s
Grille : 1er

119 CANADA 1999

13 juin
Mika Häkkinen
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 0,782s
Grille : 2e

120 G.-BRETAGNE 1999

11 juillet
David Coulthard
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 1,829s
Grille : 3e

121 HONGRIE 1999

15 août
Mika Häkkinen
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 9,706s
Grille : 1er

122 BELGIQUE 1999

29 août
David Coulthard
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 10,469s
Grille : 2e

123 JAPON 1999

31 octobre
Mika Häkkinen
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 5,015s
Grille : 2e

124 G.-BRETAGNE 2000

23 avril
David Coulthard
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 1,477s
Grille : 4e



125 ESPAGNE 2000

7 mai
Mika Häkkinen
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 16,066s
Grille : 2e

126 MONACO 2000

4 juin
David Coulthard
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 15,889s
Grille : 3e

127 FRANCE 2000

2 juillet
David Coulthard
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 14,748s
Grille : 2e

128 AUTRICHE 2000

16 juillet
Mika Häkkinen
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 12,535s
Grille : 1er

129 HONGRIE 2000

13 août
Mika Häkkinen
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 7,917s
Grille : 3e

130 BELGIQUE 2000

27 août
Mika Häkkinen
McLaren MP4-15-Mercedes
Écart : 1,014s
Grille : 1er

131 BRÉSIL 2001

1er avril
David Coulthard
McLaren MP4-16-Mercedes
Écart : 16,164s
Grille : 5e

132 AUTRICHE 2001

13 mai
David Coulthard
McLaren MP4-16-Mercedes
Écart : 2,190s
Grille : 7e

133 G.-BRETAGNE 2001

15 juillet
Mika Häkkinen
McLaren MP4-16-Mercedes
Écart : 33,646s
Grille : 2e



117 BRÉSIL 1999

11 avril
Mika Häkkinen
McLaren MP4-14-Mercedes
Écart : 4,925s
Grille : 1er



134 USA 2001

30 septembre

Mika Häkkinen

McLaren MP4-16-Mercedes

Écart : 11,046s

Grille : 4e

135 MONACO 2002

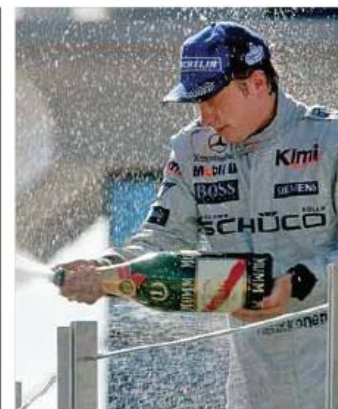
26 mai

David Coulthard

McLaren MP4-17A-Mercedes

Écart : 1,049s

Grille : 2e



136 AUSTRALIE 2003

9 mars

David Coulthard

McLaren MP4-17D-Mercedes

Écart : 8,675s

Grille : 11e

137 MALAISIE 2003

23 mars

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-17D-Mercedes

Écart : 39,286s

Grille : 7e

McLaren entama 2003 en fanfare, remportant les deux premiers GP de la saison. Et au GP de Malaisie, Kimi Räikkönen conjura enfin le mauvais sort en remportant à Sepang sa première victoire après avoir dominé la course. Beaucoup de premières fois ce week-end-là, car Fernando Alonso décrocha sa toute première pole, devenant alors le plus jeune pole-man de l'histoire de la discipline. Cette victoire plaça Räikkönen et Coulthard en tête du classement provisoire du championnat mais, étrangement, McLaren ne gagna plus rien avant le GP de Belgique de l'année suivante !



