COURSE SUR GLACE AVEC KIMI » INTERVIEW JULES BIANCHI

F1 RACING

Plus

JEAN-ÉRIC VERGNE
répond à vos questions

NICO ROSBERG
fera-t-il échec et mat ?

DOSSIER SPÉCIAL FERRARI

ALONSO A LES CROCS

» LE CERVEAU
Comment Fernando écœure ses rivaux

» LA MÉTHODE
Pour Domenicali, il est "meilleur que jamais"

» LA MACHINE
On a pisté cette F138 qu'il jaugeait en piste

N° 170 - 5,60 €
Avril 2013

TECHNIQUE : Découvrez la Formule 1 parfaite pour tout gagner en 2013

B&B MEDIA
DOM 6,80 € - BELGIQUE 6,20 € - SUISSE 10,40 CHF - CANADA 11,95 CAN$
L 19828 - 170 H - F: 5,60 € - RD

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 F1 de Magny-Cours
19 Avril	Circuit de motorland Aragon
8 Mai	Circuit de Valencia (Espagne)
22 Mai	Circuit F1 de Barcelone
27 Juin	Circuit F1 de Magny-Cours
6 Juillet	Circuit du Castellet (Hors club)
24 Juillet	Circuit de Dijon
4 Septembre	Circuit F1 de Magny-Cours
3 Octobre	Circuit Bugatti Le Mans
18 Octobre	Circuit d'Imola
31 Octobre	Circuit F1 de Magny-Cours
15 Novembre	Circuit F1 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 details

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

F1 RACING

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
Valtteri Bottas, 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
Corelioprinting - 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 : bbmedia@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** : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert - CH-1227 Carouge - Tél. : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08 59 - e-mail : abonnements@dynapresse.ch
• **Belgique** : Abo Marque - email : bbmedia@abomarque.fr

F1 Racing est un mensuel publié en Afrique du Sud, Australie, Brésil, Belgique, Chine, Croatie, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Malaisie, Mexique, Moyen-Orient, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Rép. Tchèque, Roumanie, Turquie, Ukraine par Haymarket Autosport Group Publications Ltd, une division de Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Broom Road, Teddington, Middlesex TW11 9BE, Grande-Bretagne.
tél +44 208 267 5806
fax +44 208 267 5922

Publicité :
tél +44 208 614 8404
fax +44 208 267 5977
Formule 1 et F1 sont des marques de Formula One Licensing BV, société de Formula One Group. Ce magazine est en aucune façon affilié à Formula One Group. Les photographies et illustrations sont soumises à des droits d'auteur et autres. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans notre autorisation écrite de l'éditeur est interdite. Les photographies et illustrations sont fournies par des agences, des photographes et des sociétés de relations publiques et nous ne pouvons être tenus responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.



PRÉ-GRILLE / Frédéric Delarue / 04.2013

On prend les mêmes... et on ne recommence pas ?

Les deux premiers GP ont apporté leur lot de surprises. Qui aurait prédit la victoire de Räikkönen en Australie alors que le champion 2007 avait couvert 1180 km cet hiver – moitié moins que ses rivaux ? Iceman n'avait pu tester la compétitivité de son matériel en configuration course. Le pilotage ciselé de Kimi a fait merveille.

À peine remis de nos émotions, une semaine plus tard, qui pouvait prévoir le doublé de Red Bull en Malaisie (analyse complète dans le prochain *F1 Racing*), dans une chaleur étouffante, alors que la RB9 meulait ses pneus dans la fraîcheur de Melbourne ? Et qui aurait anticipé la bévue de Ferrari à Sepang lorsqu'elle a laissé Alonso continuer sa course avec un museau qui battait de l'aile ?

En 2012, la force de Ferrari, qui faisait la fierté de Fernando, avait été de ne pas commettre le moindre impair. Décidément oui, on prend les mêmes mais on ne recommence pas. Massa a dominé Alonso par deux fois en qualifications, deux fois en course, mais Ferrari a donné sa préférence stratégique à l'Espagnol. En Australie, McLaren était aux antipodes de sa domination de 2012. Aujourd'hui elle se pose la question de laisser filer la saison en cours pour se concentrer sur 2014.

Avec Lotus, Mercedes est la bonne surprise de ce début d'année. Elle a gagné une seconde dans l'hiver et a recollé à la locomotive de tête. Le plus dur est à venir pour ces deux écuries : pointer aux avant-postes toute l'année et non ponctuellement. En 2012, à cette époque, Vettel comptait 18 points contre 40 en 2013. Alonso en avait le double (35 contre 18). Seb aimerait bien que la F1 prenne les mêmes et recommence. Pour asseoir l'adage qui dit que *« La F1 est un sport auquel tout le monde participe mais où Vettel finit toujours par gagner. »*

SOMMAIRE / AVRIL 2013

PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

04 PARADES : les plus belles photos du mois
10 PITPASS : tout ce qui fait parler en Formule 1
18 TECHNIQUE : les essais sur piste
20 CHRONIQUE : Peter Windsor
22 CHRONIQUE : Valtteri Bottas
24 ÇA, C'ÉTAIT UNE F1 : l'Alfa Romeo 179

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

26 **RENCONTRE AVEC STEFANO DOMENICALI**
Le patron de la Scuderia évoque ce que représente d'occuper ce poste

32 **LA PISTE DE FIORANO A-T-ELLE UN AVENIR ?**
Ferrari fait des pieds et des mains pour utiliser de nouveau son circuit d'essais, réduit à l'état de vestige pour la F1 depuis la réduction des tests

35 **FERNANDO ALONSO "À BLOC"**
La perte du titre d'un rien en 2012 a (encore) décuplé sa motivation

42 **PORTRAIT DE CHRISTIAN HORNER**
Le jeune directeur de Red Bull Racing vise un quatrième triomphe de rang

46 **EN STATS : RED BULL RACING**
Tous les chiffres qui "font" l'écurie championne du monde depuis trois ans

48 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS À... JEAN-ÉRIC VERGNE**
Le jeune Français de Toro Rosso joue gros (à savoir une éventuelle place chez Red Bull en 2014) mais il est sûr de sa force et n'en fait pas une montagne...

54 **KIMI ET CHARLES SUR LA GLACE**
Nous avons suivi Räikkönen et Pic à Moscou, pour un festival de glisse

60 **NICO METTRA-T-IL LEWIS ÉCHEC ET MAT ?**
Rosberg retrouve Hamilton, qu'il a déjà côtoyé en F3 et qui risque de s'avérer un équipier (et donc un rival) beaucoup plus coriace que Michael Schumacher

64 **2,31 SECONDES : RECORD À BATTRE**
Passera-t-on à des pit-stops en moins de deux secondes cette saison ?

68 **LE *MAKING OF* D'UN *McDRIVER***
Sergio Pérez doit s'inscrire dans la continuité de ses illustres prédécesseurs

74 **LA MEILLEURE F1 DE 2013 !**
Premier épisode de notre "point" technique qui reviendra tous les trimestres

78 **INTERVIEW JULES BIANCHI**
F1 Racing l'a rencontré juste avant ses remarquables débuts en Australie

80 **PORTRAIT DE GIEDO VAN DER GARDE**
À la découverte de ce Néerlandais resté longtemps aux portes de la F1

82 **LA GRANDE INTERVIEW : SIR STERLING MOSS**
Boire les paroles du grand rival de Fangio est toujours un délice... partagé

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

90 BILAN : GP d'Australie
94 À VENIR : GP de Chine
96 À VENIR : GP de Bahreïn
98 CHRONIQUE : Dieter Rencken

ABONNEZ-VOUS pages 35, 51 et 73
Version numérique de **F1 Racing** disponible sur **relay.com**

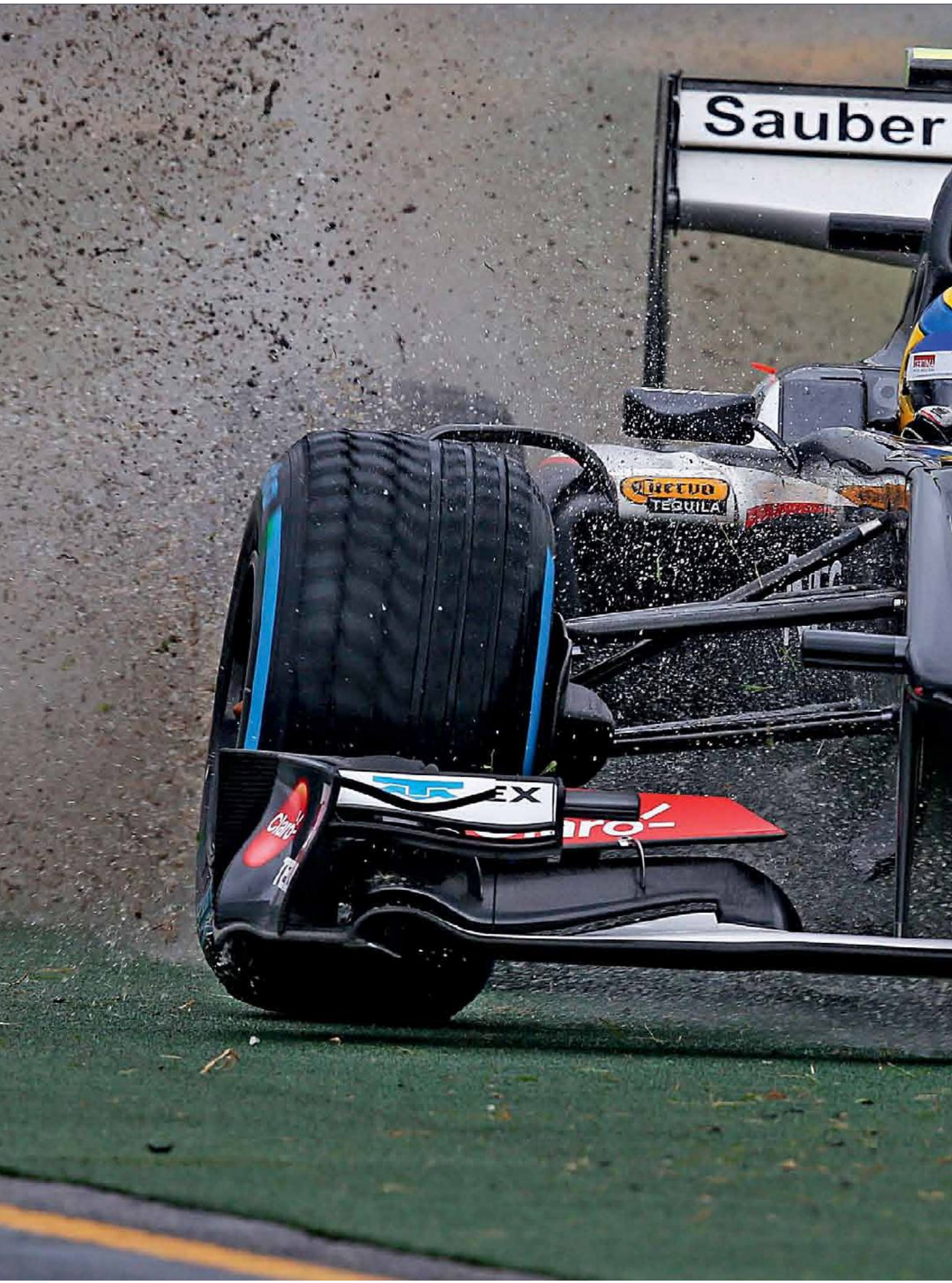











Sauber
TEQUILA



Parade

Chaud devant Esteban Gutiérrez espérait sans doute des débuts en F1 plus calmes, mais quand la pluie se mit à tomber le samedi du GP d'Australie, le Mexicain trouva sa Sauber bien farceuse. Détour dans la boue et rencontre avec un mur de pneus l'ont empêché de faire mieux que 18e sur la grille.
Où Albert Park, Australie **Quand** Samedi 16 mars 2013
Photographe Steven Tee/LAT

SCUDERIA FERRARI
SCUDERIA FERRARI
FIAT
HUBLOT
Santander



Parade

Incertitude Le GP d'Australie vient de s'achever, révélant qui avait fait le meilleur travail durant l'hiver... ou pas ? Se frayant un chemin entre la Lotus victorieuse et la Red Bull classée 3e, Fernando doit déjà cogiter sur ses chances de titre...

Où Albert Park, Australie
Quand Dimanche 17 mars 2013
Photographe Steven Tee/LAT

Parade

Le bon côté des choses Pour ses débuts chez Mercedes, une 3e place sur la grille et la 5e à l'arrivée furent des résultats, aux dires de Lewis Hamilton, "dépassant ses attentes". Peut-être aussi n'a-t-il pu réfréner un sourire en voyant son ancienne équipe souffrir et Jenson Button ne terminer que 9e...
Où Albert Park, Australie **Quand** Vendredi 15 mars 2013
Photographe Glenn Dunbar/LAT




PETRONAS
PETRONAS
PETRONAS



NEWS

Honda prépare son retour en F1

En 2015, le constructeur japonais va faire revivre son partenariat fructueux des années 80 avec McLaren

Un des partenariats les plus légendaires de l'histoire de la F1 va revivre en 2015 avec le retour du géant japonais Honda dans la discipline comme motoriste de McLaren.

Le contrat de McLaren avec Mercedes, son actuel fournisseur de moteurs, prévoit une éventuelle poursuite de ce partenariat en 2014 et 2015, mais dès 2015, McLaren basculera vers Honda, qui développe à l'heure actuelle son propre moteur.

Fin 2008, Honda se retirait de la F1 après plusieurs saisons infructueuses sous ses propres couleurs. Le motoriste a été attiré par le règlement qui, l'année prochaine, introduira un moteur 1,6 V6 turbo doté de puissants dispositifs de récupération d'énergie.

Le nouveau règlement, centré sur l'économie d'énergie, exigera des voitures qu'elles couvrent une course complète avec 100 kg d'essence, soit un tiers des besoins actuels.

La technologie développée sera directement transférable aux voitures de tourisme et les dirigeants de la F1 espèrent protéger la discipline des accusations de manque de réalisme, de sport démodé et d'extravagance financière tout en attirant de nouveaux investisseurs.

Honda devra aussi fournir d'autres équipes et son retour devrait résoudre le problème du manque de moteurs nouvelle génération – il ne sont pour l'instant que trois, aucun d'entre eux ne désirant fournir plus de trois équipes (hormis Renault qui se dit prêt à en équiper cinq en 2014 s'il le faut) alors qu'il y en a onze en lice.

L'association entre McLaren et Honda va faire revivre un des plus partenariats techniques les plus fructueux de l'histoire de la F1, le duo ayant remporté consécutivement quatre titres pilotes et constructeurs entre 1988 et 1991. Il a connu sa plus belle saison en 1988 quand Ayrton Senna et Alain Prost remportèrent 15 courses sur 16 en une saison. Honda a aussi dominé la F1 en 1986 et 1987 avec Williams, avec un titre pilotes et deux titres constructeurs à son actif.

Cet accord va créer une situation gênante entre McLaren et Mercedes en 2014. McLaren va courir avec un moteur Mercedes tout en travaillant sur la voiture de 2015 avec un autre motoriste, qui aura inévitablement accès à des informations de Mercedes.

La décision de McLaren de



Senna à Hockenheim en 1991, en route pour les deux titres avec McLaren-Honda.



Les McLaren sont propulsées par des moteurs Mercedes depuis 1995.

se tourner vers un autre motoriste était inévitable car l'équipe est trop importante et trop ambitieuse pour rester le simple "client" d'un motoriste. Et la situation actuelle est le résultat de plusieurs années de relations de plus en plus difficiles entre l'équipe et son ancien partenaire et actionnaire.

Leur collaboration avait commencé à battre de l'aile en 2009 quand le patron de McLaren, Ron Dennis, a annoncé son intention de construire une supercar, la MP4-12C. Mercedes ne voyait pas cela d'un très bon œil, cette voiture entrant directement en concurrence avec sa future SLS.

Les deux supercars attireront-elles la même clientèle ? Le débat reste ouvert. À part le fait qu'ils dépassent tous deux les 320 km/h, les deux bolides ont peu de choses en commun ; mais la décision de Dennis avait offusqué Mercedes.

Au même moment, le directeur de l'équipe McLaren, Martin Whitmarsh, offrait une porte de sortie à Mercedes : à la suite du retrait de Honda de la F1, il intervint auprès du constructeur allemand pour qu'il sauve l'équipe en lui garantissant un rôle de fournisseur de moteurs.

Honda devint Brawn GP, l'équipe qui remporta les deux titres en 2009. Avant la fin de l'année, Mercedes l'avait rachetée afin de se sortir à terme de sa situation inconfortable avec McLaren.

Brawn GP devint l'équipe d'usine de Mercedes, le constructeur allemand désengageant auprès de McLaren en revendant les 40 % d'actions qu'il détenait dans l'équipe britannique.

L'accord stipulait que McLaren recevrait des moteurs gratuits et un soutien financier en 2011 et 2012, mais qu'à partir de 2013, elle devrait payer les moteurs. Bien avant d'avoir à faire le premier chèque, Whitmarsh et Dennis s'étaient assurés un nouveau partenaire.

Le fossé entre les deux entreprises s'est creusé cet hiver avec le passage de Lewis Hamilton et de Paddy Lowe chez Mercedes. L'avenir nous dira lequel de ces anciens partenaires devenus rivaux saura le mieux tirer son épingle du jeu.

Honda est sans aucun doute doute déterminé à faire oublier son épisode peu reluisant comme équipe à part entière (le constructeur avait dû quitter la F1 alors qu'il disposait enfin d'une voiture capable de remporter le championnat) pour redevenir une équipe synonyme de réussite et non plus d'échec. Son retour de Honda représente incontestablement un atout formidable pour la Formule 1.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS "COOL" POUR

Les relations sino-américaines
Caterham vient de confirmer l'embauche d'un pilote américain et d'un pilote chinois comme pilotes de réserve pour 2013 : Ma Qing Hua fera sa première sortie lors des premiers essais libres en Chine, et Alexander Rossi en Espagne.

Les amateurs de technologie
McLaren a relooké son site Internet et ajouté la fonction "McLaren LIVE", qui propose la diffusion en streaming des données télémétriques et des conversations radio en direct du garage. De plus, la nouvelle application officielle F1 Timing App 2013 permet de tout suivre en direct depuis votre mobile ou votre tablette.

Le meilleur ami de l'homme
Lewis Hamilton a révélé tout content que Bernie Ecclestone a fait faire une accréditation 2013 à son bouledogue Roscoe. Pour cela, il a donné à la FOM une photo du clébard – des écouteurs sur les oreilles.



MOIS "BOF" POUR

Les choix de communication
Les responsables de Renault ont déploré un « *manque de reconnaissance pour avoir supplanté des adversaires comme Ferrari et Mercedes* » en trois saisons consécutives avec Red Bull. Et ça ne les dérange pas de voir la voiture bardée de logos Infiniti, une marque de luxe qui incarne justement leur alliance avec Nissan ?

La continuité à Brackley
C'est le grand chambardement chez Mercedes : après l'arrivée de Toto Wolff au poste de directeur exécutif, voilà que Nick Fry, PDG de l'écurie indélogeable depuis l'époque BAR-Honda, a annoncé son départ...

Les grands voyageurs
La vingtième course de la saison 2013 a finalement été annulée : la F1 échappe ainsi à un été encombré avec quatre week-ends de courses en cinq semaines. Un GP était prévu r le 21 juillet, une semaine avant la Hongrie.



PHOTOS : GLENN DUNBAR/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • DREW GIBSON/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • ARCHIVES LAT

Quiz *F1 Racing*



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

1 Qui était l'équipier de Giancarlo Fisichella chez Jordan en 2003 ?
2 Qui était le motoriste de Minardi en 1997 ?
3 Quand Alain Prost a été disqualifié à Imola en 1985, qui a hérité de la victoire ?
4 Qui pilota une troisième Tyrrell au Grand Prix du Canada 1973 ?
5 Quel circuit a des virages portant le nom des pilotes britanniques Hobbs, Attwood et Redman ainsi que les "S" de Moss ?
6 Quel pilote japonais a disputé 4 GP pour Super Aguri en 2006 ?
7 Pour quelle équipe française Franck Lagorce a-t-il disputé les deux dernières courses de 1994 ?
8 Quelle monoplace Stefan Johansson a-t-il menée à la 3e du GP du Portugal 1989 ?
9 Quel ancien circuit de F1 a été démoli en novembre 2012 en vue des Jeux olympiques de 2016 ?
10 Où Marc Surer a-t-il signé le seul meilleur tour de sa carrière ?





Réponses : **1** Ralph Firman Jr **2** Hart **3** Elio de Angelis **4** Chris Amon **5** TI Circuit Aida **6** Yuji Ide **7** Ligier **8** Onyx **9** Jacarepaguá **10** Brésil, 1981

CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



Davide Valsecchi

C'est qui ?

Un Italien de 26 ans déjà qui est le champion GP2 en titre et l'actuel troisième pilote de l'équipe Lotus.

Il a fait quoi ?

Il a signé quatre victoires et six autres podiums avec l'équipe française DAMS pour s'emparer du titre l'an dernier. Avant cela, il avait couru pour Caterham en GP2 et effectué une journée de tests pour l'équipe Lotus de Tony Fernandes en 2011. Il est resté plusieurs années en GP2 après ses débuts en 2008 et a couru en Formule Renault 3.5 et au Mans.

Autre chose à savoir sur lui ?

Il a suppléé un Kimi Räikkönen malade lors des deuxièmes tests hivernaux à Barcelone, couvrant 16 tours avant que Romain Grosjean ne le remplace. Il avait aussi réalisé de bons chronos lors des tests "jeunes pilotes" d'Abou Dhabi en 2012, bouclant 86 tours.

Il a des chances ?

Un troisième pilote peut être appelé à courir à tout moment – comme son prédécesseur, Jérôme d'Ambrosio, à Monza en 2012 (Grosjean étant suspendu).

PHOTOS : STEVEN TEE/LAT • CHARLES COATES/LAT • ANDREW HONE/GETTY IMAGES • ARCHIVES LAT

ANALYSE

Et si la politique vénézuélienne affectait la F1 ?

Après la mort du président Chávez, Williams espère que l'État vénézuélien continuera d'aider Pastor Maldonado

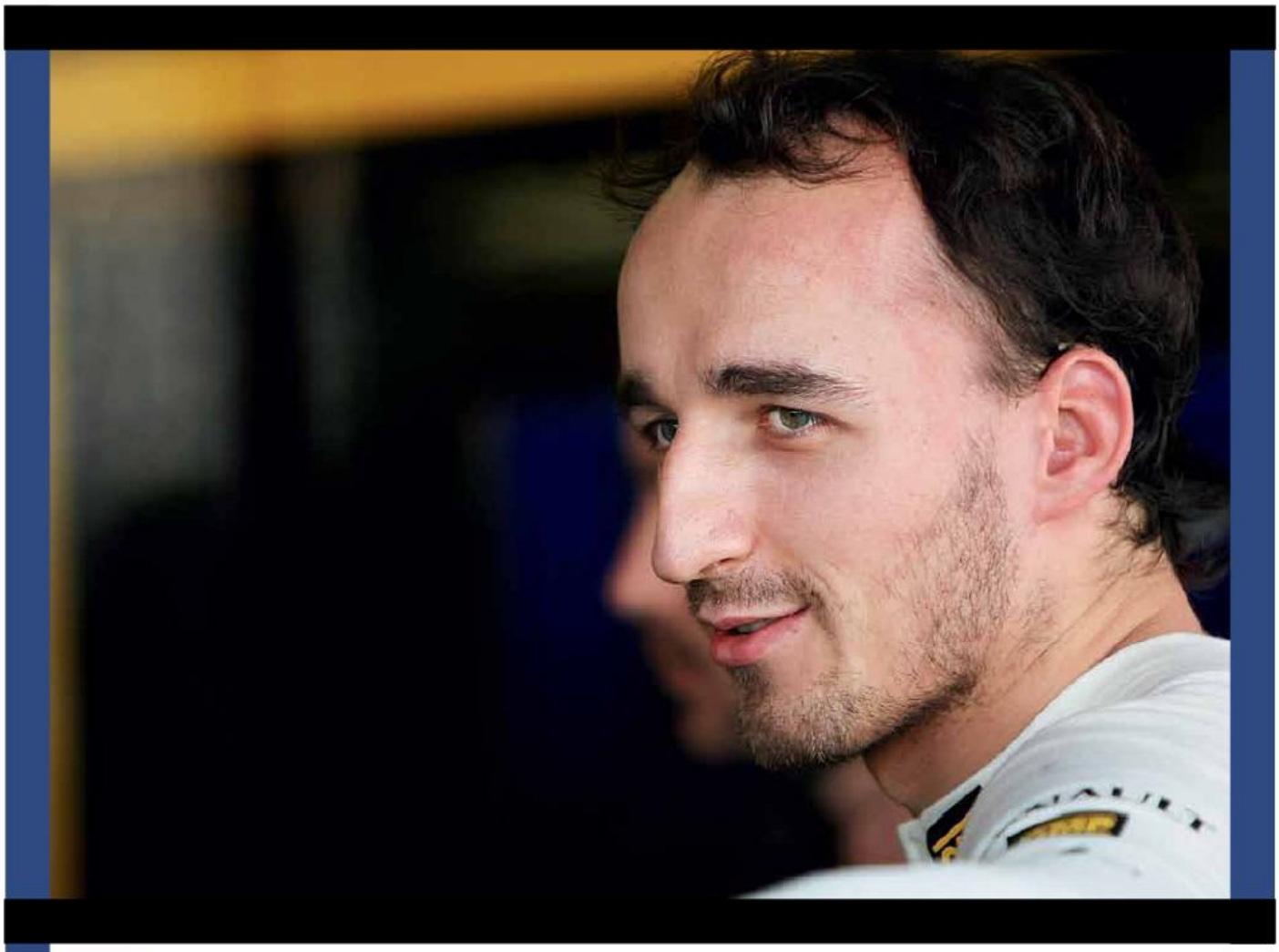
La mort du président du Venezuela, Hugo Chávez, fait craindre pour l'avenir à long terme en F1 de Pastor Maldonado et pour les financements que le pétrole apporte à Williams.

Maldonado, grâce au géant pétrolier du pays, PDVSA, apporte un financement de 35 millions d'euros chaque année, dans le cadre d'un contrat de cinq ans qui était supervisé par Chávez lui-même. Voilà longtemps que l'opposition politique au Vénézuela affirme que cet argent serait plus utile ailleurs dans le pays. Après le décès de Chávez le 5 mars 2013, des suites d'un cancer, une élection présidentielle doit se dérouler le 14 avril. Maldonado est devenu une grande vedette au Vénézuela et si le vice-président Nicolás Maduro gagne les prochaines élections, il est fort probable que l'accord avec Williams se poursuivra.

Lors d'un déjeuner avec la presse, la veille de l'annonce du décès de Chávez, Sir Frank Williams avait affirmé, à propos du gouvernement vénézuélien : *« Il nous a soutenus avec ardeur et ceux qui lui succéderont suivent de près la F1 et Pastor. J'espère que tout se passera bien. »*

Dans l'éventualité d'un changement de gouvernement, la tension va monter à Grove. Après tout, si un nouveau gouvernement choisit de ne pas prolonger l'accord, Williams ne pourra pas y faire grand-chose.





NEWS

Kubica de retour à la compétition

Le Polonais poursuit sa récupération en rallyes au volant d'une Citroën DS3 spécialement adaptée...

Robert Kubica, qui confiait récemment à F1 Racing qu'il croit toujours pouvoir faire son retour en F1, a choisi le championnat du monde des Rallyes comme prochaine étape de sa convalescence à la suite de son terrible accident au rallye de la Ronde d'Andorre en 2011.

Le Polonais de 28 ans participera à sept courses en catégorie WRC2 et il a obtenu une dérogation pour piloter une voiture modifiée avec un changement de vitesses à palettes en raison de son handicap.

Kubica souffre encore d'une mobilité réduite de son bras droit, qui a été partiellement écrasé dans l'accident de février 2011, entre autres multiples fractures. Il doit conduire avec le coude droit levé latéralement afin d'engendrer la force dont il a besoin pour tourner le volant, ce qui signifie qu'il est incapable pour l'instant de conduire dans le cockpit étroit d'une F1. Cependant, il reste convaincu qu'avec le temps, il retrouvera la mobilité de la main et du bras nécessaire au pilotage d'une monoplace et qu'il fera alors son retour en F1.

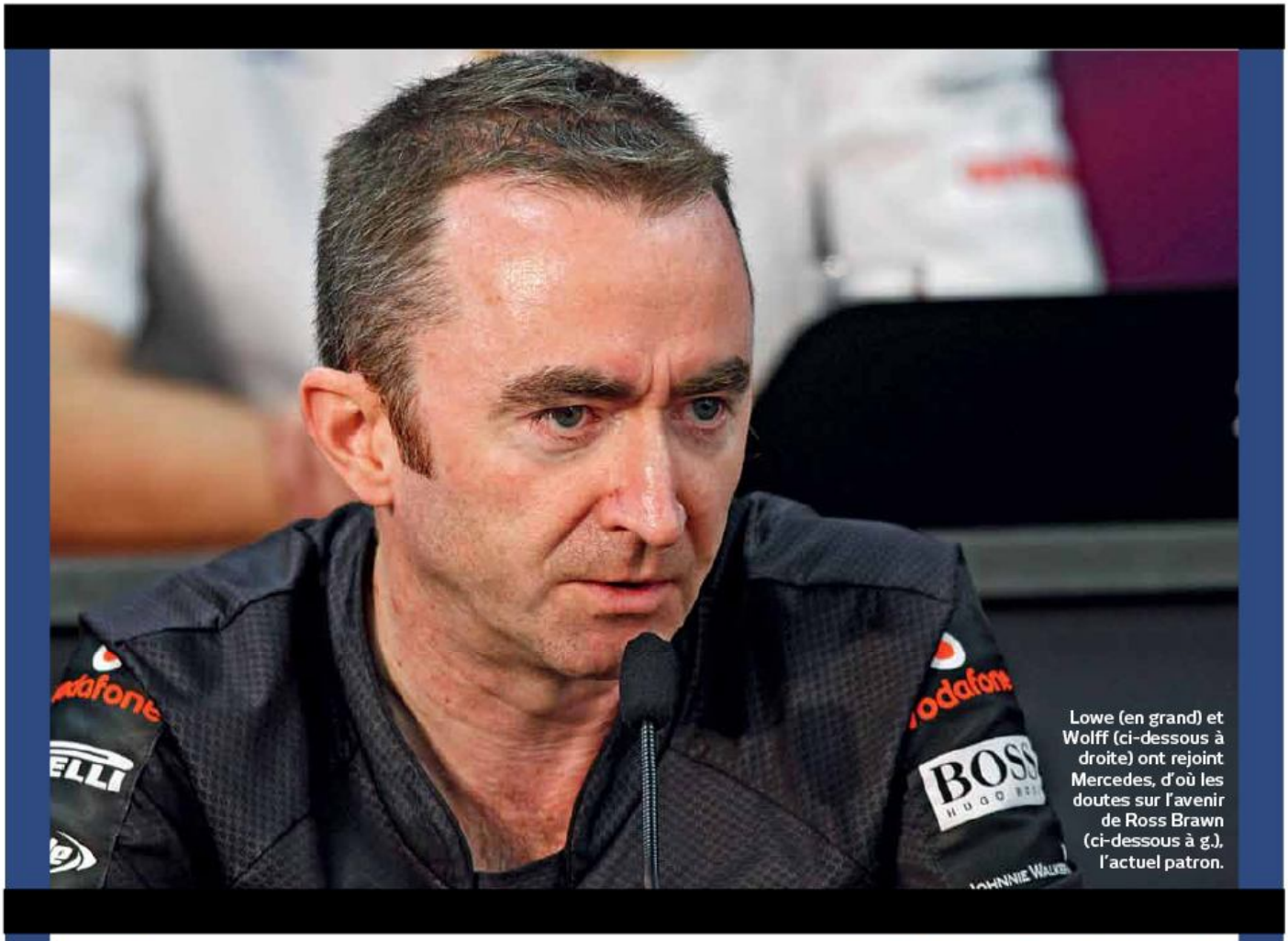


Kubica et son copain Fernando Alonso, qui a dit de lui un jour qu'il était le meilleur de tous les pilotes de Formule 1.