138 BELGIQUE 2004

29 août

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-19B-Mercedes

Écart : 3,132s

Grille : 10e

139 ESPAGNE 2005

8 mai

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 27,652s

Grille : 1er

140 MONACO 2005

22 mai

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 13,877s

Grille : 1er

141 CANADA 2005

12 juin

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 1,137s

Grille : 7e

142 G.-B. 2005

10 juillet

Juan Pablo Montoya

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 2,739s

Grille : 3e



143 HONGRIE 2005

31 juillet

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 35,581s

Grille : 4e

144 TURQUIE 2004

21 août

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 18,609s

Grille : 1er

145 ITALIE 2005

4 septembre

Juan Pablo Montoya

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 2,479s

Grille : 1er

146 BELGIQUE 2005

11 septembre

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 28,394s

Grille : 2e

147 BRÉSIL 2005

25 septembre

Juan Pablo Montoya

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 2,527s

Grille : 2e

148 JAPON 2005

9 octobre

Kimi Räikkönen

McLaren MP4-20A-Mercedes

Écart : 1,633s

Grille : 17e



149 MALAISIE 2007

8 avril

Fernando Alonso

McLaren MP4-22-Mercedes

Écart : 17,557s

Grille : 2e →



150 MONACO 2007

27 mai
Fernando Alonso
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 4,095s
Grille : 1er



151 CANADA 2007

10 juin
Lewis Hamilton
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 4,343s
Grille : 1er

152 USA 2007

17 juin
Lewis Hamilton
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 1,518s
Grille : 1er



153 EUROPE 2007

22 juillet
Fernando Alonso
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 8,155s
Grille : 2e

154 HONGRIE 2007

5 août
Lewis Hamilton
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 0,715s
Grille : 1er

155 ITALIE 2007

9 septembre
Fernando Alonso
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 6,062s
Grille : 1er



156 JAPON 2007

30 septembre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-22-Mercedes
Écart : 8,377s
Grille : 1er



157 AUSTRALIE 2008

16 mars
Lewis Hamilton
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 5,478 s
Grille : 1er



158 MONACO 2008

25 mai
Lewis Hamilton
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 3,064 s
Grille : 3e



159 GRANDE-BRETAGNE 2008

6 July 2008
Lewis Hamilton
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 1min8,577s
Grille : 4e

Cet après-midi-là, tandis que ses adversaires Massa, Kubica et Raikkönen galéraient, Hamilton pilota à la perfection sur une piste détremmée, réalisant une des plus brillantes courses de sa carrière. À mi-distance, il menait avec 23,7 secondes d'avance sur la BMW de Nick Heidfeld. « J'ai dû ralentir car l'équipe m'a reproché de prendre trop d'avance, a révélé Hamilton plus tard. Je ne voulais pas ralentir de peur de perdre ma concentration. En pilotant, je me disais : "Si je gagne celle-ci, ce sera ma plus belle victoire." » Et il a gagné !



160 ALLEMAGNE 2008

20 juillet
Lewis Hamilton
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 5,586s
Grille : 1er

163 HONGRIE 2009

26 juillet
Lewis Hamilton
McLaren MP4-24-Mercedes
Écart : 11,529s
Grille : 4e



161 HONGRIE 2008

3 août
Heikki Kovalainen
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 11,061s
Grille : 2e



164 SINGAPOUR 2009

27 septembre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-24-Mercedes
Écart : 9,634s
Grille : 1er

162 CHINE 2008

19 octobre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-23-Mercedes
Écart : 14,925s
Grille : 1er

165 AUSTRALIE 2010

28 mars
Jenson Button
McLaren MP4-25-Mercedes
Écart : 12,034s
Grille : 4e



166 CHINE 2010

18 avril
Jenson Button
McLaren MP4-25-Mercedes
Écart : 1,530s
Grille : 5e

167 TURQUIE 2010

30 mai
Lewis Hamilton
McLaren MP4-25-Mercedes
Écart : 2,645s
Grille : 2e



168 CANADA 2010

13 juin
Lewis Hamilton
McLaren MP4-25-Mercedes
Écart : 2,254s
Grille : 1er

169 BELGIQUE 2010

29 août
Lewis Hamilton
McLaren MP4-25-Mercedes
Écart : 1,571s
Grille : 2e



170 CHINE 2011

17 avril
Lewis Hamilton
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 5,198s
Grille : 3e