Kubica a déjà effectué des temps impressionnants en essais pour les équipes du WRC, battant aisément certains des meilleurs pilotes sur des sections de route fermées.

Cet incroyable potentiel – qui avait faire dire à Fernando Alonso que Kubica était le meilleur pilote de F1 – est manifestement toujours là. La seule question est de savoir si Kubica sera capable de l'exercer à nouveau en F1.

Si le pilote polonais reste très estimé de la communauté du sport auto, le fait est que, malheureusement, plus il reste en dehors de la compétition en F1, moins il a de chances d'y revenir.



Lowe (en grand) et Wolff (ci-dessous à droite) ont rejoint Mercedes, d'où les doutes sur l'avenir de Ross Brawn (ci-dessous à g.), l'actuel patron.

NEWS

McLaren se réorganise suite à la défection de Paddy Lowe

Paddy Lowe aura un nouveau poste chez Mercedes à partir de 2014. La question est de savoir ce que va devenir Ross Brawn



McLaren a mis son ancien directeur technique, Paddy Lowe, en disponibilité après que ce dernier a annoncé sa décision de rejoindre les rangs de Mercedes pour la saison 2014.

Le poste de Lowe a été repris par Tim Goss, ancien directeur technique chez McLaren, l'homme qui a supervisé la conception de la MP4-27 de 2012 – une voiture rapide mais pas toujours très fiable.

Face à ce départ, McLaren a tenu à faire bonne figure en mettant l'accent sur les excellents atouts techniques de l'équipe, rappelant qu'avec Tim Goss, Jonathan Neale, le directeur général, Sam Michael, le directeur sportif et Neil Oatley, le directeur de l'ingénierie, McLaren dispose de nombreux éléments qui pourraient se voir confier un poste de directeur technique dans n'importe quelle autre équipe.

Mais le départ de Lowe, si proche du début de la saison, va être préjudiciable à McLaren. Si ce quinquagénaire s'exprime peu, il est très estimé dans le paddock, ce qui explique que deux équipes aient voulu signer avec lui.

Dès l'été 2012, Lowe avait accepté d'entrer chez Williams comme patron de l'équipe, un accord négocié par l'ex-directeur général Toto Wolff. Mais quand Wolff est devenu patron de Mercedes Motorsport, il a convaincu Lowe de le rejoindre.

L'augmentation conséquente de son salaire n'était pas la seule motivation de Lowe. Il avoue que c'est sa dernière chance d'obtenir un nouveau poste, qui lui offre en outre plus de responsabilités que celui de directeur technique. Mercedes l'a recruté pour gérer les aspects sportifs et techniques aux côtés de Wolff, responsable d'autres domaines comme l'aspect commercial et relationnel.

Paddy Lowe n'a pas été adoubé patron de l'équipe, mais dans les faits, il en assumera le rôle. Ce qui amène à s'interroger sur l'avenir de l'actuel patron, Ross Brawn, qui, selon des sources proches de Mercedes, serait sur le départ.

NEWS

Sutil et Bianchi, invités de dernière minute

L'Allemand a été choisi chez Force India, le Français a rebondi chez Marussia... sur fond de fourniture de moteurs pour 2014



La longue saga du choix du second volant chez Force India s'est conclue peu avant le début de la saison, l'ex-pilote de l'équipe (ci-dessus) ayant été préféré à Jules Bianchi.

La décision a provoqué de nombreuses réactions de surprise. Sutil avait été lâché par Force India fin 2011 après son inculpation suite à un incident survenu dans une boîte de nuit de Shanghai, après le GP de Chine 2011. En janvier 2012, Sutil a été condamné pour coups et blessures à une amende et une peine de prison avec sursis – la blessure d'Éric Lux, cadre de Renault (aujourd'hui Lotus), coupé au cou avec un verre à champagne, avait nécessité plusieurs points de suture.

Force India, qui à l'époque avait déclaré que la décision de remplacer Sutil par Nico Hülkenberg n'avait aucun rapport avec ce jugement, a organisé ce que certains ont appelé une "confrontation" entre Sutil et Bianchi lors de la seconde semaine de tests hvernaux. C'est à l'issue de la troisième que l'équipe a annoncé le choix de Sutil comme "nouveau" pilote.

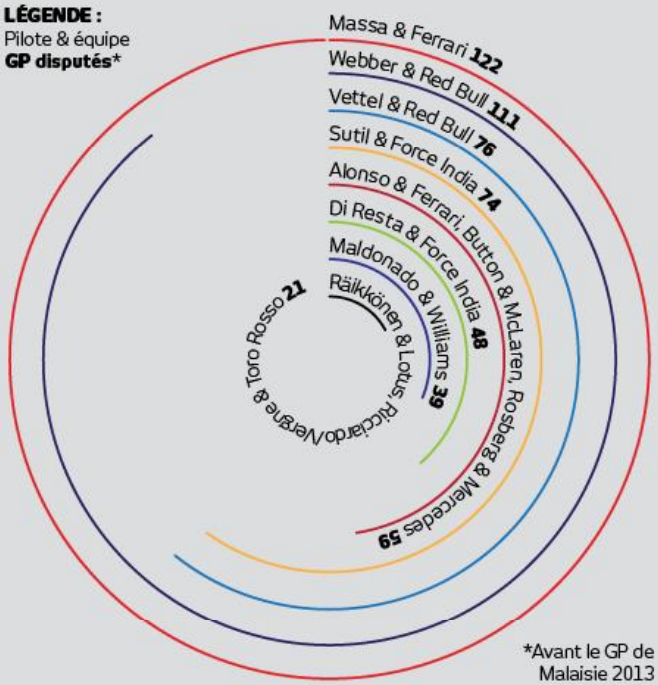
Bianchi, protégé de Ferrari, a ensuite trouvé un volant chez Marussia, qui avait mis fin au contrat de Luiz Razia, le Brésilien, dont le sponsor tardait à payer son dû. Bianchi effectuant immédiatement des chronos impressionnants au volant de la Marussia, malgré son manque d'expérience de la voiture, le mystère du choix de Sutil s'est épaissi – d'autant plus que la présence de Bianchi dans l'équipe aurait pu déboucher sur des conditions préférentielles sur les moteurs Ferrari pour 2014.

L'explication est simple. Mercedes, motoriste de Force India, a insisté en faveur de Sutil. Le géant allemand désire progresser sur le marché indien et le partenariat avec Force India lui tient particulièrement à cœur. Ayant satisfait les exigences de Mercedes, Force India met toutes les chances de son coté pour obtenir un bon prix sur les moteurs 2014. Ceux de Ferrari atterriront-ils... chez Marussia ?

STATS

Les plus longs partenariats entre un pilote et une équipe

Adrian Sutil de retour dans son ancienne équipe, Force India, voilà qui nous donne l'occasion de voir quels sont les couples les plus solides actuellement en Formule 1



*Avant le GP de Malaisie 2013



Sutil retrouve son ancien poste.



Huitième année en rouge pour Felipe.



Déjà 48 départs de suite pour Di Resta.

PHOTOS : STEVEN TEE/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • MALCOLM GRIFFITHS/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • JAKOB EBREY/LAT

TECH

Les équipes explorent les atouts des DRS "passifs"

Caler l'aileron arrière pour doper la vitesse de pointe en ligne droite est un facteur clé de 2013

Toute saison de Formule 1 a sa bataille technique, et 2013 pourrait bien être celle d'un système connu sous le nom de "DRS passif".

Cette technologie emploie un système de conduits dans la voiture qui cale automatiquement l'aileron arrière au-dessus d'une certaine vitesse, réduisant la traînée et augmentant la vitesse de pointe en ligne droite. Il fonctionne indépendamment du DRS monté sur toutes les voitures pour augmenter les possibilités de dépassement, car il est illégal de relier le DRS à toute autre partie de la voiture, comme Mercedes et Red Bull l'avaient fait en 2012.

Le "DRS passif" a été lancé par Lotus la saison dernière. Il fonctionne grâce à un "interrupteur fluide", le flux d'air changeant de direction quand la voiture atteint une certaine vitesse. Mais cela est difficile à réaliser et un des problèmes majeurs est de s'assurer que l'air recolle à la voiture qui ralentit à la même vitesse où il se détache quand la voiture accélère. C'est là que Lotus a rencontré le plus de difficultés en 2012, et encore maintenant. Enstone a choisi un système qui conduit l'air à partir de la zone au-dessus de la tête du pilote, via le capot moteur et par une buse soufflant sous l'aileron arrière.



Red Bull a bien dissimulé son DRS passif durant l'hiver.

Red Bull fait partie des équipes qui poursuivent dans cette voie et a trouvé une solution différente et potentiellement plus facile à maîtriser. Son conduit débute en face du plan inférieur de l'aileron arrière inférieure et utilise la basse pression en dessous pour actionner le système.

Selon l'ancien directeur technique de Jordan, Gary Anderson, c'est probablement le meilleur moyen de s'assurer de pressions constantes et donc la façon la plus sûre de faire fonctionner le système.

Comme l'a fait remarquer Anderson, il n'est pas surprenant que Red Bull ait trouvé la solution la plus élégante et la plus efficace à un problème technique complexe.

HOMMAGE



Ginny Williams
1946-2013

L'équipe et la famille Williams pleurent Lady Virginia, épouse de Frank, décédée à l'âge de 66 ans

L'épouse de Sir Frank Williams, Lady Virginia, connue de tous en F1 et dans l'équipe sous le nom de "Ginny", a succombé à l'issue d'une longue lutte contre le cancer.

Selon un communiqué de l'équipe en date du 8 mars, Lady Virginia *« s'est éteinte la nuit dernière à son domicile, entourée de Frank et du reste de la famille... Ginny s'est battue avec courage contre le cancer pendant deux ans et demi. Elle fera toujours partie intégrante de l'histoire de Williams et de ses succès, et en ce jour nous rendons hommage à une grande figure de la famille Williams qui va cruellement nous manquer. »*

Lady Williams, ainsi nommée depuis que son mari a été anobli en 1999, était unanimement respectée pour sa force de caractère et son stoïcisme aux côtés d'un homme ambitieux.

Les débuts de leur mariage furent difficiles financièrement – Frank, jeune patron d'écurie, donnait ses appels depuis une cabine téléphonique car il n'avait pas les moyens de se payer un bureau. Plus tard, après le succès de l'équipe, Ginny a affronté la paralysie de Frank, consécutive à un accident de la route en 1986.

Dans son livre, *A Different Kind of Life* ("Une autre vie"), elle exposa ses combats et proposa un regard exceptionnel sur sa vie avec un homme parfois difficile. Elle y racontait que Frank lui parlait durement dans les semaines suivant son accident, tandis qu'il commençait à comprendre ce qui lui était arrivé.

Un jour, alors qu'elle avait trouvé le courage de lui demander ce qu'ils allaient faire, il lui avait simplement répondu qu'ils avaient passé de bonnes années d'un certain type de vie ensemble et qu'il ne leur restait plus qu'à s'habituer à une autre vie.

PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT



COURAGE CLASSIC
RACING
GENTLEMEN DRIVERS ASSURANCES
Sport & Style L'EQUIPE
PORSCHE SPORT DRIVING SCHOOL FRANCE
RC PRESTIGE
MOTORS TV
CLASSIC & SPORTS CAR
Dijon Auto RACING
COMPAGNIE DES REMISAGES Groupe Parc Etoile
Cecil Cars
CHAMPAGNE Heucq Père & Fils CUISLES
LAMBORGHINI
ACO
L'AUTOMOBILE SPORTIVE
Fédération Française du Sport Automobile FFSA
IMPRIMERIE DEFICOM
McLaren PARIS
Renov Paradise
Radical
ATS
stand21
Chantilly CARS PRESTIGE
LEGENDS CARS CUP.com European Nations Series
ÖHLINS
FISKER
AKRAPOVIČ
F1 RACING
SCUDERIA FERRARI CLUB PARIS



Pat Symonds

PITPASS TECH

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

CE MOIS-CI...

Les essais sur piste

Pourquoi les essais sur piste sont-ils si sévèrement réglementés ?

Quand ils n'étaient pas réglementés, chaque équipe possédait une équipe d'essais qui, à son apogée, disposait de deux voitures, de camions et d'un équipement répliquant l'équipe de course.

À cette époque, les essais se déroulaient entre les courses, souvent sur les circuits qui allaient accueillir les GP quelques semaines plus tard. Les essais avaient lieu aussi hors d'Europe en début de saison et si on remonte aux temps où le championnat commençait à Rio de Janeiro, il y avait deux semaines d'essais avant la course.

Avec le temps, les coûts ont grimpé au-delà du raisonnable, il est devenu nécessaire de freiner certains excès et des règlements limitant les activités d'essais ont été progressivement mis en place. Le plus gros changement est survenu en 2009 quand la FOTA (Formula One Teams Association) a reconnu que les restrictions ne prendraient vraiment de sens que si elles étaient assez draconiennes pour rendre illogique l'usage de ces équipes "parallèles". Un accord a été conclu restreignant les essais à quatre sessions avant la saison et aucune durant celle-ci.

Malheureusement, beaucoup d'employés des équipes d'essais ont été licenciés ; mais les équipes ont épargné plusieurs millions. Bien que l'accord ait évolué d'année en année, il reste trois tests de quatre jours avant la saison et un seul test en cours de saison, dédié aux jeunes pilotes. Ces dernières années, ces accords ont été incorporés dans le Règlement Sportif et ne sont ainsi plus facultatifs.

Comment la conformité est-elle contrôlée lors des sessions d'essais ?

Les tests se font essentiellement sans tenir compte du règlement, mais il est maintenant exigé que les voitures passent les crash-tests avant d'être autorisées à rouler. Comme il n'y a pas d'obligation à respecter le règlement technique à la lettre, on peut voir des voitures portant des instruments de mesure, comme des capteurs mesurant le sillage aérodynamique, qui ne respectent pas les règles relatives aux carrosseries.

Les équipes sont aussi autorisées à mener quatre jours d'essais aérodynamiques en ligne droite mais seulement sur un emplacement de test



Ferrari en plein travail autour d'Alonso, début 2013 à Barcelone.



D'AUTRES ESSAIS POURRAIENT ILS REVENIR ?

Les essais sont limités aux circuits européens, mais une clause permet une séance de tests hors d'Europe si la plupart des équipes et la FIA l'acceptent. La dépense supplémentaire pour se rendre à Bahreïn semble justifiée car la pluie y est rare et quand la saison débutait sur ce circuit, il était possible d'y laisser de l'équipement pour alléger les coûts.

L'an dernier, la F1 s'est accordée un test en cours de saison au Mugello. Après coup, on a considéré que le jeu n'en valait pas la chandelle. Les équipes font elles-mêmes leurs essais et l'ajout de ce test à un calendrier déjà chargé était un pas de trop. Pour l'instant, les essais de mi-saison sont abandonnés.

Les tests au Mugello à mi-saison en 2012 se sont avérés trop lourds à gérer.

aérodynamique approuvé. Un jour de prises de vue est aussi accordé pour les besoins des sponsors et des démonstrations peuvent se dérouler dans des lieux externes. Mais pour les démonstrations et les films, des pneus spécifiques doivent être montés. Ils diffèrent totalement des gommes de course, ainsi les séances de communication ne peuvent pas être utilisées pour une mise au point clandestine.



Nico Rosberg a signé une brillante performance à Jerez cette année.

Pourquoi les équipes de F1 tournent-elles à Jerez, un circuit qui n'a pas accueilli de GP depuis 1997 ?

Les essais hivernaux sont limités au mois de février et aux premiers jours de mars. Les équipes ayant besoin d'avoir la meilleure météo possible, rare en Europe à cette époque-là, Jerez a été choisi d'un commun accord puisqu'étant l'un des lieux les plus secs d'Europe en février. Il présente aussi une bonne sélection de virages sur lesquels les voitures peuvent s'exercer mais, malheureusement, la rugosité du revêtement est plus extrême que sur tous les autres circuits de F1, ce qui rend la compréhension du fonctionnement des pneus très difficile.

En quoi le fait de ne plus faire de tests durant la saison affecte-t-il la façon dont les équipes se servent des essais du vendredi ?

Les vendredis des week-ends de courses sont devenus des journées d'essais et les voitures portent souvent une instrumentation de mesure accrue. Si une nouvelle pièce doit être introduite, il est nécessaire qu'elle couvre une certaine distance sur la voiture avant d'être validée, alors les équipes la testent pendant plusieurs vendredis consécutifs avant de la monter en course.

Plus important, les restrictions ont entraîné la nécessité des simulations. Chacun sait que la simulation est un domaine où les équipes ont investi massivement ces dernières années. Mais elles ont aussi beaucoup dépensé pour des bancs d'essai afin de reconstituer les conditions de course. Depuis des années, les motoristes simulent des courses entières sur des bancs moteur dynamométriques. Il y a quelques années, on y accouplait des boîtes de vitesses afin de tester une chaîne cinématique complète. Pour ce qui est des châssis, les équipes usent de différents types de bancs conçus pour simuler les charges qui mènent à des ruptures par fatigue avant qu'un composant particulier entre en action sur une voiture ou un circuit.

C'est cette technologie qui a conduit à une fiabilité record en F1 à un moment où l'on pouvait croire que les restrictions d'essais sur circuit auraient un impact négatif.

Quand une nouvelle voiture roule pour la première fois, quels sont les domaines que l'équipe va observer ?

Quand on "dévermine" une nouvelle voiture, les procédures d'essais sont très formalisées et focalisées sur la fiabilité. Le premier test est toujours consacré à vérifier les fondamentaux comme le refroidissement et le fonctionnement des systèmes électriques.

Puis les voitures vont progressivement tendre vers une simulation complète d'une course, chaque point étant soumis à un contrôle intense lors de chaque arrêt. Une check-list assure que chaque point a été contrôlé ; par exemple, que la voiture ne surchauffe pas quand elle attend sur la grille.

Au fur et à mesure que les essais avancent, on passera progressivement de la fiabilité à la performance bien qu'aucun point ne soit favorisé aux dépends d'un autre. La plupart des équipes ne révélant leur configuration aérodynamique définitive pour la course que lors des derniers essais, ce n'est qu'alors qu'un réglage approprié peut être effectué.

L'un des points les plus importants pour les équipes est de contrôler la performance aérodynamique. Beaucoup de mesures sont prises pour corréler la performance de la voiture en piste avec celles prédite par la soufflerie et les simulations sur ordinateur.

Et enfin, pourquoi ne peut-on tirer de conclusions des temps réalisés en hiver ? Peut-on en savoir davantage des longues sorties et n'y a-t-il aucune indication de celui qui a fait le meilleur travail ?

Tirer une vérité des essais semble plus difficile chaque année, mais ce n'est qu'au cours des derniers tests que les voitures peuvent donner leur meilleur dans une configuration qui approchera celle du GP d'Australie.

Logiquement, connaître la forme réelle est sans intérêt car les équipes travaillent toujours aussi dur que possible en vue d'améliorer les performances, qu'elles soient les plus rapides ou en fond de grille. Compte tenu de l'esprit de compétition des membres d'une équipe de course, tout le monde pousse pour essayer d'estimer sa position dans la hiérarchie. On tente d'estimer les charges en carburant des concurrents et on prend en compte les pneus montés et l'état de la piste quand un chrono est établi pour tenter d'objectiver les choses.

Bien que l'effort consenti soit considérable, il n'est pas toujours précis et l'un des attraits majeurs de la F1 est que chacun débarquera à Melbourne sans être tout à fait sûr de son niveau.

PHOTOS: STEVEN TEE/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES



Peter Windsor
DOCTEUR F1

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

COMMENT LES PILOTES PILOTENT-ILS RÉELLEMENT ? IL Y A DEUX MÉTHODES ET UNE ENTRE LES DEUX...

Toute ma vie, j'ai été passionné par la manière dont les pilotes... pilotent. À la Warwick Farm Racecourse, sous le soleil brûlant d'Australie, j'étais vissé à mon poste de commissaire, tentant misérablement de différencier le style de Jim Clark de celui de Graham Hill, ou ceux de Jackie Stewart et de Jack Brabham. Plus tard, lorsque je travaillais en F1, j'ai essayé de pénétrer dans le cerveau de Carlos Reutemann et de Nigel Mansell, ou dans celui d'Ayrton Senna, de Rubens Barrichello. J'étais à la recherche d'une clef.

Aujourd'hui, je sais au moins ceci : ce n'est pas le chaos dans le cockpit, comme un observateur l'a récemment prétendu. Il ne s'agit pas d'un pilote qui aurait la course dans le sang et d'un autre qui aurait un style doux. Il y a des profils de pilotage. Sûr que Bruce McLaren avait raison de dire en 1965 : *« Ce n'est qu'une question de mathématiques. »*

En 2013, je pense que les paroles de Bruce ont une résonance particulière. La nouvelle gamme de pneus Pirelli – conçue à la demande des écuries et de la FIA – a pour devise "dégradation". Certains pilotes sont capables de faire fonctionner leurs gommes plus longtemps que d'autres. Pourquoi ?

"Doux", ou "coulé", est un cliché qui n'explique pas grand-chose. Ma mère est un pilote "doux". Elle n'est pas particulièrement rapide ! Pour la même raison, je compatis avec Juan Pablo Montoya, furieux que le patron de BMW, Mario Theissen, l'ait pris à part un jour pour lui dire : *« Je peux voir sur la caméra embarquée que tu bouges beaucoup trop le volant dans les virages. »* La différence entre Montoya et Ralf Schumacher n'avait rien à voir avec le fait que Juan Pablo devait faire beaucoup de corrections au volant. C'était plus profond. Et c'est une manière de faire que Juan Pablo – comme Rubens Barrichello, un autre adepte de l'entrée tardive dans un virage – ne changera jamais.

Analysons les extrêmes : si un tour n'était pas un tour mais une ligne droite, la dégradation du pneu ne serait pas un problème. Étape suivante : si seulement 1 % du tour comporte des virages, la dégradation est moindre que s'il en contient 40 %. En d'autres termes, moins la voiture passe de temps dans les virages, moins la dégradation thermique du pneu est prononcée. Ça paraît évident, mais c'est un facteur qui n'est pas toujours pris en compte dans les débriefings des écuries F1.

Maintenant, considérons ce qu'un pilote peut faire à bord. En termes très généraux, il y a deux axes distincts. Il y en a toujours eu et il y en aura toujours étant donné la nature humaine. À ma gauche, le pilote qui part depuis la trajectoire la plus extérieure tente de dessiner un arc de cercle parfait jusqu'au point de corde géométrique et ressort sur le bord extrême de la piste. À ma droite, le pilote qui divise le virage en deux ou trois blocs en maintenant le plus possible l'auto dans de petites portions droites avant de tourner pour entrer dans le bloc suivant. Appelons ces deux approches "classique" et en "V" – pour la forme angulaire des trajectoires. Jenson Button et Nico Hülkenberg sont typiquement des pilotes "classiques". Lewis Hamilton et Kimi Räikkönen sont des "V". Fernando Alonso se situe entre les deux – tout comme Mark Webber. Parfois ils sont des "V", parfois ils semblent oublier ce pilotage.

Quelle est la meilleure approche des deux en 2013 ? Celle qui assure à l'auto de passer moins de temps sous le joug des charges latérales. Moins il y en a, moins elle passe de temps en courbe et moins la dégradation du pneu est marquée. Bienvenue, Lewis, Kimi et compagnie.

Bien sûr, ce n'est pas aussi simple que ça. Lorsqu'il fait froid (comme lors des seconds essais hivernaux de Barcelone), la température du pneu entre dans l'équation et les pilotes "classiques" qui font durer le virage plus longtemps peuvent mieux faire monter les gommes en température. Dans chaque groupe, il faut se discipliner : le freinage doit être tempéré lorsque la charge sur le volant augmente. Lorsque le pilote remet les gaz, la F1 doit être parfaitement équilibrée pour compenser la décroissance de la charge sur le pneu arrière extérieur. Button tutoie la perfection dans ces deux actions-clefs.

"Le style coulé est un cliché. Ma mère a un style coulé ; mais elle n'est pas spécialement rapide !"

Certains pilotes catalogués "V" peuvent avoir une



Jenson déteste le survirage. Pilote "classique", il dessine un arc de cercle parfait dans chaque courbe.



Lewis est un pilote en "V" qui attaque un virage comme deux blocs distincts.

approche différente de ce "moment parfait" au cours duquel leur F1 fait une rotation à mi-virage. C'est directement lié à la faculté du pilote de ressentir plusieurs variables dynamiques et de faire la distinction entre l'instant idéal où la F1 doit effectuer sa rotation et l'importance d'une vitesse minimale suffisamment élevée. Le tout dépend de son approche du virage – de son freinage (et de l'atténuation de la pression sur la pédale de frein), de l'angle donné au volant (s'il procède par incrémentation, comme Pastor Maldonado, ou progressivement comme Kimi) et du temps qu'il passe à faire les deux simultanément. Lewis Hamilton est à mon sens l'exemple même du pilote en "V" qui ajuste constamment (et généralement à la perfection) le point de rotation aux conditions de piste. Mais je suspecte Valtteri Bottas de ne pas être loin de lui dans un avenir proche – les différences de monoplaces mises à part.

Étant donné les variables neutres, un grand pilote "V" sera plus performant qu'un grand pilote "classique" sur la durée de la saison. Le premier manipule plus l'auto et peut donc mieux gérer l'inattendu. Et il passe moins de temps en virage. Jenson, par exemple, a du mal à s'adapter à un train arrière désobéissant et recherche donc un peu de sous-virage. Le style de Kimi est bien moins affecté par le survirage.

Les pilotes peuvent changer leur style et leurs méthodes (à l'image de ce que Fernando Alonso a fait ces trois dernières années). Des ingénieurs peuvent également exhorter leur pilote à passer moins de temps en virage. Mettront-ils l'accent sur le fait de négocier une courbe rapidement, de manière douce ou avec une dynamique différente ? Ça dépend des écuries et des ingénieurs, de leur approche des forces impliquées et de leur certitude (ou non) que les pilotes sont des athlètes uniques qui peuvent négocier un virage de différentes manières.

Pour ce que l'on en a vu jusqu'à présent, je dirais que Jenson Button, Felipe Massa, Romain Grosjean, Nico Rosberg, Paul di Resta, Sergio Pérez, Nico Hülkenberg, Jean-Éric Vergne, Esteban Gutiérrez, Charles Pic, Jules Bianchi et Max Chilton, ainsi que les pilotes essayeurs Pirelli, Jaime Alguersuari et Lucas di Grassi, appartiennent à la catégorie des "classiques". Lewis Hamilton, Kimi Räikkönen, Sebastian Vettel, Pastor Maldonado, Valtteri Bottas, Daniel Ricciardo et Adrian Sutil se rangent dans la classe des "V". Fernando Alonso et Mark Webber sont à l'intersection des deux ensembles.

Ces catégories, même à l'époque de la Warwick Farm Racecourse, se sont rapidement imposées : Jim Clark et Jackie Stewart étaient des pilotes en "V" tandis que Graham Hill et Jack Brabham étaient d'obédience "classique". Bruce, fidèle à sa parole, était à répertorier dans la même classe que Jim Clark.

Le style flexible d'Alonso fait le lien entre les deux approches.



PHOTOS : MALCOLM GRIFFITHS/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



VALTTERI BOTTAS
LE DÉBUTANT

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

UN COUP DE MAIN D'UN ILLUSTRE PILOTE FINLANDAIS

Le fait d'avoir autant de champions de F1 pour un pays aussi petit que la Finlande est pour le moins atypique. Parmi tous ces champions, Mika Häkkinen représente sans aucun doute le plus emblématique de mon enfance.

Je me souviens de ces réveils au beau milieu de la nuit, à la fin des années 90, pour regarder avec mon père ces dénouements spectaculaires à Suzuka. En Finlande, la Formule 1 est très populaire, et tout le monde était derrière Mika à l'époque.

Quand j'avais huit ou neuf ans, et alors que je faisais mes débuts en karting, je me souviens de Mika célébrant sa première victoire à Jerez, lors de l'ultime manche de la saison 1997. Ce que j'admire le plus chez Mika, c'est son parcours chaotique pour percer en F1 : rien ne fut facile pour lui. Il a dû s'employer, et si vous vous souvenez bien, un long moment s'est écoulé entre ses débuts en F1 et son premier succès. Ajoutez à cela ce grave accident à Adélaïde en 1995, dont il a eu du mal à se remettre, pour finalement revenir plus fort que jamais. Du fait qu'il s'agissait d'un véritable combattant, j'éprouvais énormément de respect à son égard lorsque j'étais plus jeune.

"Imaginez mon excitation lorsque j'ai reçu un appel d'un n° inconnu et que le gars au bout du fil a dit : salut, c'est Mika Häkkinen et j'aimerais t'aider..."

Vous pouvez imaginer à présent toute mon excitation lorsque j'ai reçu un appel d'un numéro inconnu, et que le gars au bout du fil s'est présenté : *« Salut, c'est Mika Häkkinen à l'appareil, j'aimerais t'aider... »*

En 2007, je venais juste de boucler ma première saison en Formule Renault NEC (Northern European Cup), où j'avais terminé 3e. Et c'est au printemps suivant, quand j'étais en pleine réflexion sur la prochaine étape de ma carrière, que j'ai reçu ce coup de téléphone de Mika, pour aborder la façon dont il pouvait m'aider. J'avais du mal à y croire pour tout dire.

Un mois plus tard, j'étais dans un avion à destination de Nice, où résidait Mika. Je l'ai rencontré ainsi que Didier Coton, qui est à la tête d'Aces Management Group, un véritable incubateur de jeunes pilotes qui avait fait les beaux jours de Mika lui-même. Je me suis donc entretenu avec eux, et nous avons parlé de tout ce qui touchait de près ou de loin à la course, mais aussi de points extra-sportifs, ainsi que de la suite de ma carrière. Je dois aussi mentionner le précieux concours de l'un des actionnaires de Williams : Toto Wolff. L'ascension dans ma carrière doit beaucoup à l'implication de tous ces protagonistes.

Tous les trois m'ont prêté main forte sur tous les aspects de mon parcours, et plus particulièrement sur le plan financier. Alors que j'aurais été "court" avec mes quelques sponsors finlandais pour boucler un budget pour une saison complète de F3 ou de GP3, ces trois-là m'ont bien aidé. Ils ont pas mal d'expérience dans le milieu, et je trouve que quelqu'un comme Mika est très bon pour vous ouvrir certaines portes. Tout le monde le connaît, c'est un personnage très influant. Il m'est d'une grande aide, et me donne pas mal de tuyaux tout en me supportant. Je sens que je peux parler de tout avec lui, que ce soit une notion de pilotage ou bien des choses du quotidien.

En fait, tous les trois sont de véritables puits d'expérience. Je peux leur parler, leur demander des conseils sur n'importe quoi – le pilotage, la préparation ou bien encore la vie de tous les jours.

Mais le meilleur conseil que j'ai reçu de Mika est de ne jamais m'inquiéter et de laisser mon pilotage parler pour moi, de ne me concentrer que sur ce qui importe vraiment ; et tout se passera bien. Il m'a dit de croire en ce que je fais, car si je ne suis pas confiant, qui le sera ?

Mika était impatient que la saison commence, et il a déjà planifié quelques déplacements sur certaines courses. Il m'a même passé un coup de fil lors des tests, alors que j'étais en plein débrief avec les ingés ; il veut toujours savoir quelles sont mes sensations au volant, si les améliorations sont à la hauteur... et il était impatient de me voir évoluer avec la nouvelle voiture.