171 CANADA 2011

12 juin
Jenson Button
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 2,709s
Grille : 7e



172 ALLEMAGNE 2011

24 juillet
Lewis Hamilton
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 3,980s
Grille : 2e



173 HONGRIE 2011

31 juillet
Jenson Button
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 3,588s
Grille : 3e



174 JAPON 2011

9 octobre
Jenson Button
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 1,160s
Grille : 2e



175 ABOU DHABI 2011

13 novembre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-26-Mercedes
Écart : 8,457s
Grille : 2e

176 AUSTRALIE 2012

18 mars
Jenson Button
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 2,139s
Grille : 2e

177 CANADA 2012

10 juin
Lewis Hamilton
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 2,513s
Grille : 2e

178 HONGRIE 2012

29 juillet
Lewis Hamilton
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 1,032s
Grille : 1er



179 BELGIQUE 2012

2 septembre
Jenson Button
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 13,624s
Grille : 1er

180 ITALIE 2012

9 septembre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 4,356s
Grille : 1er



181 USA 2012

18 novembre
Lewis Hamilton
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 0,675s
Grille : 2e



182 BRÉSIL 2012

25 novembre
Jenson Button
McLaren MP4-27-Mercedes
Écart : 2,754 s
Grille : 2e

Dans ses grands jours, Jenson Button est imbattable sous la pluie. Il remporta sa première victoire en Hongrie en 2006 sous une météo instable, et sa plus belle au GP du Canada 2011. Mais le point d'orgue de la 182e victoire de McLaren en F1 fut quand Button rivalisa avec Hamilton pour prendre la tête du GP du Brésil à Interlagos, dernier GP de 2012. Il finit par gagner quand Lewis fut éjecté de la course par Hülkenberg sur Force India. 🏆



EN

STATS

Pour en savoir un peu plus sur celles qui font la F1 : les écuries



Le nombre d'équipes à avoir remporté le championnat constructeurs depuis ses origines en 1958 :
Ferrari, Williams, McLaren, Lotus, Red Bull, Cooper, Brabham, Renault, Vanwall, BRM, Matra, Tyrrell, Benetton, Brawn

37-19-16

Le nombre de pilotes qui ont gagné des GP pour **Ferrari, McLaren** et **Williams** respectivement

TROIS

QG différents de McLaren à Woking

Boundary Road



Albert Drive



McLaren Technology Centre



13541



presque **3000 de plus** que **McLaren**, juste derrière

1133 km

Ferrari 219 vict.

La distance qui sépare les deux écuries qui ont remporté le plus de victoires en F1 : **Ferrari (Maranello)** et **McLaren (Woking)**

McLaren 182 vict.

100

Le pourcentage parfait de réussite de Brawn GP, l'équipe

qui a gagné son unique tentative en championnat en 2009

24

Le record du nombre de **pole positions consécutives** revendiqué par Williams, de **Nigel Mansell** en France en 1992 à **Alain Prost** au Japon en 1993



POLES



87

Le nombre record de *hat-tricks* (victoire, pole position et tour le plus rapide) de Ferrari

11,33

La moyenne "championnat" de **Red Bull** – le nombre de victoires divisé par le nombre de titres (**34 victoires et trois titres constructeurs**), Williams totalisant **12,66 (114 et 9)**, Ferrari **13,68 (219 et 16)** et McLaren **22,75 (182 et 8)**



Damon Hill

31 COURSES



Heinz-Harald Frentzen



Jacques Villeneuve

Le record du nombre de courses consécutives menées par la même équipe, Williams, de **Damon Hill** en France en 1995 à **Heinz-Harald Frentzen** et **Jacques Villeneuve** à Saint-Marin en 1997. Sur ces 31 courses, ils en ont gagné 18

8

Le nombre d'écuries à avoir remporté un seul et unique GP, sans compter l'indy 500

0

Le nombre de **points** marqués par **Vanwall** en F1 après sa victoire au tout premier championnat constructeurs



CHUTE

À environ quatre mille mètres du sol, **Timo Glock** se lance dans une chute libre à 320 km/h. Et comme *F1 Racing* ferait n'importe quoi pour vous raconter une belle histoire, Tom Clarkson l'a accompagné...

"La sensation est incroyable, déclare Timo Glock. *Lorsqu'on saute de l'avion, on ne sait pas ce qui se passe, on tourne sur soi-même et on ne maîtrise plus rien. Ça fait carrément peur, mais une fois qu'on est stabilisé, c'est vraiment chouette. Vraiment super.* »

On se croirait un peu dans *L'Excellente Aventure de Bill et Ted*, d'ailleurs Timo a quelque chose de Keanu Reeves. Dix minutes après avoir sauté d'un Cessna 208 Caravan à 4000 mètres, il est surexcité. Il fait de grands gestes : il tourne les mains dans tous les sens pour décrire le looping qu'il a exécuté juste après avoir sauté de l'avion ; il fait le dos rond pour simuler la position de banane qu'il a adoptée pendant la chute libre et il lève les jambes pour simuler l'atterrissage. Difficile d'imaginer description plus détaillée et plus enthousiaste d'un saut en parachute !

En fait, Timo n'a probablement jamais évoqué ses pitreries en Formule 1 avec autant d'ardeur et d'enthousiasme. Il plane totalement, ce qui n'est pas étonnant, vu qu'il vient de sauter d'un avion à 4000 mètres au-dessus du Jumeirah Palm de Dubaï. Piloter une voiture de F1 sur les circuits de Hermann Tilke doit sembler bien insipide à côté.

Entre les GP d'Inde et d'Abou Dhabi 2012, Timo tue le temps en sautant en parachute. Il a vu sur YouTube des vidéos d'amateurs de sensations fortes tombant du ciel (dont Travis Pastrana, qui a sauté d'un avion sans parachute) et maintenant, il veut y goûter. Avec parachute. Il est allé à Skydive Dubai, une entreprise qui compte parmi ses clients un certain Tom Cruise et plusieurs princes du Moyen-Orient. Et comme on est prêts à tout chez *F1 Racing* pour déguster une exclusivité, on a décidé de sauter avec lui.

Avant le saut, Timo est très détendu. Il signe son formulaire d'assurance (quelque quatre pages) sans un brin de nervosité et s'enquiert calmement des aspects sécurité. « *Et si le parachute principal ne s'ouvre pas ?* » Il y en a un de secours. « *Et si le moniteur attaché dans mon dos s'évanouit pendant la chute libre ?* » Le parachute s'ouvre automatiquement s'il passe la barre des 600 mètres à une vitesse trop élevée.

Sur le papier, sauter en parachute est plus sûr que de traverser la rue, et les moniteurs de Skydive Dubai sont très expérimentés. Celui de Timo, à qui il sera sanglé pour le saut en tandem, a réalisé plus de 5000 sauts, et l'entreprise Skydive Dubai est très pro. Elle organise plus de 500 sauts par jour dans ses deux bases de Dubaï, et doit donc être dirigée avec la même précision militaire qu'une écurie de F1. En fait, Timo trouve de nombreux parallèles entre les deux sports.

« *Il faut savoir se reposer complètement sur les autres, analyse Timo. Lors d'un saut en parachute en tandem, on est entre les* →





mains d'une autre personne, et c'est assez comparable à la Fi. Si on aborde un virage à 240 km/h et que la roue se détache ou que quelque chose se casse, ça peut faire mal. Avec le temps, j'ai appris à faire confiance aux autres, et je suis assez détendu dans ces situations. »

Timo se hisse à l'arrière du Cessna et prend place sur une banquette. Il porte le harnais qui le reliera à son moniteur, mais il y a un quart d'heure de vol pour atteindre l'altitude du saut et ils ne seront rattachés que quelques minutes avant le coup d'envoi. Timo porte un short et un tee-shirt, espérant que la chaleur du désert lui suffira pendant sa minute de chute libre entre 4000 et 1200 mètres.