Je suis optimiste pour 2013. Je me sens bien chez Williams : la voiture a l'air pas mal, il faut maintenant songer à son développement. Et avec un de mes héros d'enfance à mes côtés, je suis sûr que cette première saison va bien se passer.

"La F1 est très suivie en Finlande, et à la fin des années 90, tout le monde était derrière Mika."



ARCHIVES LAT

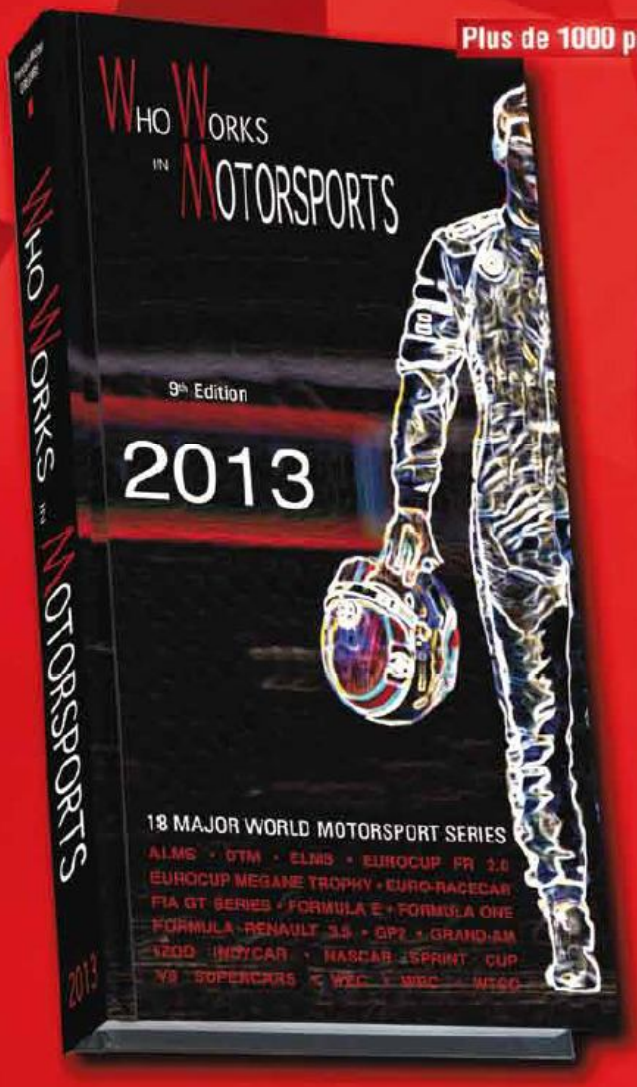
''Who Works in'' Guides

Totalement indispensables !

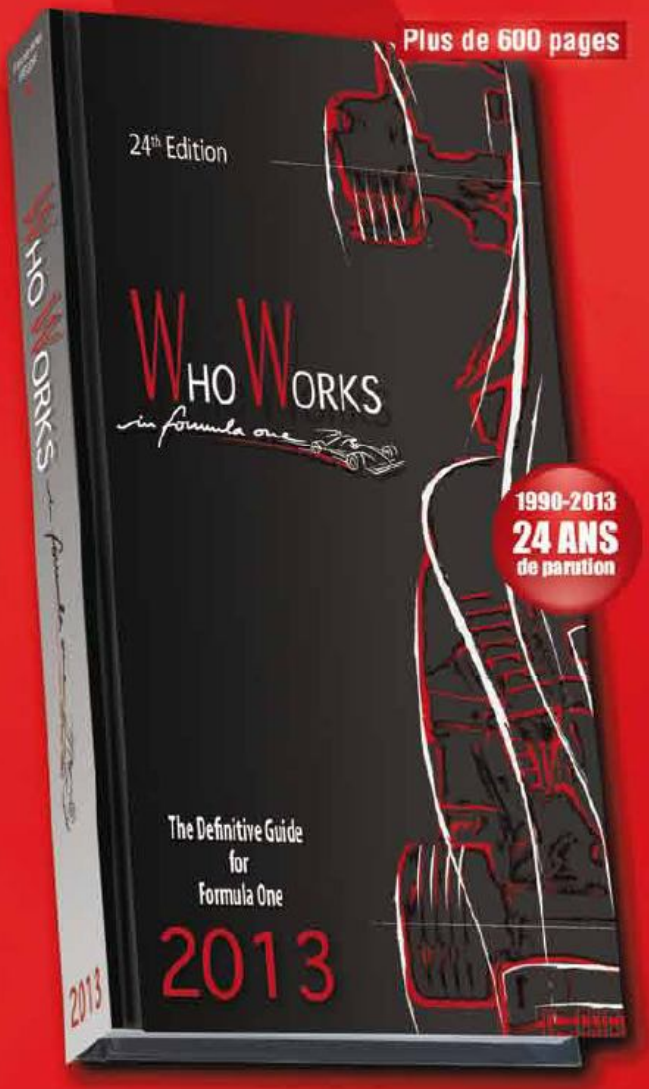
Les seuls guides de référence qui vous plongent au coeur de l'action

Motorsports - Formula One

Plus de 1000 pages



Plus de 600 pages



Chaque nouvelle édition 100% mis à jour !

Une information en profondeur sur les acteurs incontournables du sport automobile

Ecuries, pilotes, voitures, personnalités, sponsors & fournisseurs, media, marketing & RP, circuits, officiels, etc... Présentation des sociétés et des écuries incluant logo, activité, nom des responsables avec contact, adresse, site web, photo couleur.

Tel: +44 (0) 20 71930 686 - Email: orders@whoworksin.com

A commander sur notre site sécurisé - www.whoworksin.com

Ça, c'était une F1 !

Numéro 14 : l'Alfa Romeo 179

Sa prestation agitée interdit un retour aux jours glorieux des années 50



TEXTE JAMES ROBERTS **PHOTOS** TIM KENT

ADAPTATION RICHARD FAUX

Bien qu'Alfa Romeo ait remporté deux titres Mondiaux – avec Giuseppe Farina et Juan Manuel Fangio – lors des deux premières années du championnat du monde de F1 en 1950 et 1951, la célèbre marque italienne ne connut jamais plus le succès de ses débuts.

Dans les années 60 et 70, Alfa Romeo fournit des moteurs V12 à de petites équipes jusqu'à ce qu'elle développe son activité pour motoriser les Brabham de Bernie Ecclestone en 1976. L'effort soutenu de l'usine et du département compétition d'Alfa, Autodelta, permit ensuite de construire un châssis officiel sorti en 1979. En 1980, Alfa Romeo engagea le débutant Bruno Giacomelli aux côtés de Patrick Depailler, qui venait juste de récupérer de ses fractures aux deux jambes suite à un accident de deltaplane en 1979.

Alfa, fort d'un contrat de sponsoring de trois ans avec Marlboro, désirait concevoir un V8 turbo pour remplacer son V12 mais les problèmes de refroidissement de ce moteur à haut régime firent que le V12 Tipo 1260 continua d'être utilisé jusqu'en 1982 – bien que l'équipe ait ajouté un *quadrifoglio*, un trèfle à quatre feuilles, sur le côté du châssis pour lui porter chance.

Lors des deux premières courses de 1980, en Argentine et au Brésil, la voiture fut une énorme déception, Depailler se qualifiant 23e puis 21e. Durant le mois précédant le troisième GP, à Kyalami, la 179 fut sérieusement améliorée avec des pontons remodelés, des jupes, des suspensions, un aileron arrière modifiés et un gain de 30 kg.

« La voiture est méconnaissable par rapport à celle que j'avais pilotée lors des deux premières courses, assura Depailler à l'époque. *Le travail réalisé par Autodelta est extraordinaire. »*

Ayant qualifié la voiture en 7e position à Kyalami, le Clermontois fit encore mieux en hissant son Alfa à la 3e place sur la grille de la quatrième épreuve à Long Beach – mais il abandonna sur rupture de suspension. La 179 montra encore son potentiel jusqu'à ce que l'équipe soit touchée par la tragédie : Depailler, victime d'une rupture de suspension lors d'essais privés à Hockenheim, sortit dans la très rapide Ostkurve et fut tué sur le coup.

Ermanno Cuoghi était l'un des ingénieurs de course d'Alfa qui avait quitté Brabham pour rejoindre l'équipe italienne en 1980. *« En l'absence de Patrick, Giacomelli était trop jeune et inexpérimenté pour nous apporter l'information dont nous avions besoin pour développer la voiture,* dit-il. *Elle lui convenait lors d'une course, mais pas à la suivante et si nous ne pouvions pas expliquer aux ingénieurs ce qui se passait sur la piste, elle ne fonctionnait qu'à 80 % de son potentiel réel. »* L'acmé de cette rude saison fut la pole du jeune Italien à Watkins Glen, qui mena jusqu'à ce qu'une panne électrique le force à abandonner…

D'autres versions de la voiture apparurent, dont la 179C en 1981 – année où Mario Andretti rejoignit Giacomelli. Mais l'équipe au célèbre écusson (comprenant le serpent dévorant un homme des armes des Ducs de Milan et la croix de St Georges) ne put marquer aucun résultat significatif dans ses quatre dernières années de F1.

ALFA ROMEO 179 : fiche tech.

Moteur	3-litres Alfa Romeo 1260 V12 (60 degrés)
Puissance	520 chevaux
Régime maxi	12 000 t/m
Transmission	6 rapports Alfa-Hewland
Empattement	2740 mm
Poids	595 kg
Carburant	Agip
Réservoir	200 litres
Pneus	Goodyear
Pilotes principaux	Patrick Depailler, Bruno Giacomelli, Mario Andretti











Que Dieu bénisse cette maison

Le poids des attentes pèse sur les épaules du patron de Ferrari. Dans cette interview exclusive, Stefano Domenicali nous en dit plus sur ce que c'est que de diriger la Scuderia

TEXTE ANTHONY ROWLINSON **PORTRAITS** FERRARI



Stefano Domenicali pose devant ce qui fut la demeure de Monsieur Ferrari, une ancienne ferme jouxtant Fiorano.

"Sono un agitatore di uomini" c'est en ces termes que se définissait Enzo Ferrari – *« Je suis un agitateur d'hommes »*. Un adage qui s'applique aussi bien à l'époque où il régnait d'une main de fer sur l'empire écarlate, mêlant terreur et culte de la personnalité, qu'à la période actuelle, où les ateliers de Maranello vivent au rythme de sa légende. Une photo d'Enzo domine le mur d'un des principaux bureaux de la Gestione Sportiva, la division sportive de Ferrari, située à environ deux cents mètres de l'emplacement d'origine des portes de l'usine. L'image en noir et blanc, grandeur nature ou presque, montre un Enzo Ferrari en bras de chemise et pantalon à pinces, lunettes noires vissées sur le nez, posant derrière une de ses voitures de course. Le doigt levé, il donne des ordres... Pas de doute, c'est lui qui commande.

C'est sous cette image que travaille l'homme dont le rôle est de faire appliquer aujourd'hui les ordres du *commendatore* – victoire pour la Scuderia ! Stefano Domenicali, team principal de Ferrari, lance un sourire craintif en reculant légèrement sur sa chaise, sortant la tête de ses montagnes de dossiers pour contempler le maître à qui il a juré obéissance. *« Vous voyez, il me tient à l'œil !* plaisante Domenicali. *C'est une photo assez sévère, avec ce doigt levé... Et quand je la regarde, qu'est-ce que je ressens ? Les deux "R" : respect et responsabilité. »* →

ADAPTATION CATHERINE LIBRINI





Il marque une pause pour nous montrer une autre photo, tout aussi imposante, accrochée à côté du portrait d'Enzo. Ce deuxième portrait est celui du président de Ferrari, Luca di Montezemolo, fêtant une victoire à Monza en 1975.

« Oui, donc, respect pour ce qu'a accompli M. Ferrari – n'oubliez pas qu'il est parti de rien – et pour M. Montezemolo qui a réussi à maintenir le cap dans des circonstances complètement différentes. Et ma responsabilité, à présent, est de continuer, en toute humilité, à nourrir les valeurs de cette entreprise. C'est au quotidien qu'on construit quelque chose, voilà ce que je ressens. »

Il y a dans le discours de Domenicali un certain empressement qui trahit un sens du devoir inné. Comme pour tout patron d'écurie, son temps est précieux et de nouvelles obligations se profilent au détour de chaque réunion, appel téléphonique ou e-mail. Il prononce chaque phrase avec rapidité et précision afin de rentabiliser la conversation. Notre entrée en matière sur sa passion pour l'aviation (il a passé son brevet de pilote à 17 ans et exhibe une collection d'hélicoptères miniatures sur une étagère) est vite négociée : *« Je me passionne toujours pour l'aéronautique. Enfant, je voulais faire du basket et devenir pilote dans l'armée de l'air. J'ai fait l'un mais pas l'autre, »* lance-t-il en riant.

Mais il a fait autre chose : après être entré dans l'équipe en 1991, diplôme d'école de commerce en poche, au service financier, il s'est hissé au poste de patron d'écurie en 2008. Aujourd'hui âgé de 47 ans, Domenicali avoue n'avoir jamais convoité ce titre – *« Honnêtement, je n'aurais jamais pensé arriver où je me trouve maintenant »* – et pourtant, à l'instar de Jean Todt, Claudio Lombardi ou encore Cesare Fiorio à une époque, il porte à présent sur les épaules les espoirs de toute l'Italie. Un fardeau qu'il décrit comme *« si lourd qu'il vaut mieux ne pas y penser »*, et d'ajouter : *« Si on commence à y penser, on sent tout de suite que c'est une énorme responsabilité. »*

Il y a deux ans, la coupe avait débordé : l'erreur stratégique qui avait gâché la course de Fernando Alonso à Abou Dhabi, permettant à Vettel de lui rafler le titre au passage, avait failli déboucher sur la démission de Domenicali. Mais notre

homme s'était accroché (contrairement à l'ingénieur de piste Chris Dyer, tenu pour responsable de ce fiasco), considérant ce type de coup dur comme un des risques du métier : *« Le plus important, c'est de savoir gérer la pression,* affirme-t-il. *Je m'efforce d'être au-dessus de la négativité ambiante, je la prends sur moi pour protéger l'équipe – parce que quand on est chez Ferrari, tout ça fait partie du quotidien. »*

Pas facile d'être à la tête d'une écurie qui fait quasiment figure de religion au niveau national. Surtout quand, après un premier titre constructeurs en 2008, l'équipe a vu un de ses pilotes passer à deux doigts du titre mondial à trois reprises sur les cinq dernières saisons (Felipe Massa en 2008 et Fernando Alonso en 2010 et 2012). *« Mais il faut apprendre à perdre,* fait remarquer Domenicali. *Les gens n'ont pas toujours la maturité nécessaire pour le comprendre. Quand on fait le maximum, il faut respecter le fait qu'on puisse perdre ou gagner. Mais tout en gardant à l'esprit que le jour suivant, on fera tout pour s'améliorer. C'est ça, la voie à suivre. Nous, les Italiens, nous tournons à l'émotion, et trop souvent, c'est tout ou rien. Vous êtes un héros ou un zéro. Grâce à Dieu, je ne fonctionne pas comme ça, j'essaie généralement d'éviter cette approche. »*

Ce sont là les mots d'un pragmatique, un homme qui a baigné dans l'esprit sportif de son équipe et de la région de son enfance (né à Imola, il était bénévole sur le circuit pendant son adolescence) mais qui comprend néanmoins que le succès en F1 n'a rien de simple, que la limite entre gloire et défaite est ténue. *« Ce n'est pas comme en football,* explique-t-il, *où on peut changer un défenseur ou le... – comment on dit ? – le gardien de but et voilà, on devient la meilleure équipe. Ici, quand on fait des changements dans la méthode, dans l'organisation, on n'en voit les effets qu'au bout d'un an ou peut-être plus. Dans une situation comme maintenant, où les règles sont plutôt stables, si on veut progresser, il faut s'améliorer sur tous les plans, sur chaque détail, sinon on ne gagne jamais. »*

Tout en parlant, Domenicali a pris ses aises : appuyé sur le dossier de son fauteuil, il s'est

> "Croyez-moi, être 2e fait plus mal que de terminer 4e ou 5e"



écarté de son bureau et de la déferlante d'e-mails urgents. Il s'anime lorsque la conversation vire sur la saison 2012, une année de bravoure non récompensée par la victoire (le terme "perdue" semble trop sévère pour qualifier la brillante saison d'Alonso et de Ferrari). Peu après le dernier GP, l'équipe au grand complet s'était rassemblée au QG pour écouter un discours de Domenicali et Di Montezemolo, exhortant les troupes à se ressaisir en vue d'une nouvelle bataille.

Exploiter les points positifs de cette défaite, comprendre où et pourquoi on a échoué, tel est à présent le nerf de la politique de Domenicali. *« Car si on n'apprend pas de ses erreurs,* analyse-t-il, *on tombe dans la spirale du perdant ou de l'éternel second. Et croyez-moi, être second, ça fait mal, bien plus que de finir quatrième ou cinquième. Malheureusement, on en sait quelque chose, mais c'est comme ça. »* Des paroles qui semblent résignées, mais qui viennent d'un homme débordant d'énergie, d'humanité et de détermination. On sent qu'il ferait un excellent compagnon de table, si toutefois il avait le temps de se dégager des obligations liées aux essais, aux souffleries, aux négociations de contrats, aux pressions budgétaires, et surtout, aux résultats, encore et toujours...

Montrant un grand sens commun, il nous confie qu'il a demandé à son équipe de *« toujours garder la tête haute »* et d'accepter le fait que, malgré tout ce qu'on attend d'eux, malgré le poids de l'histoire, on ne peut pas toujours gagner. La pilule ne passe pas mieux pour autant – *« Je déteste perdre le championnat à la dernière course et malheureusement, ça nous est arrivé plusieurs fois depuis 1999. C'est toujours très dur à digérer. »* D'ailleurs, sur bien des aspects, la saison 2012 de Ferrari a confirmé la position de l'écurie comme *« la meilleure »* dans quatre des cinq éléments nécessaires à une victoire en championnat, d'après Domenicali. En revanche, la performance de la F2012 était si faible au départ que malgré les efforts surhumains déployés en développement et en pilotage, le handicap n'a jamais été surmonté.

« Souvenez-vous, renchérit-il, *nous avons entamé l'année dernière avec 1,6 seconde de retard et dès le mois de juillet, nous avions la meilleure voiture. Mais on ne peut pas garder ce rythme de développement. Donc, cette année, l'objectif est d'être plus compétitifs, bien sûr. Mais la saison ne se termine pas le samedi à Melbourne, et pas question de se retrouver dans une logique où tout est joué dès le début. L'essentiel cette année sera la constance dans les résultats. C'était le cas pour Fernando en début de saison, et pour moi, ce sera la clé du championnat 2013. »*

Les premiers résultats de la F138 de cette année sont plutôt encourageants : la voiture semble dénuée des vices fondamentaux qui avaient accablé la F2012 – principalement le manque d'efficacité aérodynamique. Cela s'explique en partie par les séances intensives dans la soufflerie de Toyota à Cologne, où la plupart des opérations de développement ont été réalisées en attendant la remise en service des infrastructures de Ferrari. Et puis il y a le retour en F1 d'un certain Rory Byrne, artisan →

technique de la domination de Ferrari dans les années 2000. Il aurait été engagé pour diriger le développement du programme de F1 pour 2014, ainsi que pour superviser le projet Supercar Enzo. Quoi qu'il en soit, c'est un excellent atout pour l'entreprise, révélateur de cette capacité propre à Ferrari à assurer le lien entre ses activités de course et de tourisme.

Cette continuité se retrouve dans le cockpit, avec la confirmation du volant de Fernando Alonso jusqu'en 2016 et une nouvelle saison pour son acolyte Felipe Massa, lequel détient le record d'ancienneté dans l'écurie après Michael Schumacher. Domenicali ne doute pas un seul instant qu'en matière de force de pilotage, Ferrari n'a fait aucune concession. À la question : *« Peut-on dire qu'Alonso était votre plus grand atout en 2012 ? »*, il répond un *« Oui »* franc et massif. *« Et c'est comment de bosser avec lui ? »* poursuivons-nous. *« C'est un super pilote,* répond-il. *Il ne fait pas de chichis. Il fait confiance au travail d'équipe et à partir de là, il arrive à faire le maximum. Notre objectif est donc de faire en sorte qu'il tire le maximum d'un excellent produit – sinon, bien sûr, c'est pas évident. »*

Fernando incapable de faire aussi bien qu'en 2012, saison quasi parfaite ? Il ne veut pas en entendre parler. *« Je ne vois pas pourquoi,* lance-t-il. *Il est tout à fait capable d'en faire autant, et même mieux. Ce qui est génial en sport, c'est qu'on arrive à faire des choses qu'on croyait impossibles et qu'on se retrouve à faire encore mieux l'année suivante ! Tout est question de maturité, des outils qu'on a à sa disposition, de l'équilibre qu'on trouve en mûrissant. Donc je suis convaincu qu'il fera encore une excellente saison. Je n'en doute pas une seconde. »*

Et quid de l'absence d'Alonso aux premiers tests à Jerez pour cause d'entraînement personnel intensif ? Objection rejetée, encore une fois. Pour Domenicali, mieux vaut pour un pilote de travailler sur sa forme physique et mentale, cultiver son énergie et développer sa confiance en soi, plutôt que de passer trois jours à faire des tours sur un circuit qui fournit des données dont on connaît le manque de fiabilité. *« N'oubliez pas,* ajoute-t-il, *que l'année dernière a été une saison très tendue émotionnellement. Quand on perd un championnat qu'on aurait mérité de gagner (parce que, franchement, sans ces deux accidents au premier virage, il aurait été champion), il faut prendre le temps de se requinquer mentalement, afin d'être complètement prêt. Il y a plus de performance dans la tête d'un pilote que dans une semaine en soufflerie. »*



Alonso est-il en mesure de rééditer ses incroyables efforts de l'an dernier ? Domenicali n'en doute pas une seconde...



Un Alonso reposé et plus battant que jamais, au volant d'une monoplace un tantinet plus compétitive que celle de l'an dernier, voilà qui va éveiller l'esprit de compétition chez les Vettel-RB, Button-McLaren, Lewis-Merco et Kimi-Lotus. Mais que fait-on de ceux qui travaillent en coulisse ? Dans les bureaux comme dans les ateliers, que deviennent ceux qui subissent les cadences infernales, les voyages incessants en seconde classe, les journées interminables, les week-ends travaillés, le retour au turbin dès le lundi matin après une course ? Quand est-ce qu'ils se requinquent, eux ? Domenicali avoue que c'est *« le plus grand problème. Le boulot est si intense qu'on n'a pas le temps de rentrer chez soi, de recharger les batteries – sauf au mois d'août. Et entre Noël et le jour de l'an, il n'y a pas vraiment de jours de congé. Mais c'est notre vie et on n'a pas à se*



plaindre. On est plutôt bien lotis comparé à d'autres. » Ce n'est certainement pas l'agitateur d'hommes qui trône au-dessus de son épaule qui montrerait de la compassion si Domenicali ou un de ses cadres laissait entendre que travailler en F1, ce n'est pas tous les jours facile.

« *C'est vrai, conclut Domenicali, c'est un grand défi qu'il faut savoir relever avec la bonne approche et avec professionnalisme, tout en sachant que c'est un privilège. J'en suis très fier et pour comprendre la responsabilité que je ressens, il faudrait être à ma place. Si on est second, c'est qu'il y a quelque chose qui cloche. Mais c'est notre destin, ça, on ne peut pas le changer. Et c'est un des bons côtés de ce boulot : on sait exactement quoi faire. Parfois on aimerait être plus détendu par rapport aux résultats, mais ce n'est pas possible. S'engager à fond, et puis foncer : voilà ce qu'il faut faire quand on est assis à cette place.* »

"Quand on perd alors qu'on ne le mérite pas, il est plus dur de s'en remettre."



CHARLES COATES/LAT • CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Todt *vs* Domenicali

En prenant ses fonctions au poste de team principal de Ferrari le 1er janvier 2008, Stefano Domenicali endossait le rôle ingrat de remplaçant de Jean Todt. Lorsqu'il était en poste, Todt, qui avait succédé à Claudio Lombardi en juillet 1993, a contribué aux cinq titres consécutifs de la Scuderia et de Michael Schumacher entre 2000 et 2004, un exploit sans précédent. Mais si l'on considère ses cinq premières saisons comme patron d'équipe, Domenicali n'a rien à lui envier, avec au moins un titre constructeurs de remporté.

	Jean Todt 1994-1998	Stefano Domenicali 2008-2012
Courses	82	**93**
Victoires	16	**18**
Autres podiums	46	**48**
Poles	**14**	12
Meilleurs tours	14	**22**
Courses menées	39	**47**
Tours menés	915/5253 (17.4%)	**1052/5559 (18.9%)**
Pilotes	**5**	**5**
Titres pilotes	**0**	**0**
Titres constructeurs	0	**1**



RETOUR VERS LE FUTUR ?

La piste maison de Ferrari, Fiorano, n'est plus utilisée par les voitures de l'équipe F1 du fait des limitations en matière de tests. Mais cela pourrait changer...

TEXTE ANTHONY ROWLINSON **PHOTOS** FERRARI

ADAPTATION RICHARD FALK



Schumi limant la piste de Fiorano, dans ces années 2000 où les tests étaient légion.

ARCHIVES LAT

Certains disaient que Ferrari avait un avantage injuste : une piste d'essais spécifique proche de l'usine de laquelle pourrait sortir la F1 de l'année, sa peinture rutilante à peine sèche, pour y entamer la procédure tant prisée du "la conduire, la casser pour l'améliorer". À l'âge du numérique, telle était l'approche analogique choisie par Ferrari, celle de l'ère vinyle comparée à l'époque wifi de Red Bull et McLaren. Des simulateurs de type NASA et une soufflerie développée pour tester des missiles (tels que les Red Bull) sont de belles choses mais disposant de Schumi, de Barrichello, des gommes Bridgestone et pouvant s'entraîner à temps complet sur une piste privée, elles n'étaient pas absolument nécessaires.

La méthode analogique de Ferrari atteint son apogée dans l'ère Todt-Schumacher, quand Michael et Rubens roulaient de l'aube au crépuscule, utilisant l'ancienne ferme devenue la maison d'Enzo Ferrari, à proximité du circuit, comme leur propre logement trois étoiles. Il en était ainsi depuis 1972 quand Fiorano fut construite, au grand plaisir des *tifosi* locaux enfiévrés qui pouvaient se grouper sur le pont routier offrant une vue de la piste et regarder leurs voitures de course rouge adorées tourner en rond jusqu'à ce que l'inconfort de leur position dépasse leur passion.

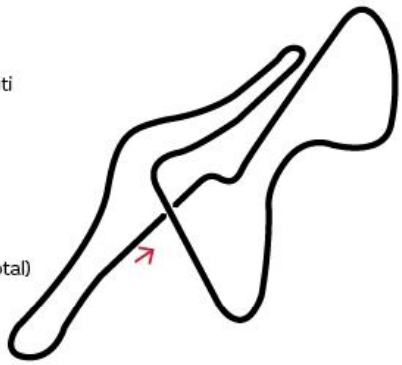
Il y a dix ans, lors d'une visite à Fiorano, *F1 Racing* apprit de la bouche de Schumacher que l'équipe n'hésitait pas à étendre son programme d'un jour pour tester un nouveau développement. C'était à l'issue d'un dîner à 22 heures, alors que Schumi s'estimait satisfait d'une pleine journée de travail. L'opinion de Barrichello était similaire : *« Mon record ? Avoir quitté la piste à 9h26 du soir. Nous devions vérifier un dernier détail. »*

EN CHIFFRES

Construction	1972
Concepteur	Ugo Cavazuti
Longueur (1972-92)	3 000m
Longueur (1992-96)	3 021m
Longueur (dep. 1996)	2 997m
Largeur minimale	8.4 metres
Virages	15
Ligne droites	1,338 km (total)
Vitesse moyenne	180 km/h
Vitesse maxi	90 km/h

Les cinq tours les plus rapides

55,999 s	2004	M Schumacher	Ferrari F2004
56,33s	2003	M Schumacher	Ferrari F2003-GA
57,099s	2006	F Massa	Ferrari 248 F1
57,146s	2005	M Schumacher	Ferrari F2005
57,476s	2002	M Schumacher	Ferrari F2002



La configuration resserrée de Fiorano, évoquant Monaco ou le Hungaroring, était sans utilité pour certains GP spécifiques. Mais sa commodité pour en préparer d'autres était illimitée. Peaufiner une procédure de départ ? Limer jusqu'à l'épuisement la ligne droite de retour ? Pas de problème. Mais comparez à l'argent disponible et aux tests très limités de nos jours : trois petites semaines d'essais hivernaux en Espagne, plus un test de jeunes pilotes qui reste à confirmer, cela fait 16 jours d'essais contre plus de 100 que Ferrari se payait dans les années 90. L'argent dépensé sans compter en essais n'a plus sa place à l'âge de l'austérité et de l'écologie. Et quand une petite équipe doit retirer un pilote du programme de Barcelone parce que son chèque n'est pas arrivé, les coûts engagés dans la préparation des F1 sur piste sont coupés à ras. →



Schumacher suit Luca Badoer, longtemps pilote essayeur de Ferrari, en 2001.

Y a-t-il un juste milieu ? Faut-il des jours supplémentaires pour les équipes qui le désirent et peuvent se les payer ? Les plus petites pourraient-elles bénéficier de la connaissance acquise par les grandes, à charge pour celles-ci de partager leur technologie ? Ferrari, évidemment, pense que faire plus d'essais est un jeu d'enfant, mais que c'est aussi logique. Debout au bord de la piste de Fiorano silencieuse après une chute de neige nocturne plus efficace que toute restriction d'essais, Massimo Rivola, le team manager de la Scuderia, souligne la position de la Scuderia : *« Nous parlons d'une équipe ayant une réelle culture de la piste, qui a toujours utilisé celle-ci pour tester ses voitures de course et de Grand Tourisme. De ce point de vue, Ferrari est unique parmi les équipes de F1. »* Et de poursuivre : *« Le savoir-faire que nous gagnons à tester les moteurs et les boîtes de vitesses en F1, profite à nos voitures de route. Et s'il est important de bien comprendre l'aérodynamique, cela ne vous donne pas autant de savoir-faire que la recherche dans les moteurs et l'électronique. »*

> "Que nous ne puissions rouler sur cette piste est ri-di-cu-le !"
>
> **Stefano Domenicali**

Le patron de l'équipe, Stefano Domenicali, est encore plus tranchant. *« La situation sur les essais est ridicule,* affirme t-il. *Vous pouvez l'écrire : Ri-di-cu-le ! »* Puis il nous parle des simulateurs qui intéressent peu les médias et qui sont, par nature, secrets, cachés à la vue des fans. *« Finalement, c'est ridicule que nous ne puissions utiliser cette piste,* argumente-t-il. *Je reprends le formule de mon président [Luca di Montezemolo] : c'est comme jouer un match de football en vrai après en avoir fait la simulation sur un ordinateur. On est passé d'un excès à l'autre. Nous tentons de convaincre les autres équipes de réfléchir à un nouvel équilibre. Et je suis persuadé que nous pouvons trouver une solution. »*

Idéalement, pour Domenicali, six ou sept sessions d'essais par saison serait un chiffre plus réaliste – ce qui implique l'idée que Ferrari soit autorisée à utiliser sa propre piste. Lui et Rivola sont heureux de faire savoir que les points de vue de Ferrari sont exprimés vigoureusement auprès du Groupe de Travail F1 de la FIA et, de façon informelle, lors de conversations de paddock avec leurs pairs. Ils sont convaincus qu'un changement de règlement permettra de lancer un processus de libération des essais. C'est avec un sourire quelque peu désabusé que Rivola ajoute : *« Quand les autres verront quel travail il y a à fournir pour répondre aux règlements 2014, eux aussi seront heureux d'avoir plus de temps en piste. »*







De haut en bas : Massimo Rivola, Michael Schumacher et (de g. à d.) Clay Regazzoni, Ronnie Peterson, Peter Schetty, Tim Schenken et Jacky Ickx, pilotes Ferrari F1 et protos, lors de l'inauguration de Fiorano en 1972.