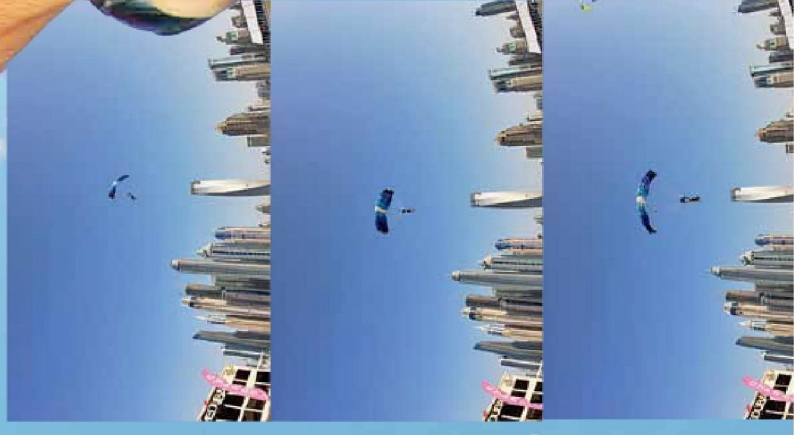
Le briefing de sécurité précédant le vol consiste en un rappel de quelques bases : quelle position prendre lorsqu'on quitte l'avion, quelle forme exécuter en chute libre et comment atterrir. Trois étapes, toutes faciles à comprendre – et inutile de préciser ce qu'il faut faire en cas de panne de l'avion !

Une fois dans les airs, il est difficile de s'entendre à l'arrière du Cessna, avec le bruit du moteur et du vent, mais Timo est souriant et détendu. Lorsqu'on dépasse les 3000 mètres, le moniteur s'attache à Timo à grand renfort de clips. Une fois bien reliés, ils ne peuvent pas effectuer de mouvement indépendant : Timo doit évoluer en tandem pour atteindre péniblement la sortie. Ils se déplacent maladroitement comme un escargot à la coquille trop grande.

Détail décevant, il n'y a pas de voyant rouge clignotant comme dans les films. Le moment du saut est signalé par le moniteur qui montre la porte et, une fois en position, Timo est suspendu hors de l'avion alors que l'instructeur est encore assis sur le bord. Son corps est ballotté comme une poupée de chiffon par un vent à 320 km/h, et c'est à cet instant que notre homme commence le compte à rebours : trois doigts, deux doigts, un doigt... Puis le monde bascule sous les yeux de Timo.

S'éjectant de l'avion, ils disparaissent de ma vue. À en juger par ma propre expérience deux minutes plus tard, il n'aura pas eu le temps de réfléchir. La violence du vent lui aura coupé le souffle et les pirouettes l'auront désorienté. L'alternance ciel-terre-ciel

“La chute libre,
c'est intéressant
d'un point de vue
aérodynamique : à 200 km/h,
le moindre mouvement
influence la trajectoire”



l'aura étonné — c'est seulement plus tard que j'ai repensé à Felix Baumgartner (aucun rapport avec Zsolt), qui a probablement connu la même sensation, mais à 39 kilomètres au-dessus du sol, lorsqu'il a battu le record du saut en chute libre en 2012.

Pour comprendre la violence des forces que l'on ressent simplement à cause du vent, essayez de sortir la tête de la fenêtre d'une voiture lancée à 200 km/h (de préférence sur circuit, pas sur la route), puis imaginez que c'est votre corps tout entier qui est ainsi secoué tout en étant projeté vers le sol. Ou alors, imaginez un saut à l'élastique sous anabolisants.

Une minute de chute libre, cela passe vite, mais c'est suffisamment long pour avoir conscience de ce qu'on fait. Et quand on se rend compte qu'un photographe nous accompagne dans cette chute, les inhibitions disparaissent. D'où quelques grimaces ridicules.

« La chute libre est très intéressante d'un point de vue aérodynamique, déclare Timo Glock. On découvre qu'à 200 km/h, le moindre mouvement peut avoir un effet sur la trajectoire. Levez un tout petit peu le menton et vous sentez que tout le corps bouge. J'ai compris que la moindre modification aérodynamique sur une voiture pouvait tout changer. »

Voilà ce qui est admirable chez Timo : il pense toujours à la F1, même quand il tombe du ciel. Après trois saisons mornes (selon lui) chez Marussia, il ne cesse de vanter les progrès réalisés par l'écurie depuis ses débuts. Il est animé d'une telle passion pour cette équipe que l'on commence à comprendre pourquoi il l'a préférée à Renault en 2010 (alors encore sous le nom de Virgin).

« L'écurie fonctionne mieux que jamais, déclare Timo. Nous avons la nouvelle usine de Banbury et nous avons réalisé pas mal de restructurations récemment. Pat Symonds a fait un super boulot en tant que consultant technique, et le partenariat technique avec McLaren commence vraiment à donner des résultats : nous utilisons leur simulateur et, en six mois, le programme de soufflerie a beaucoup avancé. Nous avons beaucoup progressé par rapport à Caterham, et j'espère que ça continuera l'an prochain. J'ai totalement confiance en cette équipe. »



“Dans un saut en tandem, on est entre les mains de quelqu'un d'autre. Comme en F1.”

Timo aime tellement son équipe qu'il a offert un saut en parachute à 20 mécaniciens à Dubaï et un dîner pour toute la troupe après la dernière course au Brésil. L'un d'entre eux, qui travaillait avant chez McLaren, nous confie que Timo lui a donné deux des plus beaux jours de sa vie :

Interlagos 2008, quand Lewis Hamilton dépasse Timo sur la boucle finale pour obtenir la 5e place et assurer le titre, et, plus récemment, le saut en parachute.

Entièrement dédié à la cause, Timo Glock ne ressent aucune amertume pour s'être fait couper l'herbe sous le pied par Toyota fin 2009, alors que sa carrière aurait pu vraiment décoller. Il avait fini 2e au GP de Singapour cette année-là, mais six semaines plus tard, Toyota quittait la F1.

« Ça ne sert à rien de regarder en arrière, explique-t-il. Je suis impatient de voir ce que peut réaliser l'équipe. Il nous faudra juste un budget plus conséquent qui nous permette de rivaliser à armes égales. Je suis toujours à fond lorsque j'arrive sur un circuit pour piloter une F1. Qu'on soit dans une Red Bull ou une Marussia, ces voitures sont toujours plus rapides que toutes les autres. Je sais que j'ai de la chance de faire ce boulot. »

Les moteurs ont beau être puissants et l'aérodynamisme impressionnant, la sensation doit être très différente de celle d'un saut en parachute. Sauter d'un avion est un acte exceptionnel qui attire les pilotes de F1 amateurs de sensations fortes. Sebastian Vettel et Mark Webber l'ont fait tous les deux... Timo a rejoint le groupe.

« J'imagine qu'on prend son pied à chaque fois, déclare Timo. Même au centième saut, on doit toujours flipper, car on saute d'un avion, tout de même ! Tout le plaisir est là, et c'est pourquoi j'en redemande. »

« Un jour, je voudrais sauter seul ; c'est l'objectif. Je voudrais me retrouver là-haut tout seul, sans la sécurité apportée par la présence d'un autre. »

Oui, ça serait vraiment cool, ça ! **F1**



F1 Racing tient à remercier le personnel de Skydive Dubai pour avoir organisé le saut de Timo. Plus d'infos sur le site www.skydivedubai.ae.