ARCHIVES LAT

ABONNEMENT

OFFRE TRANQUILLITÉ



LES AVANTAGES DE L'ABONNEMENT

1 AN
12 NUMÉROS

Pour vous 41 €

SOIT **39%** D'ÉCONOMIE*

- **Ne payez que 41 € au lieu de 67,20 € et faites une économie de 26.20 € sur le prix kiosque**
- **Ne manquez pas un seul numéro**
- **Recevez chaque numéro directement dans votre boîte aux lettres**
- **Restez à l'abri des augmentations de prix**

ABONNEMENT EXPRESS **+ anciens numéros**
www.webabo.fr/f1racing

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

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 61 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

❒ **Oui**, je m'abonne à *F1 Racing* **1an 12 numéros** pour **41,00 €** au lieu de ~~67,20 €~~. (Étranger et D.OM.-T.O.M. nous consulter)

J'économise 26,20 € sur le prix kiosque*.

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

Code postal |_|_|_|_|_| Tél ..... E-mail .....

Je règle par

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

❒ Carte bancaire ○ ○ ○

Carte n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| Expire fin |_|_|_|_|

Date et signature (obligatoire)

* Vous pouvez acquérir chaque numéro de *F1 Racing* au prix de 5,60 € (hors frais de port). Etranger et DOM-TOM, nous consulter. En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

FIRAC170/12MI2N



ADAPTATION FREDERIC DELARUE

LES YEUX RIVÉS SUR LA COUPE

Un homme et une écurie moins robustes que Fernando Alonso et Ferrari auraient été dévastés par la déception de perdre le titre mondial de trois points en 2012. Mais comme *F1 Racing* l'a découvert, un animal blessé est toujours plus dangereux...

TEXTE ANTHONY ROWLINSON
PHOTOS LORENZO BELLANCA

Tour après tour, il martèle le bitume. Sous un ciel dégagé, ce jeudi en Catalogne, à l'occasion des essais hivernaux. La saison régulière se profile mais aujourd'hui, il est encore temps de se préparer. *« Mas rapido ! »* entend-on hurler. Les muscles sont bandés, les efforts redoublent. Fernando Alonso ne peut entendre ces encouragements. Il est à quelques kilomètres de là, sanglé dans sa Ferrari F138, sur le Circuit de Catalunya, appliqué à perfectionner l'auto sur laquelle reposent tous ses espoirs et ceux de son écurie. →

Ici, au bord de cette piscine olympique proche de Granollers – des installations qu'Alonso apprécierait à leur juste valeur, lui qui accorde une grande importance à la préparation physique –, en réponse à l'ordre de l'entraîneur de natation, le sentiment d'urgence est immédiat. Ses mots sont comme amplifiés par le rugissement d'un V8 qui se fait entendre au loin et dont les décibels déferlent dans les collines qui entourent Montmeló, là où se déroulent les essais hivernaux.

Coup de projecteur : Alonso s'approche de la ligne droite de retour du Circuit de Catalunya, entre les virages 9 et 10 – une sortie qui se négocie en 5e, à environ 260 km/h et à la suite de laquelle l'auto approchera les 310 km/h avant de freiner fortement pour le 10e virage qui est enroulé sur le 2e rapport. C'est une épingle à cheveux à gauche délicate, avec une sortie en montée qui aspire les voitures bien au-delà du vibreur extérieur si la main n'est pas suffisamment ferme. Elle est prête à sanctionner les châssis flambant neufs qui auraient l'impudence de ne pas être encore réglés pour atteindre une malléabilité harmonieuse. Avec cette fraîcheur et dans des conditions imprévisibles, qui pourrait dire quel niveau d'adhérence on peut attendre de cette nouvelle génération de pneus Pirelli super tendres ?



Giedo Van der Garde, au volant de la Caterham CT03 dont les trains avant et arrière paraissent à peine terminés, fait une embardée, rate la distance de freinage, allume ses pneus et termine bruyamment dans l'échappatoire. Jean-Éric Vergne, dans une Toro Rosso STR8 bien moins désobéissante, est lui aussi piégé. Puis vient Alonso, confiant et agressif. Il sculpte le 10e virage, accompagné du feulement des échappements alors que le train arrière de sa Ferrari se querelle avec lui-même en tentant de résoudre cet éternel problème de l'adhérence versus la traction. Fernando a dépassé cette légère contrariété depuis longtemps. Il dirige sa F1 vers le vibreur blanc et rouge et se repose visiblement sur l'arrière droit pour se catapulter en haut de la colline et créer ce pivot autour duquel l'auto tournera pour faire aller le châssis vers la gauche. La F138 passe les 11e et 12e virages et se dirige vers le 13e qui était autrefois avalé en 6e vitesse à 240-260 km/h avec une plongée en sortie – elle a été émasculée et remplacée par une chicane (virages 14 et 15). À part qu'Alonso ignore le nouveau tracé et déboule à toute vitesse dans l'ancien 13e virage sans la moindre hésitation qui fait qu'on a du mal à en croire ses yeux. Mais il réitère la manœuvre à chaque tour avant de revenir au tour plus conventionnel.

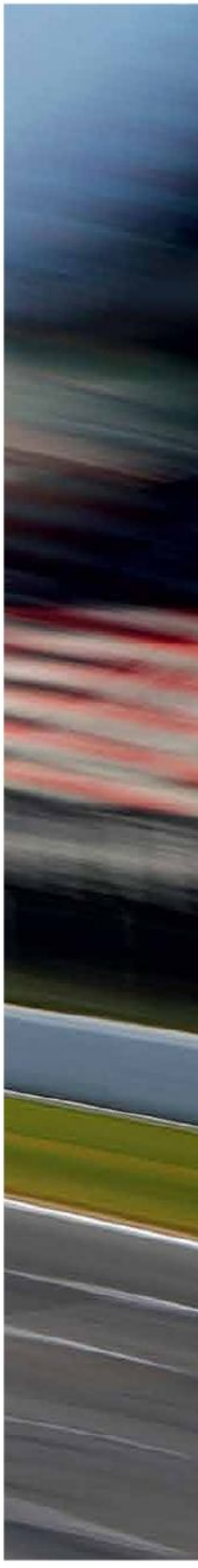


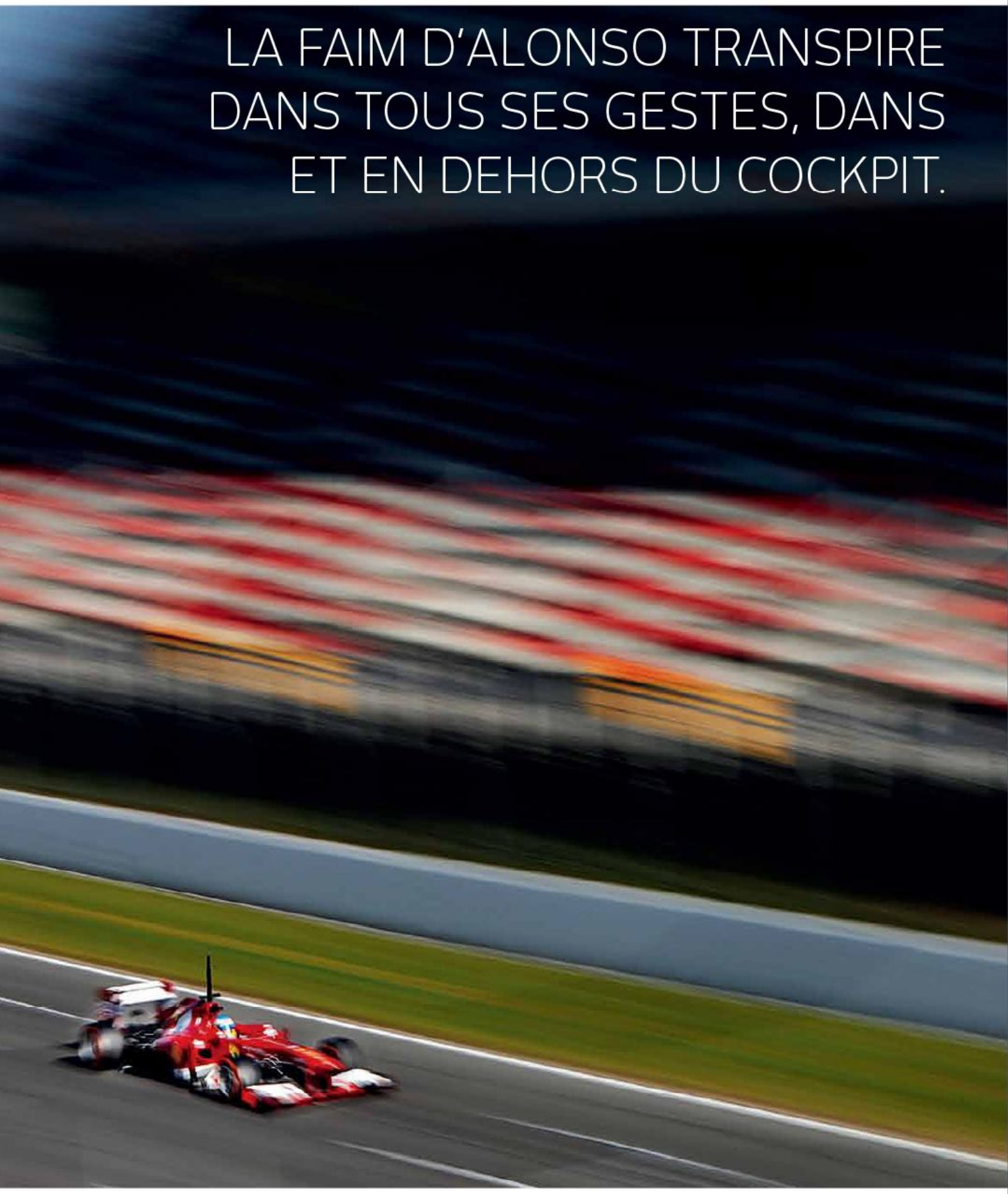
Il est probable (mais personne n'en apportera la confirmation) qu'Alonso engrange pour ses ingénieurs des données à haute vitesse. Mais il ne fait aucun doute que ce compétiteur-né tente de trouver un avantage là où on ne pense pas qu'il puisse être trouvé. Pendant une heure entière, il est le seul à explorer le tracé originel – plus tard, Romain Grosjean et Nico Rosberg s'y aventureront également.



Deux pensées viennent à l'esprit : la première est que la faim d'Alonso transpire dans tous ses gestes, dans et en dehors du cockpit. Lorsqu'il est au volant, sa gestuelle laisse penser que la F138 est une voiture qui est poussée dans ses derniers retranchements et non une monoplace facile à vivre. En dehors de l'auto, l'aura de Fernando est toujours aussi intense. Alonso n'est pas du genre à parler pour ne rien dire.

En quoi sa F1 de cette année ressemble-t-elle à celle de l'année dernière ? La F2012 était un enfant insaisissable qui s'était vu confier des responsabilités auxquelles il ne pouvait faire face. La F138 donne l'impression d'être plus aboutie. *« Le feeling de cette auto est le même que celui de celle de l'année dernière car il n'y a pas eu de gros changements* [Ndlr : dans la réglementation technique], reconnaît Alonso avec prudence, *mais je ne dirai rien de ce que nous avons trouvé pour améliorer la voiture. Je suis sûr qu'on sera bien placés en Australie. On doit progresser par rapport à l'année dernière car ce n'était pas assez – nous avons fini 2e alors que nous voulions gagner. Notre objectif est d'être meilleurs dans la première partie de la saison. Ça ne devrait pas être difficile. »*





LA FAIM D'ALONSO TRANSPIRE DANS TOUS SES GESTES, DANS ET EN DEHORS DU COCKPIT.



Le journal (pas du tout) intime de FERNANDO ALONSO

31 ans et demi

Sur son compte Twitter : @alo_oficial, Fernando a "gazouillé" sur les moments marquants de sa préparation physique hivernale

16 déc 2012 *La saison a été longue :* "Aujourd'hui, j'en ai fini pour 2012. Joyeux Noël, on se retrouve en Janvier pour de nouvelles aventures. Encore merci."

20 déc *Son dernier Tweet de l'année pour ses 1,5 million de followers :* "Joyeux Noël. Tengan unas felices fiestas."

1 jan *Et puis :* "Feliz 2013 !! Salud y felicidad para todos !!!!! Bonne année !! Meilleurs vœux à tous !!!"

2 jan *Toujours durant la pause hivernale, avant les séances de préparation :* "Magnifique journée de repos et d'entraînement avec mes amis à @scuola2000 ! La fine équipe...! Suivez-les, ça se passe ici sur Twitter.. ;)"

2 jan "Encore une belle journée à la neige..."

4 jan "Route italienne idéale pour le vélo"

6 jan "Jour du sauna..."

7 jan *Entraînement en Russie :* "De nouvelles découvertes en ce début d'année..."

14 jan "Cette semaine, c'est relâche entre tous ces événements, besoin de récupérer. Mais grosse prépa physique en perspective pour dimanche..."

20 jan "Demain, c'est parti pour 3 semaines d'intense prépa physique. On commence en Italie. Je vous tiens au jus..."

22 jan "Séance de gym et running de 15 km ce matin..."

23 jan "Bonjour à tous ! Il n'arrête pas de tomber des cordes.. !! Séance de gym et 2h de natation."
"Fini la gym et la piscine. Un break s'impose avant la reprise cet aprèm."
"A 19h, je serai dans la place si vous avez des questions... ;)" "A la question *Suivez-vous un régime strict durant l'hiver ?*" "Pas strict, juste équilibré."

24 jan "Et ça pleut.. ! Poursuite des séances de gym."

25 jan ""Bonjour à tous ! Paré pour une autre journée de prépa."

26 jan "Journée de repos pas inutile... ;)"

28 jan "Enfin le soleil ! Petite sortie en vélo aujourd'hui."

29 jan "Natation et vélo avant le déjeuner. Passez une bonne journée."
"45 min de natation et 3 h de vélo ce matin. Déjeuner et sieste au programme cet aprèm."
"3 semaines de prépa physique en vue. 3 objectifs par semaines. But : être à 100% pour le 19 février."

30 jan "Relax.."

31 jan "Pizza avec les gars qui bossent sur l'auto 2013 ! Il est temps de penser boulot !"

2 fév "Gym..."

3 fév "Vélo dans l'auto, parti pour un entraînement dans un lieu spécial..."
"4h10 de vélo : 116 km. Beaucoup de vent. J'ai faim !!!"

4 fév "2h46 de vélo suivies de 35 mn à courir. Déjeuner, sieste et gym cet aprèm. Besoin de repos.. ;)))"
"Gym"

5 fév "Une autre sortie en vélo sympa ce matin. Pas amusé la galerie. Repos et gym cet aprèm."

6 fév "108 km – 3h52. Faible intensité. Gym cet aprèm."

7 fév "3h20 – 88 km de vélo ce matin. Running cet aprèm."
"2h18 de running – 15,4 km. La suite demain."
"Demain : gym, vélo, running. On donne tout ! Un esprit sain dans un corps sain : essentiel pour être dans le coup lorsqu'arrivent les premières courses..."

8 fév "1h de vélo pour s'échauffer, suivie d'1h39 de running – 19 km."

9 fév "Le jour le plus long ! 3h38 de vélo – 100 km, suivis d'1h18 – 16km de running. Repos et gym après."

11 fév "3e et dernière semaine de prépa. Entraînement spécifique pour le pilotage (réflexes, cou, etc) ! Dans 8 jours, c'est la F1"
"Derniers exercices de gym pour aujourd'hui. Je serai là à 21h pour répondre à vos questions... si vous en avez... ;)"

14 fév "Prêt pour une autre virée en montagne. Important de se protéger les pieds pour éviter les ampoules ! Go !"
"3h45 de ski depuis le sommet des pistes, et maintenant gym. Fatigué mais de bonnes sensations."

15 fév "Journée cool avec 55 min de running. Derniers jours de prépa."

16 fév "Résumé des 3 dernières semaines de prépa. 936 km de vélo, 91 km de running, 8 h de natation, 7 h de gym, 14 h de ski, tennis, soccer, etc..."

18 fév
"La rentrée des classes..."

Pictos
Vélo · Natation · Gym · Repos · Course

PHOTOS : WWW.FERNANDOALONSO.COM/EN/

Zoom sur le garage Ferrari, auquel *F1 Racing* a eu accès. Alonso prend une pause après une longue série de tours. Alors que les écrans vermillons sont mis hors de notre vue, nous avons l'impression de voir un lion se reposer à l'ombre. Il ôte son casque, se désaltère. Fernando ferme les yeux en revisionnant les derniers instants. Il se repose. Brûlante, sa monoplace semble également reprendre son souffle alors que l'équipe veille sur elle : fluides, pneus, freins...

L'atmosphère est légère et intense à la fois. *« Le temps nous file entre les doigts, »* dit un membre de l'écurie. À en juger par l'expression de concentration qui imprègne le visage du directeur technique, Pat Fry, il est évident que toutes les forces vives sont requises pour la tâche présente.

Le patron du département moteur, Luca Marmorini, nous donne une vision personnelle de l'angle technique en pesant le pour et le contre de l'efficacité aérodynamique du train arrière et des échappements à effet Coandă : *« Les motoristes ne sont pas ravis de devoir faire un compromis sur la puissance du moteur,* dit-il. *On peut se permettre de perdre quelques chevaux si l'auto est plus rapide, mais au bout du compte, le département moteur doit énormément travailler pour récupérer ce déficit. Nous et nos clients travaillons dans ce sens. Tout le mode travaille pour minimiser l'impact des échappements Coandă. »*

Il continue en donnant force détails et nous explique pourquoi les échappements sont aussi critiques qu'un piston ou une boîte de vitesses – des éléments qui doivent être testés avec soin avant de recevoir le feu vert. *« On s'inquiète beaucoup des échappements qui seraient adoptés sans toute une batterie de tests,* poursuit-il, *mais il faut foncer... Et plus on fonce, plus on s'inquiète pour la fiabilité. C'est comme ça... Nous avons essayé de tester les échappements au maximum car nous devons savoir quelle est leur limite. »*



"FA" est plus concentré et affûté encore qu'en 2012.

Cette année, Ferrari doit plus que jamais faire le maximum. Si la F2012 était en rupture avec les saisons passées, d'un point de vue technique, avec notamment ses suspensions à tirants, la F138 est une évolution au sens mécanique du terme. Mais son aérodynamique est tout aussi rigoureuse. Contrainte d'utiliser la soufflerie Toyota de Cologne à cause de problèmes de corrélations de sa propre soufflerie,la Scuderia espère désormais disposer d'une arme redoutable : des informations aérodynamiques aussi précises que celles dont disposent ses rivales.

Tout est dans le détail : le museau optimiste qui intègre des dérives dans le mât de l'aileron ; des pontons plus cintrés autour des échappements qui permettent d'avoir un flux d'air plus propre vers l'aileron arrière et vers le soubassement ; une triangulation plus basse qui dégage le diffuseur ; un mécanisme de DRS filiforme et qui comprend des dérives tourné vers l'arrière.

« L'auto est sur une autre planète par rapport à celle avec laquelle nous avons fait nos premiers essais l'année dernière, » affirme Alonso.

La vérité viendra du chrono.

lekiosk
Vos magazines partout, tout le temps.

AVEC LEKIOSK
TOURNEZ LA PAGE

TÉLÉCHARGER
Gratuitement





ADAPTATION CATHERINE LIBERNI



Un Lion en hiver

Christian Horner, directeur de Red Bull Racing, compte sur la peur de l'échec et la motivation de ses troupes et espère une nouvelle course au titre victorieuse

TEXTE ANTHONY ROWLINSON
PHOTOS ANDREW FERRARO/LAT

La marque de fabrique de Christian Horner, c'est la simplicité. L'absence de prétention, la capacité à rester "normal". C'est donc dans un pub (assez classe quand même) que nous nous retrouvons pour cette interview, et non dans un resto excessivement étoilé. Et c'est dans une Infiniti de fonction, non dans une berline avec chauffeur, que nous faisons le quart d'heure de trajet depuis les bureaux de Milton Keynes. Pourquoi cela ? Parce que pour Christian Horner, tout ce qui compte, c'est la course. Et cela est aussi vrai maintenant qu'il dirige une écurie, avec un aplomb admirable, qu'à l'époque où il grimpait les échelons du sport auto en tant que pilote de F3000, puis offrit à Arden, son équipe de F3000/GP2, un grand nombre de victoires. Vous trouverez sur YouTube des vidéos d'une autre époque montrant le jeune Christian Horner bien déterminé à devenir champion du monde de F1 – en tant que pilote. Si ce rêve n'a finalement jamais abouti (*« J'ai compris que je ferais mieux de déployer mon énergie en dehors du cockpit »*), ses ambitions hors piste, en revanche, se sont réalisées. →

En huit saisons sous la houlette de Horner, Red Bull Racing a signé trois doubles titres, la deuxième place pour l'équipe et pour Vettel en 2009, 34 victoires, 80 podiums et 46 pole positions. Et le plus impressionnant, c'est que les trophées ont déferlé à partir de 2009 avec la RB5 d'Adrian Newey. Pourtant, à l'aube de la saison 2009, le concepteur de la RB5 riait jaune en constatant que sa voiture *« ne ressemblait à aucune autre »*. L'avenir prouva qu'il n'avait aucun souci à se faire.

Mais ça, c'était l'année zéro. Quatre saisons plus tard et tous ces trophées engrangés, qu'est-ce qui fait courir Horner et le géant de Milton Keynes ? *« La peur de l'échec. Pour moi, pour tout le monde. On est dans le collimateur à présent, et beaucoup de nos adversaires nous envient. C'est ce qui arrive quand on gagne.*

« Quand on a décroché notre premier titre, poursuit-il, *c'était l'euphorie dans toute l'équipe, mais on ne sait pas si ça va se reproduire. Alors en 2011, le défi était de défendre ce titre, et Seb a couru à un niveau exceptionnel cette année-là. Dès la fin de la saison européenne, il avait le titre quasiment assuré. »*

Entretemps, la mentalité de l'équipe avait, selon Horner, beaucoup évolué : on s'était habitué à la victoire, même si elle n'allait pas toujours de soi. *« Cela nous a donné une incroyable confiance en nous,* explique-t-il, *et même quand on a pris du retard en milieu de saison et que Seb s'est retrouvé à 40 points de la tête du championnat, on n'a jamais flanché. Le fait d'avoir remonté la pente et réussi un triplé représente un véritable exploit pour toute l'équipe. »* Alors, l'heure est-elle enfin à la fête après cette prouesse accomplie par seulement trois autres écuries et deux pilotes en plus de six décennies de F1 ?

Que nenni. *« La F1 est un sport qui va de l'avant,* affirme Horner. *On n'a pas le temps de penser à ce qui a été accompli. »* [Entre nous, ce n'est pas tout à fait vrai : quand on avait appelé Christian Horner sur son portable quelques jours après la première victoire de l'équipe, au GP de Chine 2009, on entendait derrière lui des vagues de cris de réjouissance...]

Quoi qu'il en soit, en tant que triples champions fermement décidés à *« maintenir le cap et continuer à ramener des trophées à Milton Keynes »*, les gars de Red Bull doivent faire face à une pression quotidienne pour continuer à gagner tout en étant dans la ligne de mire des équipes rivales.

« Il y a plus d'incertitudes que jamais en 2013, ajoute Horner. D'un point de vue technique, les nouvelles règles pour 2014 représentent un défi énorme. » Fort heureusement, l'équipe compte parmi ses atouts le maître incontesté du décryptage des normes, le légendaire Adrian Newey. Depuis la RB5, Newey et ses acolytes triés sur le volet (dont Rob Marshall, concepteur en chef, et Peter Prodromou, chef de l'aéro) ont toujours visé juste. Une efficacité à toute épreuve étayée par un déferlement d'éloges, malgré quelques critiques quant à la légalité technique des monoplaces bleues. Horner ne semble pas en faire grand cas : *« Oui, nous exploitons les règles au maximum, car elles sont là pour ça. Mais nous n'avons jamais eu de pénalité pour non conformité. Le pire qui nous soit arrivé, c'est quand Seb a dû partir de l'allée des stands à Abou Dhabi car sa voiture était trop légère – mais c'était juste qu'on n'avait pas mis assez de carburant. »*

Sa fierté envers la machine Red Bull ressort tout particulièrement lorsqu'il évoque le travail exigé par les designs sophistiqués de Newey pour ceux qui les réalisent. Il raconte qu'il a vu maintes fois le garage Red Bull encore ouvert tard le soir sur tel ou tel circuit, les mécanos trimant sous la coque ou le carter. C'est ainsi qu'il répond à la question : *« Comment faites-*



Shanghai 2009 : première pole et première victoire (avec Seb Vettel) pour Red Bull : un avant-goût de la domination à venir.



"On exploite les règles au maximum car elles sont là pour ça..."

CLIVE MASON/GETTY IMAGES - THANKS TO : THE SWAN IN SALFORD, FOR LETTING US USE THEIR PREMISES FOR THIS PHOTOSHOOT



Deux carrières, un palmarès

COMME PILOTE

1991	Vainqueur Formule Renault "École"
1992-3	Formula Renault UK : 1 victoire, meilleur débutant (1992)
1994	F3 britannique : 16e
1995	F3 britannique : 16e
1996	F3 britannique et F2 britannique
1997	F3000, pilote/directeur d'Arden : 21e ; meilleur résultat : 6e (Jerez)
1998	F3000, pilote/directeur d'Arden : non classé (0 point)



COMME PATRON D'ÉCURIE

1997-8*	F3000, pilote/directeur d'Arden voir ci-dessus)
1999	F3000, Lukoil Arden Racing : 16e
2000	F3000, Arden Team Russia : 8e
2001	F3000, Arden Team Russia : 9e
2002	F3000, Arden Team Russia : champions
2003	F3000, Arden International : champions
2004	F3000, Arden International : champions
2005	F1, Red Bull Racing : 7e
2006	F1, Red Bull Racing : 7e
2007	F1, Red Bull Racing : 5e
2008	F1, Red Bull Racing : 7e
2009	F1, Red Bull Racing : 2e
2010	F1, Red Bull Racing : champions
2011	F1, Red Bull Racing : champions
2012	F1, Red Bull Racing : champions

* Pas de titre des équipes attribué



vous pour continuer à gagner ? » Le facteur Newey, même s'il est essentiel, n'est d'après lui que la façade prestigieuse d'une équipe qui, derrière le tape-à-l'œil de la communication Red Bull, a su conserver une grande simplicité. Une écurie vieille école, très british, se consacrant à la course sans se laisser distraire par des projets de voitures de tourisme de luxe et les produits dérivés – ces derniers provenant du département marketing de Red Bull situé dans le petit village de Fuschl-am-See, dans les Alpes autrichiennes. À Milton Keynes, le nerf de la guerre, c'est la course.

La question suivante s'impose d'elle-même : si Red Bull devait se retirer (ce qui est peu probable vu l'amour que porte son patron, Dietrich Mateschitz, au sport auto), ou si le marché mondial des boissons énergétiques implosait subitement, quel avenir y aurait-il pour un département F1 dont les locaux sont si modestes et qui s'est développé sur le site de Stewart Grand Prix ? La réponse de Horner, malgré sa réserve toute diplomatique, laisse entendre que la vie pourrait continuer même sans le confort d'un parrainage juteux : *« L'équipe a consolidé ses appuis et bénéficie de plusieurs sources de financement, et nous ne dépendons plus exclusivement de l'argent de Red Bull,* déclare-t-il. *Red Bull est propriétaire de l'écurie, ils ont investi très gros, mais le fait d'avoir Infiniti comme partenaire principal cette année est un point extrêmement positif, car cela permet de réduire le poids de l'équipe pour l'entreprise. De notre côté, nous offrons à Red Bull une réelle opportunité publicitaire, ce qui a toujours été important pour Dietrich. »*

Les décideurs de Red Bull qui auraient douté de l'intérêt de la F1 pour une entreprise de boissons énergétiques auront été rassurés par la présence d'un pilote superstar très médiatique – et, qui plus est, pur produit du programme maison de développement de jeunes talents. Qu'adviendrait-il si ce dernier partait, s'il allait chez Ferrari comme certaines rumeurs l'ont laissé entendre ? Horner fronce les sourcils et son visage se durcit, révélant le sérieux indispensable à un dirigeant de F1 : *« Il y a toujours des rumeurs qui courent sur Ferrari,* lance-t-il pour clarifier les choses. *L'an dernier, tout le monde était censé aller chez Ferrari, même moi. C'est une grande équipe au passé prestigieux, mais Seb est très bien chez nous et la rumeur vous le confirmera. »* Il ajoute en hochant la tête : *« Je peux vous garantir qu'il n'y a aucun accord en vue avec Ferrari. »* Comme ça, c'est dit.

Et notre homme alors ? Après un parcours remarquable chez RBR, et à seulement 39 ans, comment se voit-il évoluer après la F1 ? Sa réponse est limpide : *« Je ne pense pas à ça, car dans ce monde, le long terme, c'est la prochaine course. Je n'aspire à rien d'autre que de voir cette équipe faire son possible pour gagner encore. »*

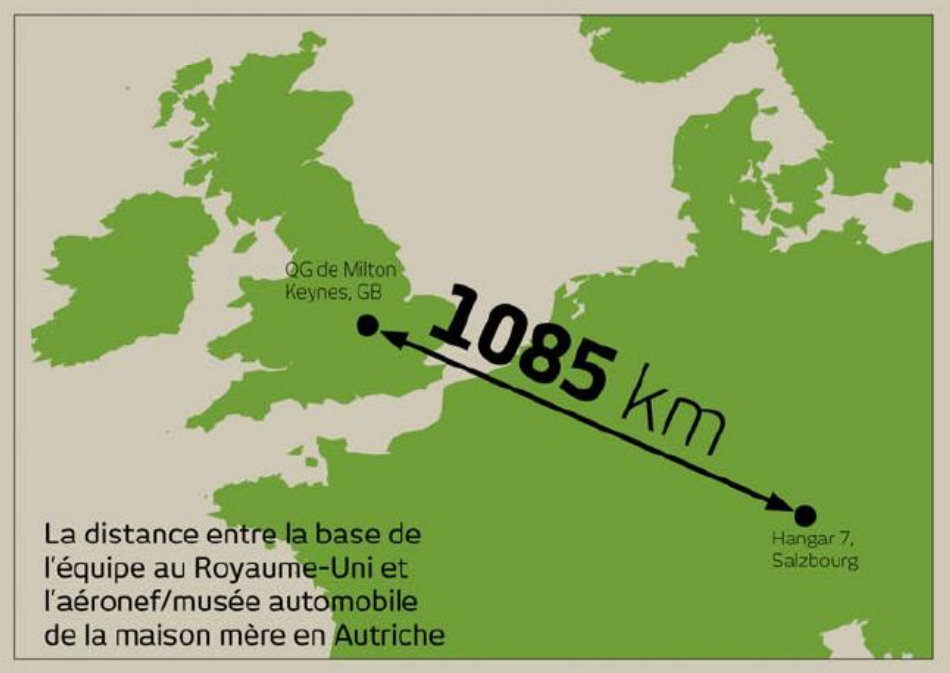
Et voilà. On ne peut pas faire plus simple.