Dieter Rencken POWERPLAY

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

EST-IL BIEN RAISONNABLE DE LAISSER NIKI LAUDA PRENDRE LES RÊNES DE LA F1 CHEZ MERCEDES ?

"Lauda a déjà occupé deux fois des postes de direction, chez Ferrari et Jaguar. Les deux aventures n'ont guère été brillantes"



Mais que se passe-t-il chez Mercedes-Benz Motorsport ? Après avoir d'abord décliné les termes de l'offre commerciale faite par le magnat de la F1, Bernie Ecclestone, pour assurer sa présence en F1 au-delà de l'expiration des Accords Concorde 2010-2012, l'entreprise s'est non seulement engagée jusqu'en 2020 mais a également confié à Niki Lauda le poste de directeur non exécutif – le triple champion du monde autrichien avait été chargé par Ecclestone de négocier un accord.

Faire de Lauda le grand observateur de Stuttgart semble frappé au coin du bon sens. Niki est un homme d'une grande intelligence ; mais on le soupçonne d'avoir été catapulté à ce poste par Bernie Ecclestone. Après tout, les deux hommes se connaissent depuis longtemps : en 1978, alors patron de Brabham, Ecclestone avait subtilisé à Ferrari son champion du monde en titre. Si vous cherchez Niki sur le paddock aujourd'hui, il est fort probable que vous le trouviez chez Ecclestone.

Lauda aurait, paraît-il, joué un rôle crucial dans l'arrivée de Lewis Hamilton chez Mercedes – mais n'était-il pas juste le bras armé d'Ecclestone, même si McLaren s'est montrée inflexible dans ses négociations commerciales avec le pilote britannique ? Quel meilleur moyen de régler ses comptes que de fomentier le départ de la star de l'équipe ? N'oubliez pas que l'an dernier, au GP de Belgique, c'est Eddie Jordan qui avait laissé filtrer l'info comme quoi Ecclestone allait embaucher Lewis Hamilton pour remplacer Michael Schumacher – un mois avant l'annonce officielle...

L'encre du contrat Lauda/Mercedes était encore fraîche quand Norbert Haug a présenté sa démission du poste de vice-président de Mercedes Motorsport, après plus de 20 ans de bons et loyaux services. Trois ans après avoir racheté Brawn GP pour satisfaire son rêve de F1 en tant que constructeur, Mercedes subit donc à la fois un changement de direction et un renouvellement de ses pilotes.

Ross Brawn et Nick Fry (deux directeurs d'équipe expérimentés, le premier ayant supervisé les opérations chez Ferrari et Benetton lorsque ces écuries régnaient sur la F1 avant de passer chez Honda et de dominer en 2009 avec l'écurie portant désormais son nom) ont conservé la confiance de Mercedes, qui a par ailleurs embauché les anciens directeurs techniques de Renault, Ferrari et Honda, respectivement Bob Bell, Aldo Costa et Geoff Willis. On se demande d'ailleurs si,

même avant l'arrivée de Lauda, l'écurie ne croulait pas sous le nombre de ses grosses pointures.

Il est vrai que le départ de Norbert Haug a légèrement rééquilibré la pyramide, mais Lauda a-t-il le talent nécessaire pour métamorphoser une écurie qui boxe actuellement deux catégories sous son poids ? Depuis son titre des constructeurs en 2009, alors qu'elle s'appelait encore Brawn GP, l'écurie de Brackley a terminé – cette fois en tant que Mercedes GP – à la 4^e place en 2010 et 2011, à la 5^e en 2012. D'accord, il y a eu la superbe victoire de Nico Rosberg en Chine, mais celle-ci n'a été possible que parce que les pièces du puzzle se sont parfaitement emboîtées – comme ce fut le cas pour sept autres pilotes en 2012. Mercedes dispose d'infrastructures *nec plus ultra*, dont un département qui produit ses propres moteurs, le budget d'un grand constructeur automobile et une réputation d'excellence pour l'ingénierie de haute volée. Et avec Ross Brawn, elle bénéficie d'un des meilleurs managers du muret des stands – un homme qui a huit titres d'équipe à son palmarès.