EN STATS

Les triples doubles champions du monde 2010, 2011 et 2012

73,52*

Le pourcentage des victoires de Red Bull Racing obtenues par Sebastian Vettel



La distance entre la base de l'équipe au Royaume-Uni et l'aéronef/musée automobile de la maison mère en Autriche



25

Le nombre de **GP** qu'il a fallu à **David Coulthard** pour signer son **premier podium** sur RB, à **Monaco** en **2006**

DEUX

Le nombre des incarnations précédentes de Red Bull Racing : **Stewart GP** et **Jaguar Racing**

125

Le nombre de ronds points à Milton Keynes, où se se trouve le siège de RBR

0

Le nombre de fois où l'équipe a gagné le GP du Canada – la seule course du calendrier 2013 qui manque à son palmarès

41*

Le nombre de courses disputées depuis la dernière fois où RB n'a pas terminé (Corée 2010) – * avant 2013

5,226 milliards
de canettes ont été vendues en 2012

8

Le nombre de grand chelems **(pole, victoire, meilleur tour et tous les tours menés)** de RB*




David Coulthard


Christian Klien


Vitantonio Liuzzi

6 PILOTES ONT COURU POUR RED BULL EN F1*


Robert Doornbos


Mark Webber


Sebastian Vettel

59

courses ont été menées par une Red Bull, dont

34

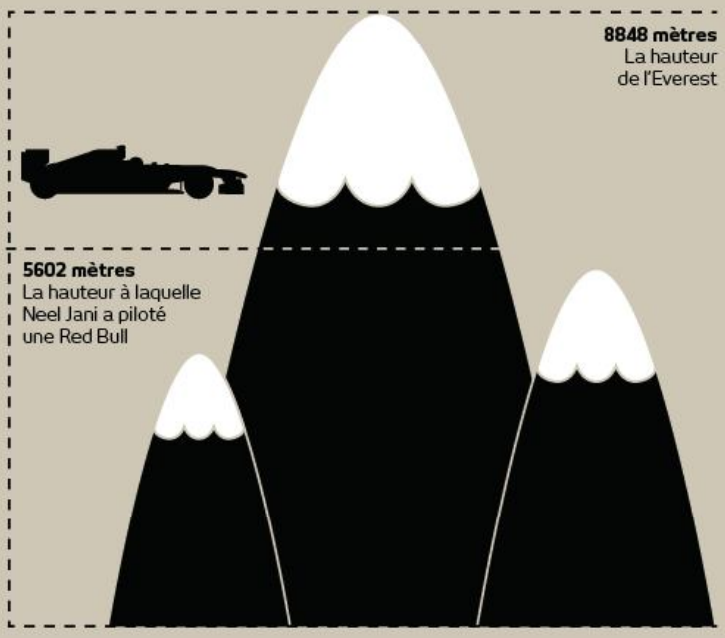
ont été conclues par une victoire, soit

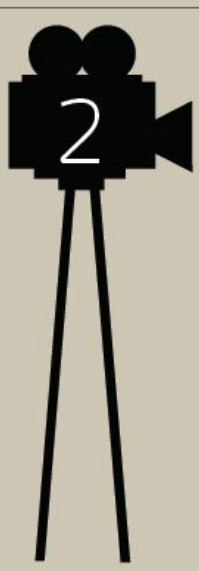
57%*

d'entre elles. Pas mal !

5602

La hauteur en mètres à laquelle Neel Jani a piloté une Red Bull dans l'Himalaya en 2011





Les **films de cinéma** dont l'équipe a fait la publicité au GP de **Monaco** : ***Star Wars : Episode III – La Revanche des Sith*** en 2005 et ***Superman Returns*** en 2006

X2010

Le **prototype de fiction** conçu par MM. **Adrian Newey** et **Kazunori Yamauchi** pour le jeu vidéo ***Gran Turismo 5***



*TOUS CES CHIFFRES SONT ARRÊTÉS À LA FIN DE LA SAISON 2012

Jean-Eric Vergne

Avec les jeunes loups qui poussent derrière, l'espoir d'un avenir brillant devant et la menace de son propre équipier sur les flancs, difficile de garder un œil sur la route lorsqu'on est pilote Toro Rosso. Pour "JEV", la clé est de rester concentré

TEXTE MATT YOUSON **PORTRAITS** ANDREW FERRARO/LAT

Parmi les nombreuses batailles de "second plan" de la F1 en 2013, la plus prometteuse semble être la lutte qui se profile entre les pilotes Toro Rosso : Daniel Ricciardo et Jean-Éric Vergne. Au sein de la "pépinière" Red Bull de Faenza, les jeunes loups balancent sur un fil ténu : à terme la récompense semble alléchante, mais en attendant, le moindre faux-pas peut se payer cash. Naturellement, Vergne n'envisage qu'une issue positive à son passage chez STR.

A l'inverse du bouillonnant Ricciardo, il est le pilote Toro Rosso le plus renfermé – en tout cas les week-ends de course. Car c'est un "JEV" bien plus détendu à l'occasion des tests qui pénètre dans le motorhome et nous salue tout sourire. C'est parti pour une petite séance de questions-réponses...

Pensez-vous que vous remplacerez Mark Webber une fois que celui-ci aura quitté Red Bull ?
James David, Royaume-uni
J'aimerais être l'heureux élu – je ferai tout pour y parvenir.

Comment se sont déroulées les sélections pour le Red Bull Young Junior Team ?
Tomasz Zwolinski, Pologne
J'ai envoyé deux ou trois emails au Dr Marko lorsque j'étais en Formule Campus. Je n'avais pas l'argent pour débouler en F1, je devais donc trouver un autre moyen. Je ne sais pas si ces emails ont fait grand-chose, je ne sais même pas s'il les a lus, mais j'ai eu le droit à un entretien lorsque j'ai été titré, et j'ai été invité à un test à Estoril. Vingt pilotes se sont succédés sur deux jours, et seuls deux sont restés : Ricciardo et moi.

Craignez-vous Helmut Marko ?
Jakub Kurowski, Pologne
Ce serait le cas si je faisais mal mon boulot – or ce n'est pas le cas. Il ne faut pas oublier que c'est lui qui m'a mis le pied à l'étrier en F1. J'ai plus une posture reconnaissante que craintive envers lui.

Tout le monde connaît les pratiques du programme Red Bull, et António Felix da Costa a beaucoup de succès. Avez-vous peur qu'il prenne votre place ?
Jamie Simmonite, Royaume-uni
Si je m'en tire bien, alors peut-être que j'aurai un →

ADAPTATION WILLIAM ZINCK


OMP
FALCO
PRIVATE BANK
Red Bull
CEPSA


OMP
NOVA
Chemicals
Red Bull
CEPSA


OMP
Red Bull


OMP
CEPSA
Red Bull

baquet chez Red Bull. Si ce n'est pas le cas, je perdrai ma place ; mais pour le moment, je la mérite, et je dois tout donner pour obtenir des résultats. Je n'ai pas peur. Si António continue sur sa lancée et qu'il décroche des succès en Renault World Series, je suis sûr qu'il arrivera en F1 – mais pas à mes dépens. Je sais ce qu'il ressent. Vous êtes tout proche de réaliser votre rêve, cependant il reste encore un tout petit peu de chemin à parcourir. Bien sûr, une fois arrivé à vos fins, vous vous fixez de nouveaux objectifs. Je ne suis pas là pour faire le nombre. Mon but est d'être le meilleur et de gagner. Et de faire en sorte d'être dans un top team.



"2012, c'était l'apprentissage. 2013, ce sera la performance. Je dois encore progresser."

Robin Frijns s'est récemment montré très critique envers le Red Bull Junior Team. Qu'avez-vous à répondre ?
Connor Wilson-Archer, Royaume-uni
Il y a des gens en accord et d'autres en désaccord. Personnellement, son avis m'importe peu : j'ai réussi à percer à travers ce programme. Peut-être n'est-il pas assez bon pour être en F1 s'il n'en fait pas partie ? Le programme Red Bull est le seul à avoir régulièrement amené de nouveaux pilotes en F1 : Jaime Alguersuari, Sébastien Buemi, Sebastian Vettel, Ricciardo, moi-même... et par le passé Scott Speed et Tonio Liuzzi. D'autres pilotes débarquent car ils ont de gros sponsors. Mais des autres programmes proposés par les écuries, je n'en vois pas d'aussi bien. C'est le meilleur incubateur.

Sur dix, quelle note donneriez-vous à votre première saison en F1 ?
Liam Higgs, Royaume-uni
Humm... six ou sept ? Huit ? Difficile à dire ; qu'aurait fait Alonso ou Vettel avec ma voiture ? Sans doute mieux, mais rien n'est sûr. Je n'ai pas fait beaucoup d'erreurs – en tout cas pas autant que d'autres rookies – et j'ai marqué plus de points que mon équipier. Les qualifs restent un axe d'amélioration, mais je pense m'être amélioré à la fin de la saison ; je suis donc content de moi au global. Mais il ne faut pas s'en satisfaire.

Parlez-nous du circuit de karting de votre père. S'agit-il de la première piste où vous avez piloté ?
Sergio Blanco Carbo, Espagne
Quand j'étais bébé, ma mère n'avait pas de poussette, elle m'a donc mis dans un karting ! Un peu plus tard, j'ai eu le droit de tenir le volant et je me suis donc mis à "piloter" un kart avant même de savoir marcher. Je ne me souviens plus de cette période, mais j'ai vu les photos. J'ai eu mon premier kart à l'âge de quatre ou cinq ans, dès



que j'ai pu toucher les pédales en fait. J'ai passé mon enfance au circuit – on avait un appartement au-dessus. À chaque fois que je rentrais de l'école, je me dépêchais d'expédier mes devoirs pour pouvoir sauter dans un kart. Le circuit s'est agrandi au fil des ans : c'est maintenant le plus grand complexe d'Europe, le meilleur aussi.

Vaut-il mieux être ami avec son équipier, ou bien la rivalité est-elle plus stimulante ?
Daniel Vickers, Australie
Peu importe. Le fait d'avoir juste un rival ne me dérangerait pas, mais c'est aussi bien de bien s'entendre. Pas le genre de truc déterminant.

Qui est le meilleur : vous ou Ricciardo ?
Darren Pearson, Royaume-uni
Moi ! Je ne serais pas pilote de F1 si je pensais le contraire...

Si vous ne battez pas Ricciardo en 2013, sera-ce la fin de votre carrière en F1, comme pour Buemi et Alguersuari ?
Carlos Jalife, Mexique
Je préfère ne pas y penser pour l'instant.

Vous tourneriez-vous vers l'Indycar si ça ne marchait pas pour vous en F1 ?
Dessislava Jeleva, Pays-Bas
Une autre question que je ne me suis jamais posée.

Que vous a dit Schumacher après vous avoir percuté à Singapour ?
Tom Siegner, Canada
« Désolé, c'est ma faute. »

En 2012, vous étiez plus rapide en course qu'en qualifs. Avez-vous identifié où vous deviez vous améliorez dans l'exercice du tour lancé ?
Frederic Bancel, France
Comme je l'ai dit, je pense m'être amélioré. Peu de gens l'ont noté car je restais derrière Ricciardo mais, à la fin de l'année, l'écart s'était réduit à moins d'un dixième de seconde. Que puis-je faire de encore ? Je pense que je dois prendre part à plus de qualifs pour progresser. Piloter avec seulement 10 kg de carburant et des pneus neufs n'est pas quelque chose que vous faites lors des essais libres, pas plus qu'aux tests hivernaux – vous devez apprendre sur le tas. Mais j'ai main-

ABONNEMENT

OFFRE "ENDURANCE"



TOUS LES MOIS PENDANT 2 ANS

24 NUMÉROS

POUR SEULEMENT

78 €

AU LIEU DE ~~134,40 €~~*

SOIT 8 NUMÉROS GRATUITS

ABONNEMENT EXPRESS sur : www.webabo.fr/f1

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

CS63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 61 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

❒ **Oui**, je m'abonne à ***F1 RACING*** pour 2 ans soit 24 numéros et je ne paie que **78 €** au lieu de ~~134,40 €~~*

(Étranger et D.O.M.-T.O.M. nous consulter)

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

Code postal |_|_|_|_|_| Tél ..... E-mail .....

Je règle par ❒ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **B&Bmedia**

❒ Carte bancaire ○ ○ ○

Carte n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| Expire fin |_|_|_|_|

Date et signature (obligatoire)

* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de *F1 Racing* au prix de 5,60 € par numéro (frais d'envoi en sus). Étranger et DOM-TOM, nous consulter (bbmedia@abomarque.fr). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

F1RAC170/2ANS

tenant fait une vingtaine de tours cumulés en qualifs, sans compter quelques Q2. Ce n'est pas une excuse. 2012 fut une année d'apprentissage, 2013 sera celle de la performance. Je dois encore progresser.

Les pilotes payants empêchent-ils réellement d'autres pilotes plus talentueux comme vous d'accéder à la F1 ?
Christopher Annear, Royaume-uni
Je présume que non vu que j'y suis justement.

Quel animal vous représente le mieux ?
Andrew Roberts, Royaume-uni
Un tigre ! Ou bien un lion. Un félin qui a toujours faim et qui se bat pour obtenir ce qu'il veut.

Quelles expressions australiennes Daniel Ricciardo vous a-t-il enseignées ?
Rian Hoskins, Royaume-uni
Ma connaissance de la langue australienne remonte à plus vieux que ça en fait. J'avais un ingénieur australien en Formule 3 et en WSR, avec qui j'ai pas mal appris – des choses peu convenables que je ne devrais pas répéter !

Avez-vous déjà eu peur dans une voiture de course ?
Nicolas Houillet, Belgique
Pas vraiment. Je ne me rappelle pas avoir eu peur. Si vous avez peur, mieux vaut ne pas faire ce métier.

Vous avez porté le même casque que celui de Jean Alesi à Monaco en 2012. Jean vous a-t-il promulgué quelques conseils à propos de la F1 ?
Ilinca Cristinel Madalin, Roumanie
J'ai rencontré Jean quand j'avais cinq ou six ans, juste quand je débutais en karting. Il s'est rendu à notre circuit. Il a par la suite suivi ma carrière de loin. Quand je suis arrivé en monoplace, nous nous sommes vus plus régulièrement : je l'appelais pour des conseils, et le feeling était bon. Il m'a bien aiguillonné, mais ce n'est pas le genre à donner son avis. Si vous ne lui demandez pas, il ne se prononce pas sur vous. Son fils Giuliano fait du karting à présent, alors peut-être qu'un jour je lui rendrai la pareille.

Vous avez été invité à la Verva Street Racing, à Varsovie. Comment ça s'est passé et pensez-vous que la Pologne soit un bon endroit pour un GP ?
Dawid Muc, Pologne
J'ai été surpris par la foule qui s'était déplacée pour assister à l'événement. L'endroit est assez petit, avec juste une F1 et quelques autres voitures de course, mais le nombre de personnes présentes était impressionnant. Je pense que la popularité du sport auto en Pologne doit beaucoup à Robert Kubica. Une course de F1 y aurait du succès à coup sûr – et ce serait une belle histoire si Robert était à bord d'une F1 ce jour-là.

Vous êtes plutôt quoi niveau sandwich ?
Laurent Esteve, France
Et c'est une question française ? Intriguant...

Pensez-vous que le retour du GP de France soit une bonne chose, et si oui, quel circuit verriez-vous accueillir le GP ?
Ronald Fillis, Afrique du Sud
Je serais très heureux de voir la F1 revenir en France. Quant à la question du circuit, je n'en sais rien. Honnêtement, c'est tellement difficile de faire revenir la F1 en France que le choix du circuit est secondaire. Il y en a pas mal qui feraient l'affaire, mais je n'ai pas de préférence.

En 2012, vous étiez un *rookie*. Quelles sont vos ambitions pour votre seconde saison en F1 ?
Anestis Arabatzis, Grèce
Tout dépend de la voiture. Je pense que si nous avons une meilleure voiture que l'an passé, nous pourrons viser les points plus régulièrement. Si l'auto est davantage dans le coup, nous pouvons nous attendre à mieux – mais difficile de dire ce qu'on peut espérer précisément. Je sais que l'équipe a pour objectif la sixième place, et bien que cela semble difficile, ce n'est pas impossible. Selon moi, nous devons tout donner quel que soit le niveau de la voiture.

Avez-vous des rituels particuliers pour être en bonne condition mentale avant les qualifs' ou la course ?
Shenai Kotecha, Royaume-uni
Je suis très superstitieux – et s'il arrivait que je me livre à de tels rituels, je n'en ferais part à personne.

Qu'avez-vous comme voiture ?
Paul Jones, Royaume-uni
Une Golf.

Êtes-vous célibataire ? Je suis un grand fan...
Mike McLarin, Australie
Heu... comment dit-on en anglais déjà ? *No comment...*



Comment avez-vous vécu ce vol plané à Monza l'an passé, lorsque votre suspension a cédé ?

Sunil Swamy, Inde

Ouh là ! Un grand moment de solitude. De douleur aussi... Ce qu'on ne voit pas de l'extérieur, c'est qu'il n'y a pas de mousse dans le baquet d'une F1 : le carbone moule votre derrière et le siège repose directement sur le châssis en carbone. L'impact fut tellement rude qu'il a rompu le châssis et le siège. Je suppose qu'ils ont bien étudié la chose, vu que moi, je n'étais pas cassé !

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

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

F1 RACING

UN NUMÉRO À NE PAS MANQUER !
TOUJOURS EN VENTE !



dans tous les kiosques

ICEMAN ON ICE*

Quel pilote de F1 serait plus à l'aise pour courir sur la glace que Kimi Räikkönen, l'homme de glace *himself* ? Démonstration.

TEXTE STUART CODLING
PHOTOS DPPI



Ce n'est pas tous les jours qu'un titre d'article s'impose aussi naturellement. Le thermomètre tourne autour des moins sept… Autant dire qu'il fait plutôt doux à Moscou pour la saison. À quelques kilomètres au sud-est, la rivière Moskova, qui traverse la ville, est recouverte d'une couche de glace qui s'est solidifiée pour de bon. Du haut de notre promontoire, l'hippodrome de Moscou est un immense ovale d'un blanc immaculé. En été, les sabots des chevaux font entendre leur clameur en ces lieux, mais en hiver, ce sont les vrombissements d'un autre type de chevaux qui emplissent la piste, à l'exception de quelques courses de traineaux. Les mains fourrées dans les poches, le bonnet bien enfoncé sur les oreilles, les lunettes noires vissées sur le nez pour parfaire son image de grand ténébreux, Kimi Räikkönen contemple la scène sans mot dire. L'homme de glace est dans son élément.

Chaque hiver, le grand magazine russe de sports mécaniques *Za Rulem* (*"Au volant"*) organise sa "course des stars" et invite deux prestigieux représentants de la discipline à affronter la crème des pilotes sur glace du pays. L'an dernier, c'était Alain Prost et David Coulthard ; cette année, c'est le tour de Kimi Räikkönen et Charles Pic, le dénominateur commun étant Renault, qui sponsorise l'événement afin de promouvoir ses modèles Duster et Logan fabriqués par Dacia en Roumanie.

Le sport hippique est toujours très en vogue en Russie – on trinque en disant : *« Vyp'em za krasivyh loshadej i shustryh zhenshhin! » (« Buvons aux beaux chevaux et aux femmes faciles !»)* – mais c'est un sport populaire →

ADAPTATION CATHERINE LEBRUN • *L'HOMME DE GLACE SUR LA GLACE


LOTUS
F1™ TEAM









Kimi inspecte son matériel avant de partir en promenade avec Stuart de *F1 Racing*.

et non, comme pourrait le faire croire la splendeur ternie de cet hippodrome de dix mille places, la chasse gardée d'une élite. D'après notre collaborateur à Moscou, la révolte a grondé quand la mise minimum est passée d'un à dix roubles. Aujourd'hui aussi, c'est un public modeste qui assiste à l'événement : peu de manteaux de (vraie) fourrure à l'horizon, même parmi les privilégiés qui bénéficient d'un accès VIP à l'étage, dans une salle ornée de lustres et de frises évoquant les courses de trot. C'est là que la foule assiège la salle des "artistes", où les pilotes attendent que le devoir les appelle.

Comme en témoignent les poches sous ses yeux ainsi que sa barbe de trois jours, Charles Pic a voyagé de nuit après les essais de Barcelone. Vêtu de sa combinaison Caterham, il enfile une paire de bottes fourrées estampillées Renault avant de faire son entrée sur la piste pour une séance photo – sans se priver de revêtir un gros anorak entre chaque prise. Sous nos pieds, quelques centimètres de glace recouvrent une piste sableuse qui s'étend sur un kilomètre et demi, avec deux lignes droites parallèles d'environ 500 mètres reliées à chaque extrémité par un long virage en demi-cercle bordé d'une rangée d'arbres plutôt imposants. Alors, Charles, vous avez déjà couru sur la glace ?

« Euh, jamais, répond-il, tâtant du pied le pneu clouté d'une Renault Duster. *Il faut une première fois à tout, j'imagine… »*

Kimi, lui, a connu la glace dès l'époque du karting. Sans quitter ses énormes lunettes de soleil ni sortir les mains des poches, il reste complètement impassible tandis qu'on lui souffle un semblant de briefing dans les oreilles : *« Premier virage là-bas, deuxième virage là-bas, troisième, quatrième… Mollo sur les freins. »*

Kimi hoche la tête de façon presque imperceptible. Pour des fans de F1 avertis, le message est clair : *« Laissez-moi tranquille, je sais ce que je fais. »* Mais voilà qu'il dit quelque chose :

« Et on fait la course, c'est ça ? »

On lui donne alors une liste de participants qui font le poids. Un nom connu ressort, celui de Kirill Ladygin, ancien pilote au championnat FIA des voitures de tourisme avec Lada, ainsi que celui d'un champion de rallycross et quelques autres qui, vu les photos, ont plutôt des têtes de deuxième ligne de rugby. Après quatre épreuves éliminatoires et à l'issue des finales, il n'en restera plus qu'un, et celui-là affrontera Charles sur la Duster et Kimi sur la Logan. Leurs véhicules vont de la vieille Honda Civic à des modèles plus récents de VW, Seat ou Lada.

Déjà, la foule arrive et chacun se presse pour avoir une bonne place tandis que les deux pilotes de F1 se préparent pour les essais. Mais la meilleure place, elle est pour nous, car nous avons réservé une manche aux côtés de Kimi.

C'est en silence que Kimi nous accueille sur le siège passager de la Duster. La voiture a été équipée pour la course : pneus cloutés, habitacle dégarni, arceau de sécurité, harnais à six points d'ancrage, mais à part l'ajout d'un interrupteur électrique d'arrêt d'urgence, le tableau de bord reste standard. Kimi démarre le moteur, passe la première et c'est parti : des éclats de glace mitraillent le soubassement de la voiture, les pneus avant patinent, le moteur rugit. Au premier virage, il pile sur le frein puis enchaîne aussitôt sur une accélération – une touche typiquement scandinave – tout en maniant le volant en souplesse.

Les roues patinent encore quand nous déboulons sur la ligne droite du fond, et le compteur atteint les 160 km/h avant que Kimi ne relâche l'accélérateur – à cause d'une bosse à l'entrée du virage 3, à hauteur des grilles qui mènent vers les paddocks et les écuries – puis laisse la suspension de la Duster se reprendre avant de lui faire subir le virage suivant. D'abord, il vise en amont du point de corde, puis il laisse l'avant de sa voiture déraper légèrement, tenant le volant entre le pouce et l'index de sa main droite et laissant son pied droit décider de l'angle d'attaque. Son regard







Kimi et Charles Pic passent à l'action, prêts à en découdre sur la surface glissante de l'hippodrome de Moscou.





reste impassible, comme si cette activité n'était pas plus difficile que de commander à déjeuner.

Au deuxième tour, voilà que Kimi stoppe la voiture à l'intérieur de la piste juste après le virage 2.

« Il y a quelque chose de cassé, marmonne-t-il. On est en deux roues motrices. Elle ne va pas assez vite. »

Il tripote le bouton qui permet de passer de deux à quatre roues motrices, et se remet en route alors que Charles Pic passe en trombe.

« Il nous a doublés, lui dis-je, *faites-lui la peau ! »*

Le pilote de Caterham se montre plus prudent autour de la bosse, et nous gagnons du terrain avant le virage 3. Les deux voitures se retrouvent côte à côte. La nôtre a les pneus qui crissent désespérément. Au passage du virage 3 au virage 4, nous sommes toujours au coude à coude, et Kimi, tenant toujours le volant entre le pouce et l'index, lance de son autre main un geste d'irritation à l'adresse de Charles.

« On est à fond, commente-t-il, toujours en me regardant au lieu de regarder devant lui, le son de sa voix noyé par le bruit du moteur. *On va s'arrêter et tenter un truc. »*

« Un bon coup de pied, peut-être, lui dis-je en le regardant tripoter le bouton de nouveau.

« Ouais, probablement. »

Il redémarre le moteur.

« Éteignez et redémarrez encore, dis-je. *On tient le bon bout. »*

L'idée est acceptée et il actionne l'interrupteur d'arrêt d'urgence, puis redémarre. Nous voilà repartis. Les photographes, caméramans et autres organisateurs devant la ligne d'arrivée nous lancent des regards incrédules lorsque nous leur passons sous le nez. Kimi se fait plaisir dans cette modeste embarcation, il la fait tanguer à souhait, prenant quelques libertés avec les limites de la piste sans jamais heurter quoi que ce soit. Seulement quatre tours après mon intervention de copilote, le moteur recommence à fatiguer et à patiner à l'approche des virages.

« Encore ? rouspète Kimi. *Allons bon… »*

Il fait un geste de la main et hoche la tête. Au dernier virage, il accompagne la rotation de la Duster d'un petit coup de frein à main et on rigole tous les deux.

« Il me faut une autre voiture, je crois, » dit-il.

Tandis que la machine malmenée passe au garage, les deux pilotes filent en conférence de presse. Là, les choses prennent un tour surréaliste lorsque le premier intervenant demande : *« Mika, est-il vrai que votre première voiture était une Lada ? »*

Kimi esquisse un sourire. *« Bon, d'abord, je m'appelle Kimi… »* Le gratte-papier ne sait plus où se mettre. Le pilote éclate de rire. *« Oui, ma première voiture était une Lada, elle marchait très bien… »*

La première course va opposer Charles et Kimi. Je retourne sur le circuit et grimpe un remblai de neige glacée pour dégotter une vue imprenable sur ce duel à venir. Les deux pilotes ondulent sur la piste, pied au plancher, Kimi ayant déjà pris un tantinet d'avance, quand un agent de sécurité mal embouché me déloge de mon perchoir.

« Nyet ! aboie-t-il. *Nelzya ! »* Dans mon guide de conversation, cette expression est la seule répertoriée dans le chapitre "Introduction à la bureaucratie russe". Elle signifie : *« C'est interdit. »*

À l'issue du premier tour, Kimi a pris l'avantage sur son adversaire et les deux voitures se →

Au dernier virage, met un coup de frein à main. "Il me faut une autre voiture…", dit-il.



La voiture de Kimi patine, lui faisant perdre un temps précieux face à Kirill Ladygin, pilote sur glace expérimenté.



Rencontre entre les fans et les vainqueurs de la compétition. L'ambiance est un peu coincée – le temps de briser la glace...



talonnent : elles fusent devant nous et disparaissent dans le premier virage. De l'autre côté, dans la ligne droite, les nuages de neige et d'éclats de glace montrent que l'écart reste le même. Le type de la sécu semblant absorbé par la course, je retourne sur mon tas de neige... Il était temps : les voitures passent la ligne d'arrivée et entament leur dernier tour presque au coude à coude, l'avance de Kimi s'étant réduite à une demi-voiture. Pic le prend de l'intérieur et les voilà côte à côte dans les deux premiers virages. Kimi doit céder du terrain pour éviter d'être aspiré vers le mur à la sortie du virage 2. Et Pic empoche la victoire. Dans les haut-parleurs, le commentateur se lâche complètement : *« Chaaarlie Piiikaaa !! »*

« J'ai trouvé les endroits où il y avait de la neige plutôt que de la glace, et ça suffisait pour obtenir plus d'adhérence, commente Charles en sortant de la voiture. *Je suis assez content de mon coup. »*

Kimi est assailli par une horde de chasseurs d'autographes et, surpris sans ses lunettes de soleil, son visage laisse deviner une légère panique devant cette intrusion, avant de se noyer dans la masse. Il faudra donc se passer de son commentaire sur cette cuisante défaite.

Les courses qui opposent les pilotes du pays offrent une grande disparité – allant du très brutal à un style assez processionnel. Lors de l'une d'elles, trois voitures entament le premier virage côte à côte, l'une se retrouve sur le toit, pour finir frappée de plein fouet au tour suivant par un pilote qui n'a pas remarqué les drapeaux jaunes. On voit aussi, dans une autre course, une voiture mener du début à la fin avec une incroyable aisance.

À la fin de la journée, le temps manque – la lumière baisse, Kimi a un avion à prendre – et les choses prennent du retard. Le gagnant, le champion de rallycross Dimitri Bragin, est disqualifié pour avoir omis d'allumer ses phares en finale. Il cède la victoire à Kirill Ladygin, l'ancien pilote WTCC.

L'expérience se fait sentir dès le coup d'envoi : Ladygin prend un départ absolument superbe. Au bout du premier tour, Pic est déjà 100 mètres derrière. Les choses s'annoncent plutôt mal pour le jeune Charles, mais il réussit à réduire l'écart et au dernier tour, il n'est plus qu'à 20 mètres de son adversaire lorsque les deux voitures s'engouffrent derrière le remblai de neige du virage 3. Quand les véhicules réapparaissent, la situation est inchangée et Ladygin passe le drapeau à damier.

Il faudra trois agents de sécurité bien baraqués pour ramener Kimi sur le circuit à travers la foule des fans en quête d'autographes – même sur la piste glacée. Une foule qui scande inlassablement : *« Ki-mi ! Ki-mi ! »*

Le passage de la Duster à la Logan ne semble pas affecter Ladygin, qui prend un beau départ. La machine de Kimi, à la traîne sur tout le premier tour, tente de rattraper quelques précieuses secondes, d'abord en vain, mais à la fin du deuxième tour, le Finlandais talonne Ladygin. La foule et le commentateur vocifèrent à qui mieux mieux lorsque les deux voitures s'engouffrent dans la courbe, Kimi devant céder du terrain pour éviter de heurter le mur au niveau du virage 2. Au coude à coude sur toute la ligne droite du fond, Ladygin pousse Kimi sur l'extérieur pour les deux derniers tours. Les deux bolides disparaissent : quand ils refont surface, Ladygin est en tête. Après le podium, Räikkönen et son garde du corps à trois têtes naviguent péniblement sur le flot des fans qui continuent à scander le nom de Kimi avec une ferveur encore plus grande. On se demande bien comment il va réussir à atteindre le havre de paix du secteur VIP.

L'homme de glace peut parfois se montrer inquiet, mais rarement ému. Une fois sur les marches, il les grimpe à grandes enjambées, s'arrête au balcon et salue joyeusement la foule. Puis, sans regarder derrière lui, il disparaît.

Le visage de Kimi, assailli par les chasseurs d'autographes, laisse filtrer une légère panique.

LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE EN PRESSE AUTOMOBILE DE COLLECTION



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



ADAPTATION FREDERIC DELARUE

NICO JOUE GROS

Battre Michael Schumacher n'était qu'un début.

Nico est un joueur à l'esprit vif et un fin stratège.

Rosberg est maintenant prêt à jouer contre Lewis Hamilton...