Pourtant, l'aventure de Mercedes en F1 n'a pas encore débouché sur le succès espéré. L'équipe souffre peut-être de l'inertie qui a miné Honda, Toyota et BMW, ainsi que presque tous les autres constructeurs qui détenaient une écurie. La seule exception est Renault – l'entreprise était le fief de Flavio Briatore et il la dirigeait d'une main de fer.

À 63 ans, avec son franc-parler, Lauda est-il l'homme qui aidera Mercedes à gagner les trophées qu'elle mérite ? Il a déjà occupé deux fois des postes de direction : consultant chez Ferrari et directeur d'équipe de Jaguar Racing.

Peu de victoires lors de ces deux périodes : ses fonctions chez Ferrari ont coïncidé avec la traversée du désert du cheval cabré, et Jaguar a bouclé les saisons 2001 et 2002 aux 8^e et 7^e places, loin derrière Jordan et Sauber malgré la puissance de Ford Motor.

L'échec de Lauda chez Jaguar n'est pas une surprise : l'histoire nous a appris que les grands pilotes font rarement de grands patrons d'écurie. Prenez par exemple le légendaire Alfred Neubauer, devenu le premier patron d'écurie après avoir raté sa carrière de pilote : il a mené les flèches d'argent au sommet dans les années 1950.

La morale de cette histoire ? Pour gagner en F1, ne laissez pas un ancien pilote de renom s'approcher de trop près.



POWERED by
SUBARU

VU DANS LE CATALOGUE
ART INGELS PAGES 13 & 14



ufolep
Catégorie Mini
& Catégorie Jeune

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

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

À PARTIR DE
2290€
LE KART COMPLET

POWERED by
SUBARU



MATÉRIEL FACILE À UTILISER,
PARTICULIÈREMENT FIABLE ET PERFORMANT,
LA FORMULE SUBARU RÉPOND À TOUTES LES ATTENTES
NOTAMMENT EN MATIÈRE DE PRIX ET D'ÉQUITÉ SPORTIVE
(LES MOTEURS SUBARU SONT PLOMBÉS D'ORIGINE)



DISPONIBLES
CHEZ TOUS LES DISTRIBUTEURS
SUBARU KARTING ET SUR TOUTPOURLEKART.FR

OF COURSE

WWW.TOUTPOURLEKART.FR



Prestige RACING

Les plus beaux circuits en "prêt-à-piloter"

*Venez roulez avec votre auto sur les plus belles pistes d'Europe
roulage libre, pas de session*

Sans contrainte ni pression dans une ambiance décontractée

CALENDRIER 2013

19 Mars	Circuit de Mugello
4 Avril	Circuit FI de Magny-Cours
19 Avril	Circuit de motorland Aragon
8 Mai	Circuit de Valencia (Espagne)
22 Mai	Circuit FI de Barcelone
27 Juin	Circuit FI de Magny-Cours
6 Juillet	Circuit du Castellet (Hors club)
24 Juillet	Circuit de Dijon
4 Septembre	Circuit FI de Magny-Cours
3 Octobre	Circuit Bugatti Le Mans
18 Octobre	Circuit d'Imola
31 Octobre	Circuit FI de Magny-Cours
15 Novembre	Circuit FI de Barcelone

*(Inscription réservée à une vingtaine de véhicules par sortie)
Possibilité de transport de l'auto . Simulateur de conduite sur place*



Pour plus de détails

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING
TEL: (+33) 06 80 34 21 26
info@prestige-racing.com

Prestige Racing est une SAS au capital de 5.569.060,00 euros, RCS Créteil B 504 763 319