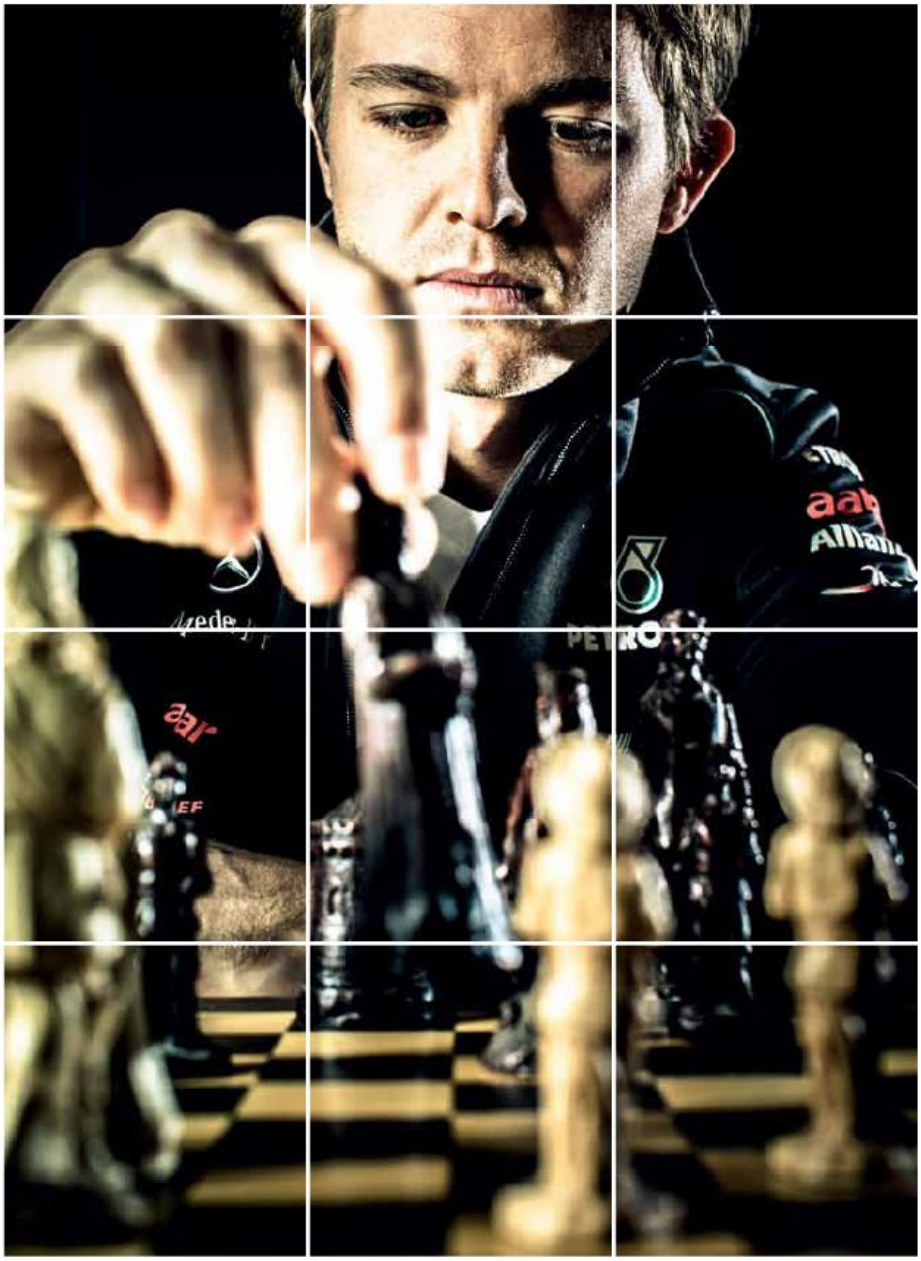


Gambit, un terme qui vient

d'une vieille expression italienne, *dare il gambetto*, signifie littéralement un croc-en-jambe. Cette manœuvre est un grand classique du jeu d'échec qui consiste à sacrifier un pion en espérant que votre adversaire tombera dans le panneau et vous ouvrira un boulevard stratégique.

Nico Rosberg en connaît un rayon sur les jeux. Parmi ses hobbies figurent le backgammon et les échecs. Durant sa première année de Formule 1, chez Williams aux côtés de Mark Webber, il a appris dans la douleur le répertoire des jeux psychologiques que peut décliner un vétéran aux dépens d'un débutant. Cette expérience lui a servi lorsqu'il a dû partager son garage avec Michael Schumacher. Nico a toujours été l'un des pilotes les plus intelligents et les mieux éduqués de la F1, et, →

TEXTE
STUART CODLING
PORTRAITS
MALCOLM GRIFFITHS/LAT



CHRIS DIXON/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

après sept années passées dans ce sport, il peut se battre contre n'importe lequel de ses adversaires. Il n'est donc pas étonnant que ce soit lui, et non Schumacher, qui ait apporté à Mercedes la première victoire de son ère moderne.
« C'était un sentiment fabuleux, dit-il au sujet de ce Grand Prix de Chine 2012. *Ça faisait longtemps que l'écurie et moi courions après et c'était génial de partager ça avec tous les membres de l'équipe car ils méritaient bien cette victoire. Il était temps ! »*

Bien que Finlandais d'origine, Nico est né en Allemagne et court avec une licence allemande. Il parle la langue de Goethe avec finesse et participe aux opérations de relations publiques avec intelligence, en enrobant son propos tour à tour de louanges et de précautions. Lorsqu'on lui

> "J'appréciais Michael, mais le changement a aussi du bon."

demande si les simulations suggéraient qu'il puisse s'imposer en Chine, il réplique : *« Certainement pas. On l'a su lors du dernier arrêt au stand, mais pas avant. La voiture avait été mauvaise lors des deux précédentes courses – enfin, je veux dire que c'était une mauvaise voiture en configuration de course, car les qualifications avaient été bonnes. Bref, je n'en attendais pas tant. Mais nous avions changé beaucoup de choses sur l'auto et tout a bien marché en Chine. Je savais que je ne devais faire que deux arrêts au stand alors que les autres en avaient programmé trois. »*

Ça, c'est ce qu'il prétend. Mais le fait qu'il ait été très rapide aux essais libres et qu'il n'ait eu besoin que de trois tours dans chacune des deux dernières phases qualificatives suggère que Nico et son écurie savaient qu'ils avaient un bon coup à jouer. Il faut un gambetto pour lui faire baisser sa garde.

F1 Racing lui rappelle que la Chine était l'un des premiers Grands Prix et que tout le monde apprenait à exploiter les nouveaux pneus, que c'était donc bien plus ouvert, que la victoire pouvait tendre les bras à plus de monde.

« Que voulez-vous dire ? répond-il le sourcil dressé, visiblement indigné. *J'étais loin devant ! »*

C'est vrai, mais il y avait toujours la possibilité d'une neutralisation…

« Ah ! soupire-t-il l'œil rieur, *mais j'étais le plus rapide en piste… »*

Cette année, avec la venue de Lewis Hamilton, Nico Rosberg doit relever un nouveau défi qui est également une opportunité. D'aucuns pourraient suggérer avec malice que si Nico a obtenu cette première victoire de la plus haute importance, le statut de Schumacher a attiré l'attention des médias et des dirigeants de Stuttgart jusqu'à ce que Michael raccroche son casque.

« Pas vraiment, assure-t-il. *Le cœur de l'écurie respectait toutes les opinions, en toute circonstance, et a vraiment tenté de rester impartial. C'était vrai depuis Ross [Brawn] jusqu'à la présidence. J'ai eu la chance de bénéficier de ce schéma car c'était l'une de mes questions à l'origine : avec Michael dans l'écurie, le traitement sera-t-il identique ? Au final, il l'a été et c'est génial car c'est ce qui m'a permis d'être aussi bon face à lui pendant ces trois années.*

« Ce fut une grande expérience. Je ne savais pas comment ça allait se passer. J'étais certain que j'allais être bon, mais quand vous affrontez le meilleur pilote de tous les temps, vous n'êtes sûr de rien. Je l'ai battu chaque année, c'est très important et je suis très content d'être resté devant. On s'est stimulés l'un l'autre et on a copié des choses l'un sur l'autre qui nous ont aidés à progresser. C'est un grand professionnel et, avec l'approche du travail qui est la sienne, on comprend pourquoi il a été champion autant de fois.

Michael parti, j'ai une plus grande… enfin, j'ai la chance de pouvoir avoir plus de poids



Première victoire pour Mercedes lors du GP de Chine 2012, obtenue par Nico – et non pas son expérimenté équipier.

pour diriger l'équipe, de l'aider à aller dans la bonne direction, de renforcer mon point de vue. Je suis très motivé, je veux aider l'équipe et jouer un plus grand rôle. C'est pourquoi j'ai si souvent rendu visite à l'usine, même en décembre – car le lendemain de la dernière course était le premier jour de la saison suivante. J'aime relever ce défi. »

Nico a habilement déplacé ses pions. Il a régulièrement rendu visite à ses collègues, à Brackley. Il a montré de l'intérêt pour le développement technique et, par-dessus tout, il a fait preuve d'un grand désir. Il a battu Schumacher mais ce n'était pas l'ancien Schumi, le rapace qui a fondu sur ses proies pour coiffer sept couronnes mondiales. C'était un quadra parfois confus qui a décidé de prendre sa retraite après un échec et mat. Ça n'a pas pu échapper à la sagacité de Nico. Qu'a-t-il pensé lorsqu'il a appris qu'il allait se mesurer à l'ultra-compétitif Lewis Hamilton pour la première fois depuis leurs années de karting ?

« C'était un sentiment très positif. Ça aurait été bien de continuer avec Michael car on s'entendait bien, mais ce changement me plaît car c'est une bouffée d'air frais pour tout le monde. Le changement a toujours du bon. »

De prime abord, ça ressemble à une réponse diplomatique, mais Nico est sincère. Au sein de Mercedes, les changements ont été légion ces douze derniers mois. À commencer par les embauches de divers directeurs techniques – Bob Bell, Geoff Willis, Aldo Costa. La mutation s'est terminée par les arrivées de Toto Wolff et de Paddy Lowe qui viennent compléter un organigramme déjà très riche en directeurs confirmés. Quelque part dans cette pyramide, Niki Lauda s'est vu attribuer un rôle nébuleux de directeur non exécutif. Est-il l'œil et les oreilles de Stuttgart ou ceux de Bernie Ecclestone ? Un diagramme de Venn apporterait peut-être la réponse à cette question...

Ce changement illustre le fait que les gens qui signent les chèques ne sont plus disposés à voir Mercedes simplement faire le nombre. On n'en attend pas moins de Mercedez-Benz, une marque qui s'est bâtie grâce à ses succès. Nico est conscient de ce que l'on attend de lui et de son nouvel équipier.

« Gagner régulièrement était déjà important l'année dernière, et on a fait de bons débuts avant de perdre pied dans la seconde moitié de la saison. Nous devons prendre un départ encore meilleur et maintenir un bon niveau toute l'année. C'est notre défi en 2013 et il ne sera pas facile, surtout vers la fin de saison. Mais l'équipe se renforce. L'usine est plus puissante qu'elle ne l'a jamais été et elle fait de grands pas en avant. Je n'ai aucun doute : ça débouchera sur une meilleure voiture. Est-ce que ce sera suffisant ? Nous ne le savons pas encore, mais nous progressons.

« Je ne pense pas que quiconque prenne 2013 pour une année de transition. Bien sûr, le développement pour 2014 a débuté plus tôt que normalement, mais ce n'est pas si extraordinaire que ça. C'était la même chose en 2009. »

Demander à Nico s'il pense pouvoir battre Lewis serait déplacé. C'est un pilote et sa réponse serait un oui franc et massif. Il ne laisse rien au hasard dans sa préparation et il est intéressant de noter que parmi ses passe-temps favoris, il place le backgammon avant les échecs. Ces derniers requièrent un talent pur, le premier implique une part de hasard : le lancement de dés.

« Le backgammon est un jeu familial, explique-t-il. *Mon père m'a appris à y jouer et j'aime ce jeu car il est marrant et sur le long terme, la chance n'est pas vraiment prépondérante – ça dépend plus du talent. J'aime relever le défi de jouer et il est d'ailleurs assez similaire à ce que j'aime en F1. Me mesurer à Lewis ou jouer au backgammon avec un ami, c'est la même chose. J'essaie d'être au sommet et d'être performant. »*

À toi de jouer, Lewis...

Retrouvailles entre amis

Ce n'est pas la première fois que Rosberg et Hamilton portent la même combinaison argentée. En 2000, le père de Nico, Keke, a fondé TeamMBM.com avec l'aide de McLaren et de Mercedes-Benz (d'où l'acronyme qui reprend les initiales des deux constructeurs). Dirigé par Dino Chiesa, c'était un tremplin pour servir les desseins de Nico. Âgés de 14 et 15 ans, Lewis et Nico étaient équipiers et Lewis a été sacré champion d'Europe dans la catégorie Super A.

McLaren fait toujours appel à Chiesa pour détecter les jeunes talents. Il a récemment repéré Nyck de Vries, qui a remporté le championnat du monde de karting à deux reprises. McLaren l'a intégré dans son programme de développement de jeunes pilotes. On le présente comme une future star de McLaren et il a déjà fait l'objet de deux épisodes de *Tooned*, le dessin animé de Woking...







La relation de travail entre Rosberg et Hamilton date d'il y a 13 ans, à l'époque du karting.



2.31 SECO

La lutte est souvent si serrée que les arrêts au stand deviennent des moments-clés de la course. C'est pourquoi des équipes comme McLaren repoussent leurs limites afin d'être encore plus rapides pour changer de pneus

TEXTE MATT YOUSON PHOTOS STEVEN TEE/LAT

ADAPTATION RICHARD FALK



NDES. ET ZOU...

Le son de deux pistolets tirant en rafale est une belle chose à entendre pour les mécaniciens. C'est la signature d'une opération réussie : un bruit pour les quatre roues enlevées à l'unisson ; un bruit pour quatre roues remontées. Pas de chevauchement, pas de perte de temps, pas de confusion. Tout n'est qu'harmonie. C'est simple à expliquer, difficile à réaliser et le faire en moins de deux secondes et demie est quasi impossible. C'était un "chrono" décent en F1 à la fin de 2012. À la fin de cette année, il sera probablement considéré comme assez lent...

Cette course dans la course ne date pas d'hier en F1. Riccardo Patrese connut un GP de Belgique 1993 insipide mais mémorable du fait d'un arrêt expédié en 3,2 secondes par les mécaniciens de Benetton. Ce record a tenu 17 ans. Puis le remplissage des réservoirs est redevenu réglementaire et les arrêts se sont allongés. Les plus courts, façon *splash-and-dash*, demandaient cinq secondes. La pression s'était envolée et l'on cherchait à assurer le coup plus qu'à être rapide. Quand les voitures n'ont à nouveau pu changer que les roues l'entraînement n'était plus de mise comme au temps de Benetton. L'interdiction de refaire le plein allait tout changer.

En 2010, les équipes cherchaient leurs marques. La "guerre" n'allait reprendre que l'année suivante. Depuis, nous avons vu arriver les écrous de roue captifs, l'alignement laser, les pistolets mus à l'hélium, les pistolets modernisés, les régulateurs "malins", les crics en carbone, pivotants, et tous les systèmes de feux indicateurs imaginables. On n'y prête pas trop attention tant il se passe de choses en piste, mais la bataille fait rage dans les stands. Mercedes et Red Bull sont toutes deux →

passées sous les trois secondes en 2011, puis, Ferrari débuta la saison dernière avec un pas de vis extrême qui permettait de serrer ou desserrer en trois tours. Mais le Cheval Cabré fut très vite dépassé par Red Bull encore, puis McLaren.

Ce fut un revirement de forme pour cette dernière après qu'une succession d'arrêts loupés l'ait faite alternativement brocarder et dénigrer. Cela tient au fait que quand ses arrêts étaient bons, ils étaient très bons. Il y eut de nombreuses tentatives, souvent critiquées pour leurs dysfonctionnements, bien qu'une analyse plus attentive suggère que le seul problème généré par un nouveau "kit" fut un cric pivotant cassé à Valence, tous les autres soucis provenant de l'équipement éprouvé ou d'erreurs humaines. Cela suffit à justifier le choix de McLaren : si on ne peut se fier à l'ancien équipement, autant en essayer un nouveau. Tout se passa bien en Allemagne, où l'arrêt au stand de Jenson Button dans le temps record (mais non officiel car les arrêts sont approximatifs) de 2,31 secondes lui permit, et c'est le plus important, de prendre la 2e place à Sebastian Vettel. Tout l'intérêt est là : un arrêt réussi est une bonne chose, mais s'il permet de gagner une place, c'est tout bénéf'.

« Ce qui rend une équipe heureuse, ce n'est pas le temps lui-même, c'est quand il pèse sur l'issue de la course, dit Sam Michael, directeur sportif de McLaren. *Faire un bon arrêt quand on suit à cinq secondes sur la piste est bien, mais gagner une place est une motivation puissante. Tous [les mécaniciens] savent qu'ils y ont directement contribué. Naturellement, c'est vrai aussi s'ils ont "laissé tomber la balle" et perdu une place. C'est rageant. »*

Michael, qui travaille avec le patron de l'équipe, Dave Redding, pour améliorer les arrêts au stand, dit que la F1 avait besoin d'un coup de pouce pour se relancer dans une compétition sur les arrêts. *« La priorité est toujours de faire aller la voiture plus vite, pas d'améliorer l'arrêt au stand, dit-il. Mais les voitures étant de plus en plus proches, les arrêts peuvent faire la différence. Ils deviennent des moments cruciaux qui décident de l'issue de la course. De ce fait, on s'en occupe davantage. Il a fallu trois ans d'interdiction de refaire le plein en course pour que les équipes proportionnent les ressources et disent : "Ça vaut le coup". Une fois cette décision prise, les arrêts sont passés de quatre à 2,5 secondes. »*




La constance étant le but, le temps moyen compte plus que le temps ultime.

Mais ce n'est pas fini : Michael pense qu'on peut encore gagner du temps. *« Nous serons en dessous des deux secondes avant peu. Faire ce temps moyen tout le long de la saison sera difficile, mais possible. Deux secondes, ce sera la norme. »*

Paradoxalement, McLaren et ses rivales atteindront leurs objectifs en... les ignorant. La chasse aux records est une bonne façon de

STOP AND GO : LES PERFORMANCES DE MCLAREN AU STAND EN 2012

D'une performance poussive de 4,06 secondes en Malaisie à un impressionnant record de 2,31 secondes en Allemagne, McLaren n'a cessé de progresser au fil de la saison 2012













Les équipes se livrent une course parallèle pour gagner le maximum de temps au stand.

gâcher un arrêt. La constance est le Saint Graal en la matière, c'est pourquoi Michael admet clairement que Red Bull est encore la référence – bien que son équipe ait régulièrement fait les arrêts les plus courts dans la seconde partie de 2012.

« Tout est question de temps moyen, explique-t-il. *Nous n'avons jamais eu pour objectif le temps ultime. Nous n'en parlons jamais entre nous. Nous ne parlons que de constance et de temps moyen car nous préférons que l'équipe se concentre sur la constance et la fluidité, pas sur le fait de battre des records. De cette façon,on bat des records, mais c'est une conséquence et pas un but en soi. »*

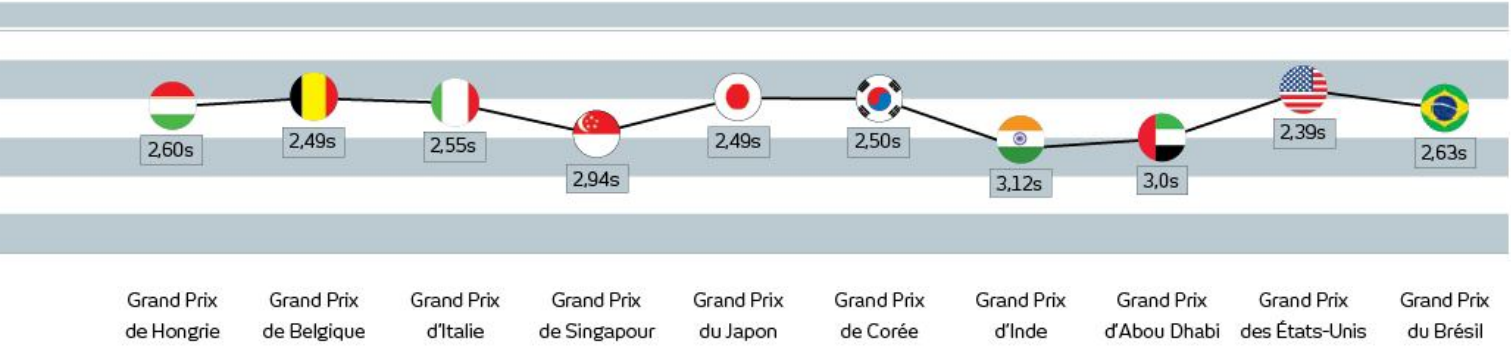
Mais ce n'est pas à la portée de tous. Si le passage en dessous des trois secondes est le but à atteindre pour les équipes de pointe cette année, à l'autre extrémité de la grille, les 4,5 secondes sont encore un défi. Il est acquis que les équipes de pointe font des arrêts plus courts. On pense parfois que les petites font preuve de moins de professionnalisme. C'est faux. Ces équipes n'investissent pas de technologie pour aller plus vite. Nuance. Il n'y a pas de véritable incitation à gagner un dixième de seconde lors d'un arrêt arrêt pour une voiture qui tourne quatre secondes plus lentement que les meilleures ; il vaut mieux consacrer son budget à faire aller plus vite ladite voiture. McLaren ne ferait pas un arrêt en 2,31 secondes si l'équipe disposait de la monoplace et de l'équipement de Caterham.

Pour les équipes de pointe, des améliorations progressives plutôt que des formules magiques semblent être la voie à suivre. Mercedes a pris l'avantage en 2011 en utilisant les écrous de roues captifs venus du DTM. Ses rivales ont conçu leurs propres écrous, Lotus en a testé quatre variantes dans la première partie de 2012 car cela faisait gagner beaucoup de temps. Les crics pivotants ont fait gagner deux à trois dixièmes, d'où la décision de McLaren de prendre un risque sur les siens. Les expériences menées avec des pistolets mus à l'hélium ont été interdites pour 2012, mais les travaux continuent pour améliorer la technologie de ces outils – comme en créant de meilleurs régulateurs pour s'assurer que la pression ne tombe pas quand la gâchette est pressée. Sur la voiture, les axes et les écrous de roue continuent d'être améliorés et tout ce qui peut faire gagner un centième de seconde est considéré comme bon à prendre.

« D'où viendront les gains de temps ? De partout, dit Michael. *Du raffinement de tout. C'est ce qu'on obtient quand, abandonnant un vieux concept, on passe à autre chose. On a eu un raffinement permanent des arrêts au stand ces dernières années. »*

Jusqu'où cela ira-t-il ? Quand la barrière des deux secondes sera franchie, ira-t-on vers une seconde ? Probablement pas. Même si les lois de la physique et de la biomécanique le permettaient, il serait difficile d'imaginer des technologies qui permettraient d'y parvenir sans handicaper la performance de la voiture. *« Nous atteindrons le point où l'investissement ne rapportera plus rien,* prévoit Michael. *Une fois sous les deux secondes, on ne gagnera plus rien, mais nous n'y sommes pas encore. »*

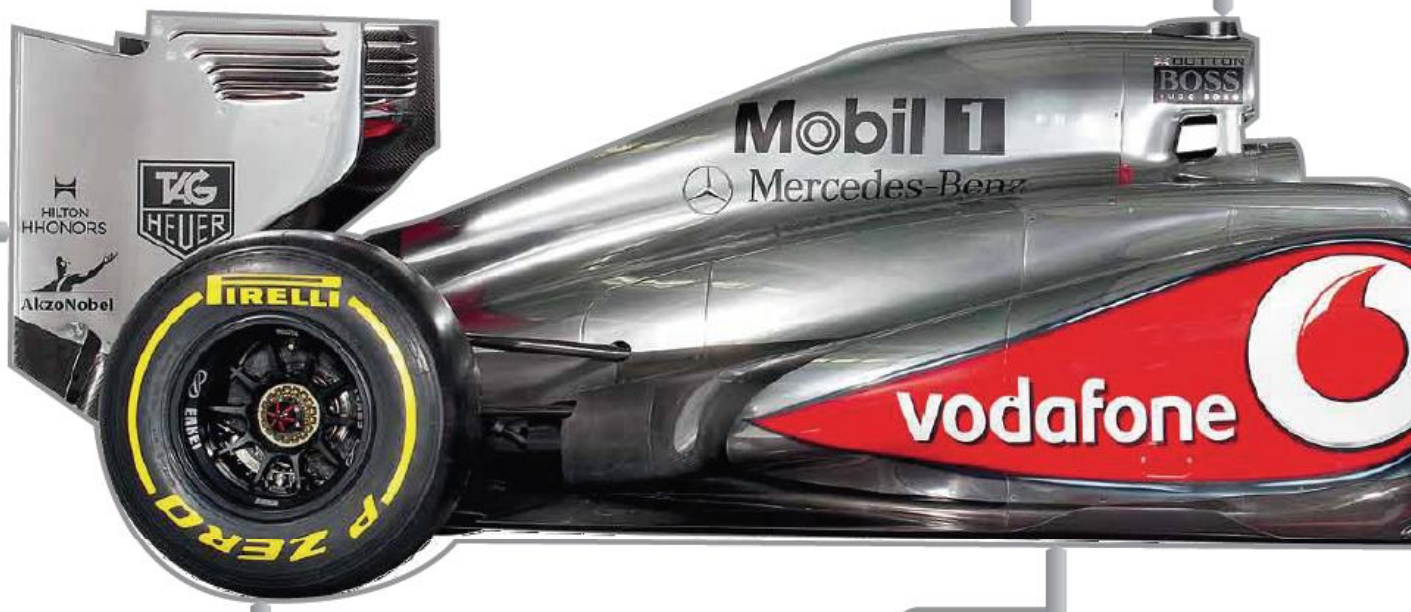
La course aux arrêts au stand est peut-être un concours sans avenir. Profitons-en tant qu'il dure !



PILOTE McLAREN
MODE D'EMPLOI

Pour être un cador, il faut faire vos preuves sur et en dehors des pistes. *F1 Racing* étudie les plans de McLaren pour que Sergio Pérez se mue en une machine à gagner sans pitié...

TEXTE
STUART CODLING
PORTRAITS
PATRICK GOSLING/
VODAFONE, McLAREN



ADAPTATION WILLIAM ZINCK





2013

Trois podiums et un meilleur tour à Monaco. Une belle moisson qui aurait fait pâlir d'envie beaucoup de pilotes du peloton en 2012, mais sans doute pas assez pour protéger Sergio "Checo" Pérez des doutes concernant son aptitude à endosser son nouveau rôle de pilote McLaren.

De l'avis général du paddock, Pérez, surtout dans un bon jour – et bien aidé l'an passé par une voiture peu regardante niveau pneus – est tout à fait capable de remporter des Grands Prix ; mais il reste encore un peu "vert" et pas assez régulier pour faire le boulot chaque fois que nécessaire. Cette caractéristique est aussi facile à dénicher chez quelqu'un que la sagesse. Sam Michael, en tant que directeur sportif de McLaren, est chargé de tirer le meilleur du jeune loup Pérez, et voici son point de vue...

« Dire ce que vous pensez est très facile, lorsque vous n'êtes pas impliqué, explique-t-il, *mais une fois que vous connaissez les personnes et que vous travaillez avec elles, les choses sont différentes. Checo ne fait pas exception. Il avait pas mal d'axes d'amélioration, mais il a beaucoup travaillé durant l'hiver –* →



ALASTAIR STALEY/LAT • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • McLAREN

sur des points difficilement perceptibles pour des personnes externes. »

Michael s'avoue réticent à rentrer dans le détail, ceci dans l'idée de préserver un supposé "avantage compétitif" – mais il évoque ici la philosophie à laquelle Ron Dennis se serait sans doute référé et énoncée comme un "programme d'optimisation du pilote".

« Il est question d'éliminer les variables aléatoires. Peu importe qu'il s'agisse d'ingénierie, du pilote ou de pépins sportifs. Une bonne préparation consiste avant tout à dire : "J'ai fait tout mon possible sur tel point". Ainsi, si vous piétinez par la suite, vous n'avez aucun regret. Là, vous pouvez dire que cette personne a réalisé une bonne préparation.

« Nous avons fait en sorte que Checo se sente à l'aise, qu'il soit au niveau requis – et il est dans le coup, chose impressionnante dans un si court laps de temps – et ensuite de le rompre à notre façon de travailler. Cela va de la relation avec nos ingénieurs à la façon dont nous effectuons nos tests, nos débriefings, etc. »

Cela ne surprendra personne de dire que McLaren fonctionne selon des processus bien rodés et repose sur une discipline de fer. Mais tous les talents ne se sont pas épanouis ici. Juan-Pablo Montoya est l'exemple type du pilote fonctionnant avec les tripes, et dont les aptitudes naturelles dépassaient de loin la motivation, en matière de concentration et de forme physique – et au final, de respect desdits processus. Ces accusations peuvent-elles être portées à l'encontre du nouveau protégé de McLaren ? Après tout, Pérez n'a-t-il pas échoué à marquer le moindre point en 2012 sitôt son contrat signé ? N'a-t-il pas l'air bougon sur la plupart des photos ? Et ne semble-t-il pas moins "costaud" que tous ses pairs ?

Ce serait oublier que McLaren a présenté en début d'année une version 2.0 de Sergio. Svelte sans être chétif, disposé à reconnaître qu'il avait beaucoup de chemin devant lui, et apparemment impatient d'en découdre. Plus concrètement, il semblait heureux d'être là, souriant alors même que les appareils photo avaient cessé de crépiter.

« Ce fut spécial d'être là-bas [au McLaren Technologie Center], de rendre visite à l'équipe en tant que pilote, d'enfiler la combinaison, dit-il. C'est un jour que je n'oublierai jamais. C'est pour moi une grande opportunité que je me dois de saisir en tant que pilote. Je suis impatient de donner le meilleur de moi-même. »

La régularité est un autre point sur lequel Sergio est prêt à se pencher : *« Ce n'est pas facile. C'est compliqué d'être au max tout au long de la saison. Ici la motivation est plus forte qu'ailleurs car quand vous êtes en lutte pour le titre, que vous gagnez des courses, vous devez être dans le coup chaque week-end. »*

Pour en venir à un sujet cher au triple champion du monde Jackie Stewart, l'une des clés de l'approche de McLaren réside dans la préparation psychologique : une sorte de réagencement mental qui fonctionne en parallèle de la hausse des capacités physiques, la fatigue étant la grande ennemie de la concentration. Chez McLaren, le Programme de Haute-Performance Humaine est chapeauté par Clayton Green, qui fut l'un des coachs de Lewis Hamilton. Green allie des méthodes d'entraînement tirées des disciplines olympiques à des mesures de l'énergie extraites de la propre expérience de McLaren – dans le contrôle et l'exploitation des données de performance, générées lorsque la voiture est en piste.

« Il a été chaque jour très impliqué dans le Programme avec l'équipe, rapporte Michael. *Ils lui ont dressé un programme qu'il a suivi avec assiduité ; ils l'ont bien sûr suivi, ont évalué son évolution. Ils ont pu prendre en compte toute sorte de données et son coach, Antti Vierula, était là pour le pousser. »* Il n'a donc plus d'excuses.

« La préparation psychologique renvoie à la concentration, sur le fait d'éliminer tous les parasites qui peuvent affecter votre niveau de performance, poursuit Michael. *Si votre esprit est envahi d'éléments qui n'ont rien à voir avec ce qui est train de se passer, cela réduit votre performance, car vous saturez la bande passante de votre cerveau. Cela réduit votre dextérité au volant. La préparation psychologique n'est pas quelque chose de compliquée, mais c'est un élément-clé de la préparation d'un pilote de F1 à présent, qu'il faut donc prendre en compte.*

La pression peut venir de partout : une mauvaise interview, un papier peu flatteur dans la presse, le fait d'être malade, d'avoir pêché au niveau de la préparation, ou bien encore d'avoir demandé de mauvais réglages. Mais si vous vous êtes préparé en amont, vous passez outre les erreurs et les soucis lors d'un week-end de course, comme lors des tests. Lors d'un week-end de course, vous êtes dans le dur. C'est pareil pour les athlètes ou tout autre sport de haut-niveau. Si vous faites une erreur dans le week-













end, il est trop tard pour vous en accommoder mentalement. »

Comme nous l'expliquait Martin Whitmarsh à la fin de l'année dernière : *« Quand vous êtes pilote McLaren, si vous n'êtes pas au moins sur les deux premières lignes, il y a des suspicions. C'est un autre niveau de pression. »* Sergio souscrit à cette méthode. *« J'ai beaucoup d'attentes, mais l'équipe autour de moi aussi,* dit-il. *Nous tendons vers le même but – remporter le championnat, gagner des courses – et c'est ce pourquoi j'ai rejoint le team. Dans cette idée, je pense que je dois donner le meilleur de moi-même à chaque course, être régulier, et être capable de tirer le max de la voiture – de la ramener au bercail, de préférence avec les résultats qui vont avec.*

« Jamais je n'aurais pensé que McLaren pourrait me débaucher, même s'il s'agit du profil d'équipe qui m'attirait. Puis tout s'est passé →

"Je dois tirer le max de la voiture, et obtenir les bons résultats qui vont avec..."

ANDREW FERRARO/LAT

très rapidement à la fin 2012, et me voilà. Je pense que ce team peut tout m'apporter. »

Les attentes et la pression sont deux forces extérieures que Pérez devra maîtriser une fois dans le cockpit. Mais toutes ces attentes ne sont pas exclusivement l'objet des médias ou de la horde de fans basée à Mexico. Ses employeurs ont eu aussi leurs obligations, entre autres celle d'agrémenter leur vitrine d'un trophée supplémentaire – le titre constructeurs leur échappe maintenant depuis 1998. Bien entendu, il devrait y avoir un minimum d'encadrement afin de baliser les attentes formulées envers leur nouveau venu.

« C'est quelque chose dont nous avons discuté avec Sergio avant même que son contrat ne soit signé, confère Michael. *Il sait exactement ce que nous attendons de lui, et la manière dont il doit aborder les choses. Nous ferons tout ce que nous pourrons pour qu'il réussisse dans sa tâche. Ces objectifs ne sont pas seulement chiffrés – il faut terminer à telle position, etc. Les indicateurs de performance ne sont pas forcément quantifiables – ils sont même subjectifs et difficiles à mesurer –, mais nous essayons de les évaluer tant bien que mal, car si vous ne faites pas cela, vous n'avez aucune chance de vous améliorer. »*

Michael fait ici allusion à des éléments intangibles et pourtant essentiels que vous ne pouvez constater en regardant simplement les courses à la télévision : les relations humaines du quotidien qui rendent un garage efficient. Sergio devra faire avec un existant légué par Lewis Hamilton – il œuvrera en effet avec Vierula et l'ingénieur de course Mark Temple. Espérons qu'il ne suive pas les traces de l'Anglais en introduisant des éléments aussi déstabilisateurs qu'un entourage surmédiatisé. Cela semble néanmoins peu probable vu qu'il voyage seul – et que sur les courses, seule sa famille proche et son manager, l'ex-pilote Adrian Fernandez, sont présents.

> "Je n'aurais pu imaginer ce qui m'est arrivé, mais me voilà..."



« Je n'ai pas besoin qu'on porte mes affaires, assène Pérez. *Je serai parfois seul et ce n'est pas un souci. »* Le fait d'avoir quitté Mexico à 14 ans y est sans doute pour quelque chose.

Aussi indépendant qu'il puisse paraître, la façon de faire de McLaren pourrait tout de même lui demander une période d'adaptation. *« Il y a plein de choses que nous faisons différemment, et Checo devra s'y faire,* prévient Michael. *Il a sympathisé avec l'équipe très rapidement et il a bon caractère. Il a de l'humour et il est très humain – il communique facilement. Mais en même temps, il a l'esprit de compétition. Au final, ce qu'on demande aux pilotes est assez exceptionnel. Il doit avoir confiance envers tout le monde autour de lui. »*

Lors des essais de février, Sergio a dû prendre ses marques rapidement avec la MP4-28, et il ne fait aucun doute qu'il était dans le rythme. Mais comme le souligne Sam Michael, les véritables tests seront les week-ends de course, qui s'annoncent être les vrais révélateurs pour savoir si Pérez a l'étoffe d'un pilote McLaren. *« Nous espérons faire un bon bout de chemin avec Checo... mais nous aurons plus de recul après une saison complète, »* conclut Sam.

Le fait que Sergio ait saisi l'opportunité qui lui était offerte et qu'il se soit impliqué dans les préparatifs de la nouvelle saison ne peut être remis en question. Mais comme tous les autres pilotes, ou même athlètes, lorsque la course débutera... il sera seul maître de son destin.

ABONNEMENT

OFFRE COUPLAGE



F1 RACING
N° 1 mondial de la presse Formule 1

1 AN
12 NUMÉROS

+



1 AN
11 NUMÉROS

CLASSIC & SPORTS CAR
N°1 mondial des magazines de voitures anciennes

65 €
AU LIEU DE ~~131 €~~*

Abonnez-vous en ligne : wwwebabo.fr/f1racing

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : ABOMARQUE F1/C&SC

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 61 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

❒ **Oui**, je m'abonne à **l'offre couplage F1 RACING/CLASSIC & SPORTS CAR** pour 1 an, soit 12 numéros de F1 Racing et 11 numéros de Classic &Sports Car pour **65,00 €** au lieu de ~~131 €~~*.

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

Code postal ..... Tél ..... E-mail .....

Je règle par

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

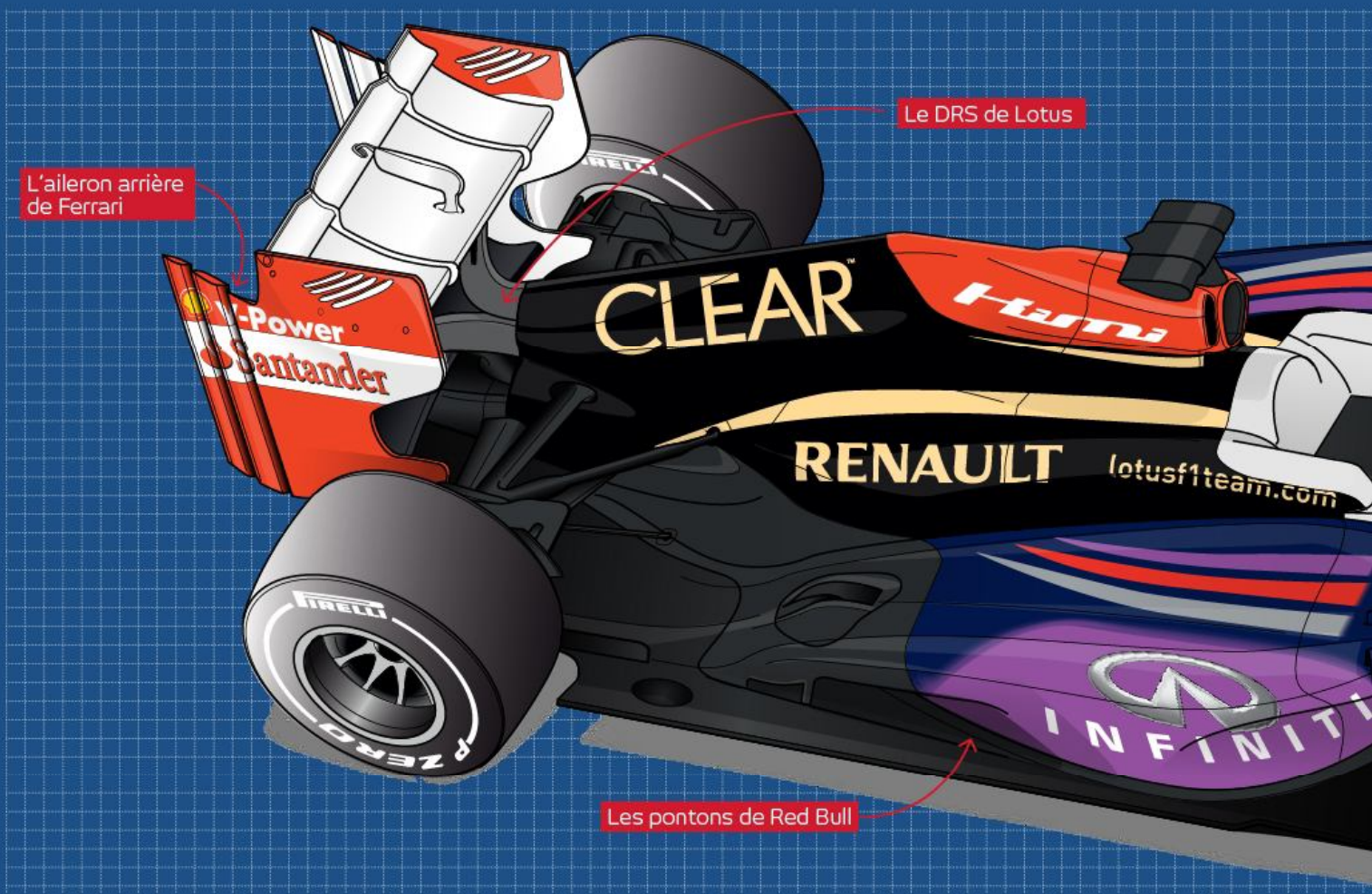
❒ Carte bancaire ○ ○ ○

Carte n° ..... Expire fin .....

Date et signature (obligatoire) :

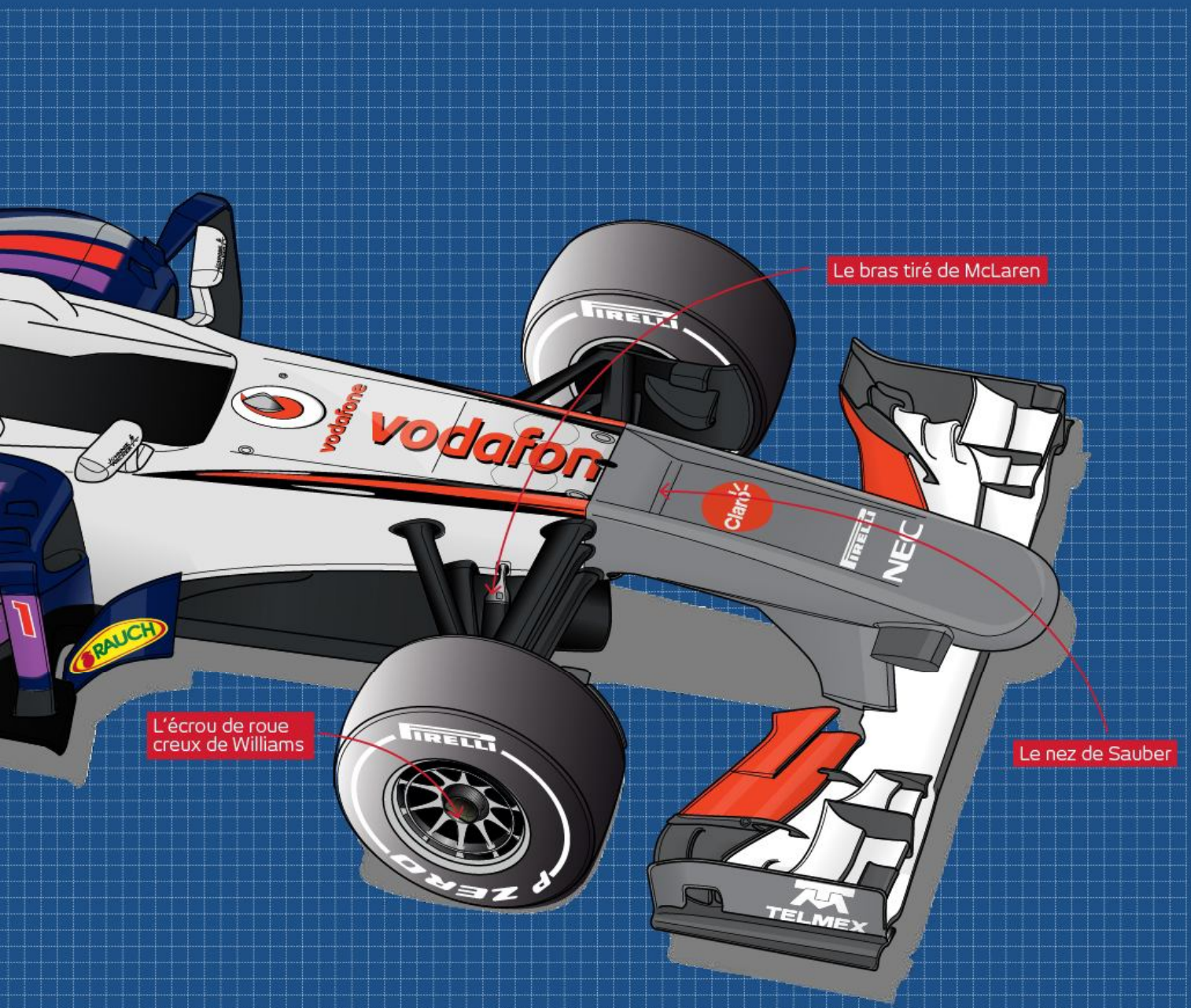
* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de *F1 Racing* au prix de 5,60 € par numéro (frais d'envoi en sus) et chaque numéro de *Classic & Sports Car* au prix de 5,80 € (frais d'envoi en sus). Etranger et DOM-TOM, nous consulter (bbmedia@abomarque.fr). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

F1R170+CSC



LA VOITURE 2013 PARFAITE?

ADAPTATION RICHARD FAUX



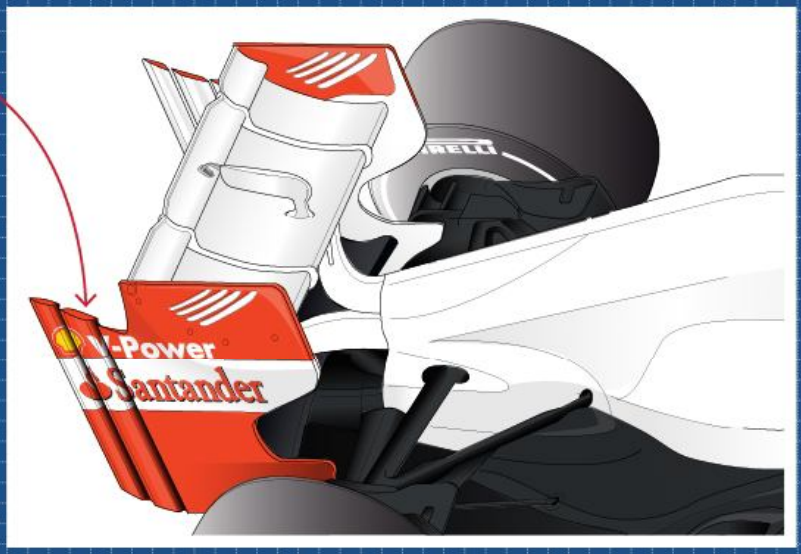
Chaque année, les meilleurs concepteurs de F1 poussent le règlement à sa limite voire au-delà. Voilà les six idées qui pourraient créer la F1 en théorie parfaite...

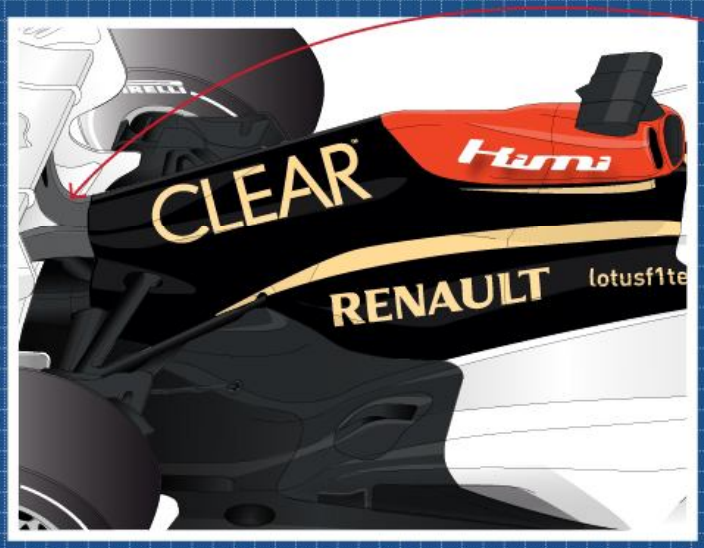
TEXTE & ILLUSTRATIONS CRAIG SCARBOROUGH

Bien que la saison 2013 soit la dernière des règles techniques établies en 2009 – avec une ou plusieurs "clarifications" officielles de la FIA –, les concepteurs de F1 réussissent encore à peaufiner des idées existantes ou d'exploiter des zones floues du règlement. Cette année, le double DRS a été interdit, mais plusieurs équipes continuent d'explorer les solutions passives qui visent le même objectif tout en respectant la lettre du règlement. Et si la FIA a autorisé quelques libertés pour créer une solution plus esthétique en réponse au "nez cassé", tout le monde n'a pas saisi cette opportunité. Pour notre voiture virtuelle, nous avons assemblé six des grandes idées actuelles qui offrent un gain significatif de performance. →

L'AILERON ARRIÈRE DE FERRARI

Le règlement relatif à l'aileron arrière est si strict qu'en extraire toute performance nouvelle semble incroyablement difficile. Il exige de grandes dérives plates qui empêchent le flux de s'étaler à l'arrière de l'aileron. Ferrari, cependant, a intelligemment traité le bord de fuite de l'aileron sous la forme d'une série d'ailettes verticales qui respectent les règles de largeur maximale et de surface minimale, mais permettent à l'aileron d'être encore plus tridimensionnel. L'air passant au travers de l'aileron peut désormais s'étaler en passant au travers des ailettes. Plus d'air veut dire plus d'appui.



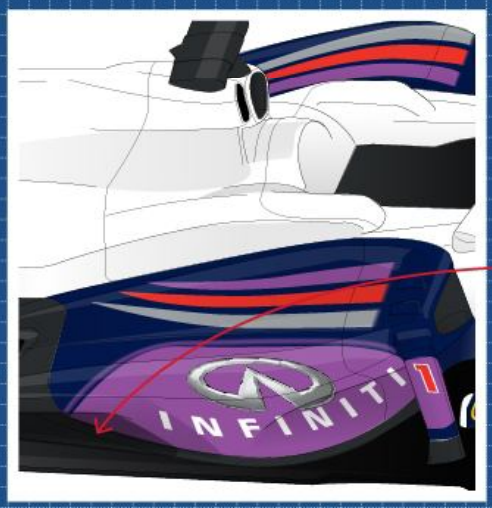


LE DRS DE LOTUS

En F1, le DRS (système de réduction de la traînée) permet au pilote "d'ouvrir" l'aileron arrière pour atteindre une vitesse plus élevée sur un secteur donné du circuit. Cette aide au dépassement fut inspirée par le système F-duct, initié par McLaren en 2010 et interdit par la suite.

En 2012, Mercedes a été la première équipe à présenter un "double DRS" avec activation du DRS sur le plan supérieur de l'aileron arrière pour alimenter un dispositif passif qui calait le plan inférieur. Ceci a été interdit depuis mais Lotus a testé un F-duct passif constituant un vrai défi. Il n'a pas été utilisé en course, tant il s'est avéré difficile à développer, mais ce système de réduction de la traînée (DRD) cale aussi l'aileron arrière à haute vitesse.

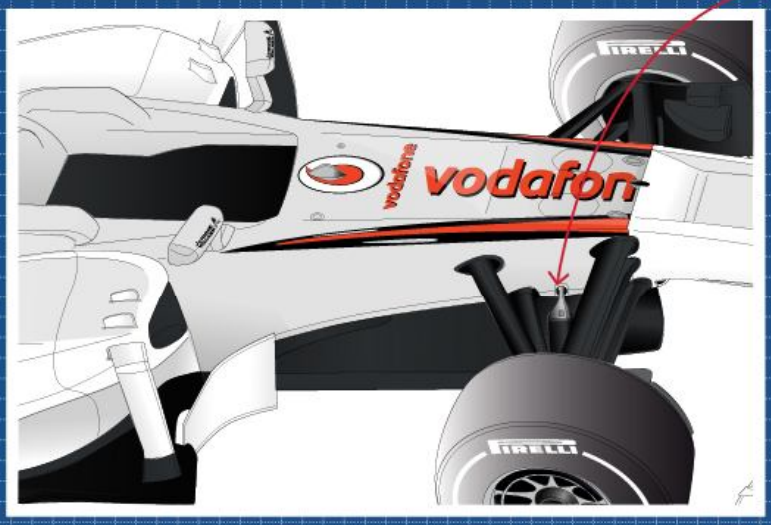
Les doutes sur la conformité du DRD viennent de ce qu'il n'est pas actionné par le pilote, directement (via un interrupteur) ou indirectement (via l'ouverture du DRS). Il est totalement passif. Il œuvre à réduire la traînée et à accroître la vitesse maximale à chaque fois que la voiture va assez vite pour l'activer, d'où un bénéfice tant en course qu'en qualification. Plus encore, il fonctionne à chaque tour et sur chaque ligne droite et pas seulement dans les zones définies par la FIA. Lotus a raffiné depuis affiné le système, qui devrait apparaître en course. Il a déjà été copié par Mercedes, Red Bull et Sauber.



LES PONTONS DE RED BULL

L'an dernier, les gaz d'échappement soufflant directement les diffuseurs ont été interdits. Red Bull avait initialement une autre idée en tête et avait débuté la saison avec un système en périscope mais s'était finalement tournée vers le concept coandă, réputé être plus efficace pour souffler le diffuseur en respectant les nouvelles règles – même McLaren, qui a le mieux copié les pontons coandă, n'offre pas un passage aussi pur pour les gaz d'échappements.

La solution d'Adrian Newey consiste à créer une section de carrosserie inclinée à laquelle les gaz d'échappement "collent" par effet coandă. En théorie, ceci nécessite des pontons plus longs qui bloquent l'air passant autour de la voiture. L'idée de Newey, après six mois de développement, est désormais la meilleure. Cependant, l'effet sur le diffuseur est si direct qu'il est très sensible à l'accélérateur ; une cartographie sophistiquée aide à stabiliser la voiture, accélérateur levé. Lotus et Williams ont tous deux copié la solution Red Bull cette année.

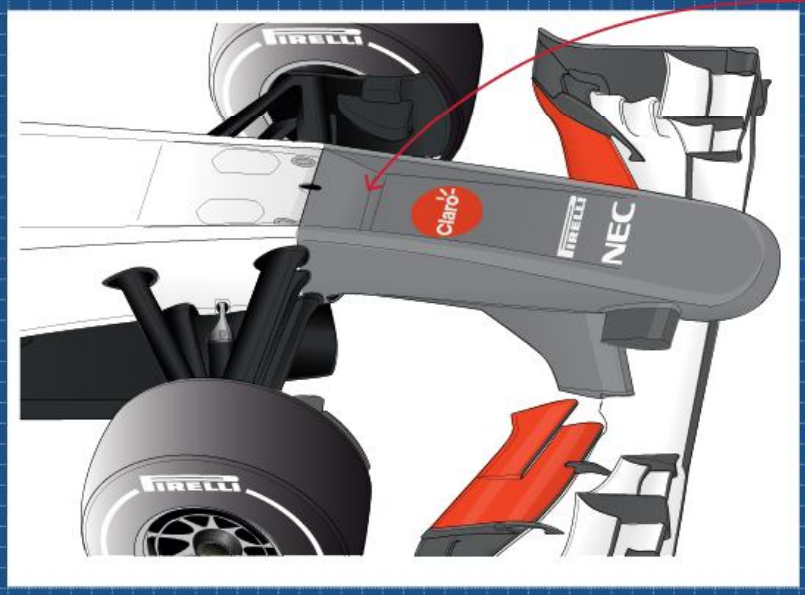


LE BRAS TIRÉ DE MCLAREN

Les règles en vigueur relatives au profil et à l'angle des bras de suspension ont limité le bénéfice aérodynamique que les équipes peuvent en tirer. Mais une autre façon d'influencer et de calmer le flux est de modifier la bielle qui relie la roue aux ressorts et aux amortisseurs.

La plupart des équipes utilisent un système de bras poussé où la bielle va du bas de la roue au haut du châssis, poussant de ce fait le combiné ressort amortisseur. L'an dernier, Pat Fry, de Ferrari, a eu l'idée d'actionner les amortisseurs via un système de bras tiré qui permet à ce bras d'être quasi horizontal. Dans cette position, il est en bien meilleure position pour influencer le flux d'air longeant la voiture.

McLaren a adopté un bras tiré avant cette année et a relevé son châssis aussi haut que possible pour doper le gain aérodynamique. Avec cette disposition, la MP4-28 extrait la plus grande performance potentielle de l'avant de son châssis.



LE NEZ DE SAUBER

L'abaissement de la hauteur du nez des F1 – en vue d'améliorer la sécurité – en 2012 a fait que la plupart des voitures apparurent dotées d'un affreux nez cassé. En effet, pour obtenir un flux optimal sous la voiture afin d'alimenter le diffuseur, les équipes concernées avaient relevé les jambes du pilote autant que possible – mais la FIA désirait que le nez soit plus bas pour pallier aux impacts latéraux.

Bien que cette "marche" ait peu d'effet aérodynamique négatif, on peut améliorer la performance sans avoir à ajouter le poids d'un "cache nez". Willem Toet, le patron de l'aéro chez Sauber, a développé un système ingénieux qui collecte le flux passant sous le nez et le mène en arrière dans une fente sur le dessus du nez. Ceci calme le flux au-dessus et en dessous du nez. Cette solution est si bonne que Red Bull l'a copiée. Cette année, Sauber y a ajouté des arêtes qui optimisent la direction du flux. F1



L'ÉCROU DE ROUE CREUX DE WILLIAMS

Un pneu en rotation crée un blocage aérodynamique dont le sillage perturbe le flux d'air tout le long de la voiture. Les équipes tentèrent de calmer cet effet en montant des "flasques" sur les roues en 2008 ; ces couvercles externes fixes ne tournaient pas avec la roue et amélioraient l'aérodynamique. Des voitures Ils furent interdits et peu a été fait depuis pour regagner le bénéfice qu'ils apportaient.

Williams a créé un système astucieux qui conduit l'air prélevé par les conduits de frein au travers d'un axe creux pour le rejeter au milieu de l'écrou de serrage de la roue. Le flux émergeant par ce petit conduit lisse le sillage des roues et améliore la performance de l'arrière. Red Bull a eu cette idée l'an dernier mais sa solution contrevenait aux mêmes règles qui avaient eu raison des "flasques". La solution Williams est légale, son conduit se terminant juste à l'intérieur de l'écrou de roue.



Petite discussion avec

Jules Bianchi

Le pilote Marussia de dernière minute évoque ses ambitions pour ses débuts en F1

INTERVIEW KEVIN TURNER
PORTRAIT MALCOLM GRIFFITHS/LAT

ADAPTATION WILLIAM ZINCK



Cet hiver, tout semblait indiquer que vous décrocheriez un volant chez Force India. Qu'est-ce qui n'a pas marché ?
Je pense qu'il s'en est fallu de peu. J'étais assez confiant pour tout dire. Mais ils ont finalement opté pour un autre pilote, ce que je respecte parfaitement. C'est comme ça, mais il n'en demeure pas moins que j'ai une belle opportunité avec Marussia. Je tiens vraiment à les remercier car je vais enfin pouvoir débuter en Formule 1. C'est une bonne chose car je finissais par désespérer d'un baquet !

La deuxième séance de tests à Barcelone en février s'est-elle avérée déterminante pour l'attribution du second volant Force India ?
Pas vraiment. Selon moi, ils ne savaient pas qui prendre, ils ont donc voulu nous faire acquérir de l'expérience avec la voiture, en prévision de la désignation du second pilote. Il s'agissait donc plus d'accumuler des kilomètres que d'un *shoot-out*. Nos deux sorties ne sont pas comparables de toute façon : il pilotait sur piste sèche et moi sur piste détrempée.

L'accord avec Marussia a été tardif, avec juste deux journées de tests restantes. Comment ça s'est passé, étiez-vous prêt, et était-ce un désavantage d'avoir si peu roulé avec la MR02 ?
Mon manager, Nicolas Todt, a fait du bon boulot, même dans l'urgence. Rien n'était fait deux jours avant, ce fut donc une grande surprise pour moi. Je suis très heureux, c'est une bonne nouvelle, pour moi et mon avenir.

J'ai travaillé tout l'hiver pour me tenir prêt à courir. J'étais bien préparé. C'est bien sûr un handicap de ne pas avoir piloté la voiture... Mais je ne m'en suis pas mal tiré aux essais. J'aurais voulu plus de temps pour m'habituer totalement à la voiture. C'est difficile et nous devons être concentrés pour réussir, mais je me sens prêt.

Comment se sont déroulés vos premiers pas avec l'équipe, les ingés ? Vous sentez-vous à l'aise dans l'auto ?
Je me sens bien ici. Ils sont très accueillants et bon enfant. C'est important. Dans un univers ultra-compétitif, il est important de travailler avec des gens que vous appréciez.

On a passé beaucoup de temps pour mouler mon baquet, mais j'ai eu de bonnes sensations dès les premiers tours de roues. Évidemment, tout restait à faire, je devais apprendre beaucoup de choses, c'était donc assez compliqué. Les points de freinage sont différents et je devais comprendre l'auto, mais ça s'est plutôt bien passé. On a même amélioré le premier jour.

En quoi la Marussia se distingue-t-elle de la Ferrari ou de la Force India que vous avez pilotées ?
C'est difficile de dresser une comparaison, car je n'ai pas piloté la Ferrari et la Force India sur les mêmes pistes. Même à Barcelone : j'ai piloté la Force India sur le mouillé, et la Marussia sur le sec. C'est donc difficile de répondre, mais j'aime la Marussia. Nous devons bien sûr progresser, mais la voiture a déjà un bon équilibre. On manque encore un peu d'appui, mais nous verrons ce que ça donne. Nous sommes motivés, et nous souhaitons aller de l'avant, c'est ce qui compte.

Quels sont vos objectifs pour 2013 ?
Difficile d'avoir un but précis. Je pense que l'objectif principal sera d'apprendre constamment ; à chaque amélioration apportée à la voiture, l'effet doit se faire ressentir. Pour ma part, je vais tout donner, monter en compétences, et prendre le pli de la F1. Même si ce n'est pas très différent des autres catégories, je vais évoluer avec les meilleurs pilotes du monde, ce qui change la donne. Je vais faire de mon mieux et m'améliorer.

Envisagez-vous 2013 comme un tremplin vers une équipe de pointe pour 2014 ?
Il est trop tôt pour le dire. Je me concentre sur 2013, et je ne sais pas de quoi 2014 sera fait. Je veux juste faire mes preuves avec Marussia. Nous verrons ce qui arrivera par la suite.

Connaissiez-vous votre coéquipier, Max Chilton, avant la Formule 1 ?
On s'est déjà croisé en GP2, mais plus sur la piste qu'en coulisse. C'est difficile de tisser des liens en GP2. Mais c'est un bon pilote. Il a fait une belle saison en 2012, et je pense qu'on fera une bonne équipe cette année.



Curriculum vitae

Date de naissance
3 août 1989
Lieu de naissance
Nice, France
Équipe
Marussia
Poste
Pilote

2006
Remporte le titre karting en Formule A française (100cc) et termine 2e lors de la Coupe du Monde à Suzuka.

2007
Monte en WSR 2.0 avec SG Formula et décroche le titre dès sa première participation, glanant 5 poles et 5 victoires.

2008
Gagne deux courses en F3 Euroseries avec ART Grand Prix et finit 3e du général. Remporte la mythique course de Zolder en F3 Masters.

2009
S'adjuge le titre en F3 Euroseries avec 9 succès, 6 poles et 7 meilleurs tours. Participe ensuite au GP2 Asie avec ART, et décroche un podium. Fait ses débuts en F1 avec Ferrari à Jerez, et intègre le programme de jeunes pilotes.

2010
4 podiums et une 3e place au général en GP2 avec ART. Prend part aux essais de jeunes pilotes à Abou Dhabi sur Ferrari.

2011
Une nouvelle fois 3e du GP2 sur Lotus-ART, empochant sa première victoire dans la catégorie à Silverstone.

2012
Participe aux essais du vendredi matin à 9 reprises sur Force India. Aligné en WSR 3.5 avec Tech 1 Racing, finit 2e du championnat. Se joint aux tests organisés à Magny-Cours à mi-saison en pilotant une Ferrari et une Force India.



ORANGE PRESSÉ

Cela a pris plus de temps à Giedo van der Garde qu'à d'autres pour obtenir un poste pilote titulaire en F1... Comme il l'explique à F1 Racing, il est plus que prêt !

TEXTE MATT YOUSON
PORTRAIT GLENN DUNBAR/LAT

ADAPTATION CLAIRE MOREL



CV

GIEDO VAN DER GARDE

1985 Naissance le 25 avril à Rhenen, Pays-Bas
2001 Karting, Formule Super A – 5e du championnat
2002 Karting, Formule Super A – champion du monde
2003 Formule Renault 2.0 Eurocup – 5e du championnat, 1 vict.
2004 Formule 3 Euroseries – 9e du championnat
2005 Formule 3 Euroseries – Team Rosberg, 9e du championnat
2006 Formule 3 Euroseries – 6e championnat, 1 vict.
2007 Formule Renault 3.5 – 6e du championnat
F1 – Spyker, pilote d'essais
2008 Formule Renault 3.5 – champion, 5 victoires
F1 – Test pour Renault
2009 GP2 Series – 7e du championnat, 3 victoires
2010 GP2 Series – 7e du championnat
2011 GP2 Series – 5e du championnat
GP2 Asia – 3e du championnat
2012 GP2 Series – Caterham, 6e du championnat, 2 victoires
F1 – Caterham F1, pilote d'essais

Giedo van der Garde a minci. C'est courant de voir un pilote de F1 revenir de vacances d'hiver plus mince qu'au départ, mais même selon les standard habituels, le Hollandais qui se présente pour les tests avant la saison avec Caterham est ultra-mince. « Je me suis beaucoup entraîné le mois dernier, admet-il. Je n'ai jamais été aussi léger, j'ai perdu plus de graisse que jamais, je me sens fort physiquement et mentalement. Je suis dans la meilleure forme de ma vie. Je suis fin prêt. »

Prêt pour quoi ? Pour ses débuts en F1 – événement assez remarquable en soi. Pour chaque débutant à qui on donne cette chance, cinq ou six candidats sont laissés au bord de la route ; leurs noms circulent dans le paddock pendant un an ou deux et sont finalement remplacés par de plus récents et plus excitants, puis on n'en entend plus parler. Van der Garde est une rareté : il rôde depuis 2006, et a attendu son heure pendant plus de temps que la moyenne pour finalement obtenir sa chance à l'âge de 27 ans.

« Aux Pays-Bas, il y a une expression pour ça : Laat Bloeien, dit Giedo. *J'ai été un peu en retard sur tout : avec les filles, pour sortir… Mais j'y arrive au bout du compte. »*

La biographie de Van der Garde a tout juste. Champion des Pays-Bas de karting en 1998, champion du monde en 2002, des résultats honorables en Formule Renault l'ont fait signer au programme de développement des pilotes de F1 de Renault – pour être ensuite abandonné après des résultats sans éclats en F3. En 2006, il a rejoint le programme équivalent de McLaren, toujours en F3, s'en sortant plutôt bien face à Paul di Resta, Sebastian Vettel et Kamui Kobayashi, ses équipiers chez ASM. Puis il a signé comme pilote d'essais et réserviste de Super Aguri en 2007 – mais a quitté Leafield pour Silverstone et le même poste chez Spyker en cours d'année.

En 2008, après que ses rapports avec Spyker/Force India sont devenus difficiles (d'où un procès duquel il a obtenu de substantiels dommages-intérêts), il a remporté le titre en Formule Renault 3.5 avant de courir en GP2 de 2009 à 2012. Sans être exceptionnelles, ses performances en 2012 – deux poles et deux victoires avec l'équipe junior de Caterham (dont il était aussi pilote du vendredi matin à temps partiel en F1) l'an dernier l'ont aidé à franchir enfin l'ultime étape.

« L'option Caterham était la meilleure, mais ça n'a pas été facile, fait-il remarquer. *J'ai dû tirer l'équipe de GP2 vers le haut et en F1, je me suis montré plus régulier à chaque fois : lors de mes derniers essais du vendredi, j'étais plus rapide que les deux pilotes de course. »*

Décrit ainsi, l'apprentissage de Giedo en 2012 auprès de Caterham ressemble à un programme à long terme, conçu pour incorporer résolument le pilote au sein de l'équipe. Ce n'est pas précisément l'impression donnée par la plupart des commentaires de l'hiver dernier, qui avaient plutôt tendance à marmonner sombrement sur les courses de carnets de chèques et sur l'injustice pour Heikki Kovalainen, Timo Glock, Kamui Kobayashi et d'autres de se retrouver sans boulot. Personne n'aime être décrit comme un pilote payant. Même abordé avec ménagement, le sujet entraîne forcément colère, vantardise ou un déni de la réalité qui ferait rougir un homme politique. Giedo van der Garde ne fait rien de tout cela – il indique simplement que, quel que soit le moyen par lequel il est arrivé, il mérite cette place.

« De nos jours, la réalité est qu'il faut apporter de l'argent – donc merci à mes sponsors – mais j'ai déjà un bon dossier, j'ai toujours été rapide, souvent en face de très bons pilotes. Je battais régulièrement Vettel quand on était équipiers ; c'est pénible que les gens ne s'en souviennent pas. »

C'est un point de vue qui ne manque pas de mérite : sans les sponsors, Van der Garde serait le type de pilote qu'on décrirait comme celui à qui on a cruellement refusé une place légitime en F1. Assurément, la réaction dans son pays n'indique pas que les passionnés néerlandais de F1 le perçoivent comme un dilettante.

Rien ne semblant décontenancer Giedo, la gestion des attentes d'une armée bruyante de fans et la fidélité aveugle dont jouissent certains pilotes de la part de leurs compatriotes ne lui posent pas de problème. *« Pour le moment, je pense que tout le monde est content que je sois là, mais je ne veux pas que les attentes soient trop fortes,* dit-il. *Avec les fans néerlandais, si vous ne réussissez pas… vous savez ce qui se passe.*

C'est un petit pays qui a une longue histoire et une vraie passion pour la course. Les années avec Verstappen étaient formidables – elles sont une des raisons qui m'ont donné envie de piloter –, tout le monde y prenait goût, tous les pères emmenaient leurs enfants sur les circuits de karting. On me demande ce qui serait une réussite cette saison, et c'est impossible à dire aujourd'hui – mais si je peux devenir ambassadeur de la course aux Pays-Bas, et peut être faire ce qu'a fait Jos en incitant les parents à emmener leurs enfants faire du kart, ça serait un bon début. »

F1 RACING

PRÉSENTE... LA (TRÈS) GRANDE INTERVIEW

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

"Chez Mercedes, dans les années 50, vous aviez tout ce que vous vouliez. Des roues carrées ? Ils m'auraient dit : on a essayé en 1928, ça vibre trop. Ou alors ils les auraient fixées le lendemain !"



Légende du sport automobile connue pour ne jamais avoir remporté le titre mondial, **Sir Stirling Moss** est lyrique lorsqu'il évoque sa jeunesse chez Mercedes, aux côtés de Fangio. Il explique à F1 Racing que l'écurie n'avait aucune commune mesure avec celle que l'on connaît en 2013...

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Sir Stirling Moss est très à cheval sur la ponctualité. Trois minutes avant notre rendez-vous, *F1 Racing* se présente sur le perron de son domicile de Mayfair, dans la cité de Westminster à l'ouest de Londres. Moss vit dans cette bâtisse haute de cinq étages depuis plus d'un demi-siècle. Cette demeure nous avait beaucoup été rapportée aux oreilles, mais nous n'y avions jamais pénétré jusqu'à ce jour. Notre rencontre avec une légende de la F1 n'en est que plus excitante.

La collaboratrice personnelle de Sir Stirling, Mandy Shepherd, nous ouvre la porte. Nous passons devant son bureau et sommes conviés à emprunter un escalier en colimaçon. Un étage plus haut, nous sommes chaleureusement accueillis par Lady Susie Moss avant de grimper dans la cuisine. Installée dans un fauteuil près de la fenêtre, la silhouette familière, râblée, ôte ses lunettes et se lève avec des gestes lents – séquelle du grave accident dont il a été victime dans la cage de son ascenseur, il y a deux ans, qui a meurtri ses chevilles, ses jambes et ses genoux.

Une fois redressé, son aura et son énergie transpirent du personnage comme à l'époque où Stirling Crawford Moss était l'un des plus grands pilotes au monde. Pour ne jamais avoir coiffé la couronne mondiale, il est plus connu que certains champions. Ça caractérise l'homme et ça explique pourquoi, à 83 ans, il est toujours sur la brèche. Il rentre tout juste des USA et s'envolera pour l'île de Man au lendemain de notre rencontre. Il sera de retour à Londres 24 heures plus tard pour un rendez-vous. *« Toujours aussi occupé, »* s'amuse-t-il en faisant de la place sur la table. Il marque une pause et ajoute : *« Dieu merci ! »* Il le pense vraiment. L'inactivité ne fait pas partie du dictionnaire de S.C. Moss. Il ne l'a jamais été et ne le sera jamais. 3, 2, 1, partez...

F1Racing : Commençons par relier le passé au présent. Mercedes fait la "une" car Lewis Hamilton l'a rejointe. J'imagine qu'on vous a questionné sur votre époque Mercedes.

Stirling Moss : Oui, et c'est incomparable. →



En 1955, je pilotais pour l'un des plus grands constructeurs automobiles qui faisait de la course. C'était un département à part entière qui faisait partie d'une immense entreprise. Il y avait beaucoup de bonnes raisons pour signer chez Mercedes. Il y avait Alfred Neubauer [directeur] et Rudolf Uhlenhaut [ingénieur en chef], deux hommes exceptionnels, surtout du point de vue du pilote. Uhlenhaut avait le talent pour piloter s'il le souhaitait ; pouvez-vous imaginer l'équivalent de nos jours ? Il parlait parfaitement anglais et c'était très utile. Mais ils ne voulaient surtout pas qu'il fasse de la course, il était trop précieux.

F1R : L'ingénierie devait être extraordinaire pour l'époque. Vous n'avez pas souffert du moindre abandon, n'est-ce pas ?

SM : Un seul. Chez Mercedes, quoi que vous vouliez, vous l'obteniez. Si j'avais voulu des roues carrées, ils auraient étudié la chose et m'auraient dit : « On a essayé en 1928 et elles vibrent trop. » Ou alors ils les auraient fixées le lendemain. Ils utilisaient un volant à quatre branches et j'aimais ceux à trois branches. Ils en ont donc fait un.

F1R : De notre point de vue, le meilleur atout était d'avoir Fangio dans l'autre voiture. Vous étiez son n°2. Avez-vous accepté ce statut de gaieté de cœur ?

SM : Et comment ! Mais je ne l'aurais accepté d'aucun autre pilote au monde. On ne m'a pas dit de suivre Fangio ; on était totalement libres. Mais j'étais très heureux d'être dans son aspiration. Neubauer a dit : *« Je n'aime pas que tu le colles de si près. Que se passera-t-il si Fangio sort de la piste ? »* J'ai répondu : *« Il ne sort pas de la piste. »*

F1R : Ça devait être jouissif de savoir que vous pouviez aller aussi vite que lui...

SM : Oui. Mais il m'a donné de nombreux tuyaux pour le pilotage. Où placer l'auto par exemple. Mais il ne m'a jamais dit : *« Tu es trop près de moi. »*

F1R : L'apprentissage passait intégralement par les gestes car vous aviez un problème de langue, non ?

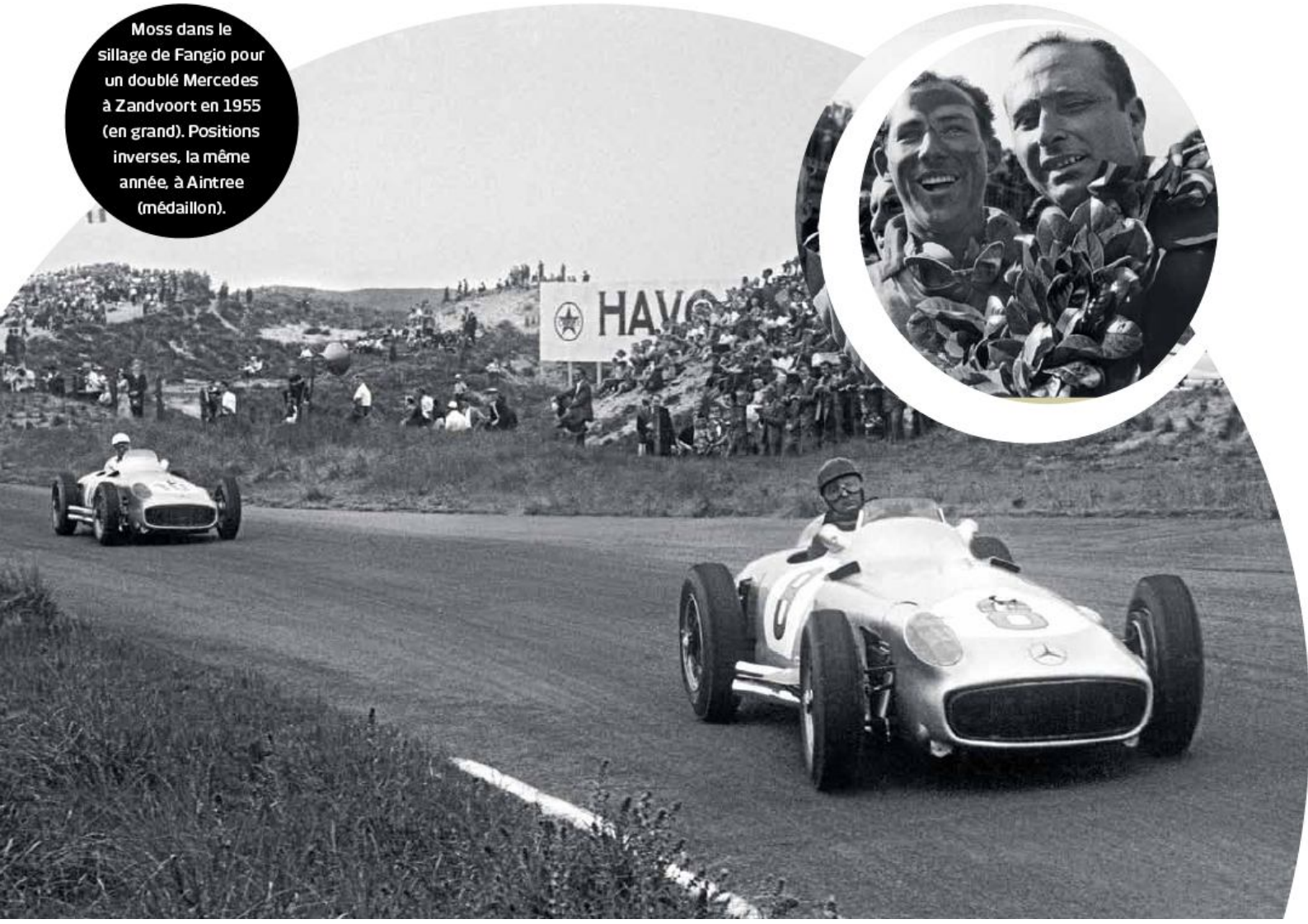
SM : Oui, il parlait espagnol et je pouvais au mieux baragouiner de l'italien. Mais je vais vous dire, si vous ne parlez que de voitures, de filles et de nourriture, vous n'avez pas besoin de grand-chose ! Quelques signes de la main et le tour est joué. Nos dialogues étaient très limités.

F1R : Fangio avait toujours des allures de gentleman et il n'a jamais donné l'impression de vous menacer. Je ne dis pas ça pour sous-entendre que vous étiez moins rapide que lui – car vous étiez aussi rapide – mais parce qu'il avait la confiance et la maturité pour y faire face. C'est toujours le signe d'un très grand compétiteur, non ?

SM : Exactement. J'étais plus rapide que lui avec une voiture de sport [type Le Mans]. Lorsque je lui ai demandé pourquoi, il m'a dit que c'était parce qu'il aimait voir les roues avant. Je n'ai jamais compris car, à part lorsque vous prenez une épingle à cheveux, vous ne regardez jamais vos roues.

F1R : C'est intéressant car, avec cette approche, lorsqu'il avait la W196 carénée à Silverstone, il devait être bien embêté.

SM : Oui, il touchait les plots à l'intérieur des virages.



Moss dans le sillage de Fangio pour un doublé Mercedes à Zandvoort en 1955 (en grand). Positions inverses, la même année, à Aintree (médaillon).

ARCHIVES LAT

"Je ne devais pas rester derrière Fangio – nous étions tout à fait libres."



F1R : La W196 était une grosse voiture. Vous faisait-elle cet effet une fois au volant ?
SM : Ce n'était pas une voiture facile à piloter. Pas comme la Maserati 250F qui était la plus docile qui soit, vous pouvez demander à tous ceux qui l'ont conduite. La Mercedes était une voiture très large ; elle n'était pas facile à jeter dans les courbes.
F1R : Il me semble me rappeler que vous trouviez que le passage des rapports posait des problèmes.
SM : C'était une boîte à commande inversée, c'était très difficile jusqu'à ce que vous vous y fassiez. Mon problème était que je courais chaque week-end. Si je ne pilotais pas une Mercedes, je devais me rappeler comment passer les vitesses lorsque je remontais dans la Mercedes. La première était décalée [il indique une position en haut à gauche], la seconde était ici [mouvement vers le bas, de gauche à droite puis en bas], la 3e était ici en haut [tout droit], on croisait et on allait vers le bas pour la 4e puis on montait pour la 5e. Dans une autre voiture, pour rétrograder, on aurait fait un mouvement transversal vers le bas. Ce que j'ai fait en Argentine, avec la Mercedes...
F1R : Et vous êtes passé de la 5e à la 3e ?
SM : Tout à fait. Mais ce n'était pas un problème pour la mécanique car les soupapes étaient à commande desmodromique. Sans cela [c'est-à-dire sans l'absence d'un ressort de rappel], les soupapes auraient rebondi. Faites-le une fois à vive allure et vous comprendrez rapidement votre douleur. Je ne sais pas pourquoi ils avaient ce système, je n'ai jamais demandé.
F1R : Un aspect de votre carrière que l'on doit malheureusement aborder est le fait que vous n'ayez jamais couru pour Ferrari. Vous en avez été proche en 1962. En effet, si la voiture avait fait son apparition à Goodwood comme c'était prévu, vous n'auriez pas eu l'accident qui a mis un terme à votre carrière. J'y pense souvent et je suis sûr que vous aussi, que...
SM : ... que si la Ferrari était arrivée, je n'aurais pas été dans une Lotus et j'aurais probablement continué à courir jusqu'à 50 ans ? C'était un accord de rêve. Ferrari aurait fait la voiture que je voulais. Elle aurait été non pas rouge mais bleue, aux couleurs utilisées par Rob Walker [son écurie d'alors]. C'était vraiment fabuleux.
F1R : Il est publiquement admis que monsieur Ferrari vous voulait.
SM : Oui, et c'était un honneur, surtout quand on connaissait l'homme et le fait qu'il faisait peu de cas de ses pilotes. En fait, il préférait avoir des vainqueurs différents car pour lui, tout devait tourner autour de sa voiture et non de ses pilotes. Il disait que c'était la meilleure voiture même si ce n'était pas nécessairement vrai.
F1R : L'accord que vous aviez avec Ferrari était d'autant plus intéressant que vous étiez parti du mauvais pied avec lui, en 1951. Il vous avait promis que vous piloteriez à Bari et vous avez fait le déplacement pour découvrir qu'il avait donné l'auto à quelqu'un d'autre. Je ne vous blâme pas pour avoir été en colère !
SM : J'ai pris l'avion avec mon père et nous sommes allés au garage Fiat où les voitures de course étaient préparées. J'ai vu la 4 cylindres, je savais que c'était la mienne et j'étais prêt à monter dedans lorsqu'un mécanicien m'a demandé ce que je faisais. Je lui ai dit que j'étais Stirling Moss et que je pilotais cette auto. Il m'a répondu quelque chose comme : *« Non, c'est Taruffi qui la pilote. »* J'étais vraiment énervé. Ferrari n'avait même pas eu l'élégance de m'appeler pour me dire : *« Écoute, désolé mais j'ai changé d'avis. »* Je me suis dit : *« C'est fini mon gars, je ne piloterai jamais pour toi. Jamais ! »*
F1R : Quand cette offre incroyable est arrivée en 1962, vous avez dû mettre ça de côté, ravaler votre fierté et accepter...
SM : Absolument. C'était l'auto qu'il fallait avoir. En plus de tout le reste, je ne connaissais pas un pilote Ferrari qui soit mort à cause d'une défaillance mécanique. Pas un. Et ça voulait dire quelque chose à l'époque. Ce genre de considération était très important car je pilotais une Lotus et il y avait une chance sur dix qu'une pièce me lâche.
F1R : J'ai commencé à relire votre biographie écrite par Ken Purdy, *All But My Life*. Ça m'a rappelé l'impact qu'a eu ce livre sur moi lorsque je l'ai lu la première fois, dans les années 60.
SM : Un livre fantastique. C'était le seul du genre à cette époque. Il l'a écrit par procuration car même s'il ne connaissait rien de la course lorsqu'il a commencé, il voulait en faire partie. Il a contribué à toutes sortes d'articles pour de gros magazines et *Playboy* l'a envoyé des USA pour qu'il fasse un papier sur moi. Au bout de quelque temps, il a dit : *« Il y a tellement à dire que ce sera un livre et pas un article. »*
F1R : Purdy a commencé l'écriture avant l'accident et il était avec vous pendant toute votre convalescence, ce qui implique qu'il avait une véritable vision sur "Stirling Moss avant et après". Il l'a vécu avec vous. C'est le scénario idéal – pas pour vous bien sûr, mais pour un écrivain. Il vous a décrit comme étant « sans aucun doute le sportif le plus connu au monde. » Il est allé jusqu'à dire que Sonny Liston [champion du monde des poids lourds de 1962 à 1964] était bien connu aux USA mais que votre nom, parce que vous aviez couru là-bas et un peu partout, était international. C'est une affirmation immense. Avec le recul, pensez-vous qu'il avait raison ?
SM : Je suppose que j'étais reconnu où que j'allais et courir chaque week-end m'a amené à parcourir le monde entier. Mais j'avais de la chance de m'appeler Stirling. J'ai failli m'appeler Hamish – quelle idée horrible ! Ça m'a également aidé à être perçu comme l'outsider car j'ai piloté beaucoup de mauvaises voitures au début de ma carrière. Les Anglais raffolent de ça et ils savaient que je cherchais toujours à obtenir une victoire pour leur pays.
F1R : Pourtant, pour marquer la F1 de votre empreinte, vous avez finalement dû courir avec la Maserati 250F, en tant que privé, en 1954. Est-ce que ça vous mettait mal à l'aise ?
SM : J'ai appelé la presse britannique pour lui dire :

"Quand on a vécu ce que j'ai vécu, on appelle les choses par leur nom. On dit : ça, c'est une fracture..."



Moss dans "la plus docile F1 qui soit", la Maserati 250F, à Silverstone en 1956. Il signa pole et meilleur tour, mais renonça sur un problème d'essieu.

« Je veux piloter une voiture anglaise, j'ai essayé mais il n'y a rien de convenable. Je dois aller chez Maserati. » Elle a convenu que ça aurait été mieux d'être dans une voiture anglaise mais que si je devais piloter une voiture étrangère pour gagner, alors il fallait le faire. Je devais avoir cet adoubement. C'était politique.

F1R : Cela étant dit, vous n'auriez pas quitté les stands jusqu'à ce que votre auto – que ce soit une Maserati ou une Mercedes – arbore l'Union Jack quelque part sur ses flancs.

SM : Oh, absolument.

F1R : Sur votre combinaison, il y avait donc l'Union Jack et le logo du BRDC [club des pilotes britanniques]. Le beau jeune Anglais qui gagne des course en ayant une pensée pour ses Ladies...

SM : Exactement. Courir les filles !

F1R : Et pourtant, Purdy a écrit que vous étiez timide.

SM : Très. Je n'entrais pas dans une pièce comme si j'étais chez moi. Si vous aviez été là, je vous aurais salué ou je serais venu accompagné. Sinon, je trouvais ça assez compliqué.

F1R : Vous êtes pourtant très volubile. On s'entend très facilement bien avec vous. Vous disiez que c'était le premier contact. Mettez-vous ça sur le compte de la réserve britannique ?

SM : Sur le manque de confiance, pour être honnête. Je ne sais pas pourquoi. Je savais que j'étais très bon dans ce que je faisais grâce aux succès mais lorsque je descendais de ma voiture, je tombais l'armure. Dans la voiture, j'étais chez moi. Lorsque la course était finie, la réalité me rattrapait. J'avais confiance dans l'auto mais pas pour entrer dans une pièce bondée.

F1R : Ça m'a toujours frappé : vous aviez l'air si détendu au volant, l'expression sur votre visage... Vous contrôliez tout.

SM : Il y a eu de mauvaises voitures au volant desquelles je n'étais pas à l'aise, mais j'ai la chance que, sur les 108 que j'ai pilotées, 100 étaient de bonnes.

F1R : À ce sujet, l'une d'entre elles fut la Sunbeam Talbot avec laquelle vous avez remporté la Coupe des Alpes. Pas une fois mais trois, pour gagner la Gold Cup. Un succès immense car c'était un rallye très dur...

SM : On était sur des routes publiques et on pouvait vraiment attaquer. Les autos que nous pilotions étaient lentes. La Talbot avait une vitesse maximale de 170 km/h mais je pouvais plus faire la différence en attaquant. Si je l'avais fait, disons, avec une Jaguar XK120, ça aurait été bien moins glorieux. Tout était dans la gestion du temps et j'ai gagné d'un cheveu. J'avais les larmes aux yeux.

F1R : Vous avez piloté des voitures de tourisme lors de votre come-back en 1980, avec Audi dans le championnat britannique.

SM : La plus grosse erreur que j'aie jamais faite. Je n'avais jamais couru avec des slicks, je n'avais aucune idée du fait qu'ils n'avaient aucune adhérence sur piste mouillée. Je n'étais pas prêt, c'était comme du stock-car.

F1R : Ce n'est pas votre style ! Alors que pensez-vous lorsque vous regardez un départ de F1 et que le poleman braque ostensiblement pour bloquer son adversaire ?

SM : Certaines manœuvres sont autorisées. Je présume que ça fait partie des règles, alors, qu'il en soit ainsi. Dans ces circonstances, je comprends pourquoi ils le font. Mon avis est qu'il faut apprendre les règles et faire tout ce qui est permis en restant dans les clous. Mais je ne dis pas que les règles sont forcément bonnes.

F1R : Que diriez-vous d'un incident comme celui de Senna et Prost à Suzuka en 1989 ? Et de celui de Michael qui met Damon hors piste à Adélaïde en 1994 ?

SM : Ce genre d'incident arrive car les voitures sont très sûres de nos jours. Si vous voulez l'expérimenter, montez dans une auto. C'est incroyable ce qu'elles font. L'accident de Mark Webber à Valence est incroyable. Si les autos étaient aussi dangereuses qu'à mon époque, peu importe que vous les ayez bien accrochées ou non, vous ne feriez pas ce que les gens s'autorisent aujourd'hui. C'était un sport dangereux. C'est une des raisons qui m'ont poussé à en faire partie. J'aimais jouer avec le feu. Je n'échangerais pas mon époque contre l'actuelle !

F1R : Pourquoi ?

SM : Je pense que le danger y faisait beaucoup. Si nous jouons aux cartes tous les deux, vous voulez gagner. Si je lâche quelques jetons, vous en voulez plus. Si je vous donne du cash, ça devient encore plus important et vous vous concentrez pour ne pas perdre d'argent. S'il y a danger, votre attitude en dépend.

F1R : Je présume que courir avec des voitures comme les vôtres générait plus de respect entre les pilotes.

SM : C'était le cas, oui. On savait que certains pouvaient causer des problèmes – Willy Mairesse en faisait partie. Des gens qui étaient compétents jusqu'à un certain niveau, mais pas géniaux. Lorsque vous rattrapez des gens comme ça, il faut être tolérant. On se dit : *« OK, je vais prendre deux secondes de plus plutôt que de le passer tout de suite. »*

F1R : Dans le livre de Purdy, il y a une référence à une course de voitures de sport, en Suède, où vous avez volontairement tapé sur les doigts d'un pilote trop lent.

SM : Je lui ai botté les fesses. C'était sur un petit circuit en terre. Il me bloquait sans arrêt. Lorsqu'on est arrivés dans une épingle, j'ai embrassé l'arrière de sa voiture et il est parti en tête-à-queue. Ce n'était pas dangereux mais c'était un pilotage assez crasseux



que j'assume. Je ne l'ai fait qu'une fois.

F1R : C'était une autre époque. Aujourd'hui, les gens pourraient avoir du mal à comprendre que lorsque les officiels ont essayé d'exclure Mike Hawthorn du GP du Portugal 1958 car il allait à contresens après avoir effectué un tête-à-queue, vous ayez pris sa défense, sans hésitation.

SM : Aucune. Mike a pris l'échappatoire et c'était une punition en soi.

F1R : Oui mais c'est vous – et non Mike – qui avez pointé du doigt le fait que même s'il roulait à contresens, il était sur le bas-côté et non sur la piste. Les officiels ont acquiescé et lui ont laissé sa 2e place.

SM : Mais je ne comprends pas pourquoi ça ferait débat ! Il n'était pas sur le circuit…

F1R : Oui, Stirling, mais si vous n'aviez rien dit, il aurait perdu six points et vous auriez été champion du monde. Il était votre unique rival. Ça ne vous a jamais traversé l'esprit ?

SM : Non ! [expression d'incrédulité sur son visage. Il n'y a pas pensé sur l'instant, et pas plus maintenant].

F1R : Votre notoriété vient probablement plus du fait que vous ayez toujours échoué pour le titre, non ?

SM : Absolument.

F1R : Après votre accident, en 1962, vous avez testé une Lotus, une voiture de sport, à Goodwood. Mais c'était trop tôt et vous n'étiez pas totalement rétabli.

SM : La raison pour laquelle c'était trop tôt venait uniquement de la presse. Je n'avais que 32 ans et on me demandait sans cesse : *« Quand reviendrez-vous ? Allez-vous courir de nouveau ? »*

F1R : Vous n'avez pas laissé vos fonctions vitales se remettre totalement. Vous étiez blessé à la tête. Combien de temps êtes-vous resté inconscient ?

SM : Un mois. Et paralysé d'un côté pendant six mois. Mais tant de choses se sont passées entretemps. Jimmy Clark est arrivé.

F1R : Vous avez surmonté ces blessures. Mais 50 ans plus tard, comment vous êtes-vous remis de cette chute dans la cage d'ascenseur ?

SM : J'ai ouvert les portes et je me suis avancé [deux étages plus haut] sans avoir réalisé qu'il y avait un dysfonctionnement et que l'ascenseur était en bas. Mes genoux et mes chevilles ne vont pas aussi bien qu'avant ! Quand je me lève, je dois prendre mon temps avant qu'ils puissent supporter mon poids. Et lorsque je me réveille le matin, ils sont raides.

F1R : Mais vous avez une sacrée constitution. Rien que le choc…

SM : Ce n'était pas le choc. C'était : « Mon Dieu, il n'est pas là ! » – car la seule chose dont je me souvienne après ça, c'est que mes jambes et mes chevilles me faisaient souffrir. J'ai été chanceux de ne pas me cogner la tête. Mes deux pieds et chevilles ont été brisés. Quelques Cassandre ont dit que la convalescence prendrait plus de temps à mon âge. Parfois je me sens plus vieux que je ne suis, mais la plupart du temps je me sens vraiment bien. Lorsque vous avez vécu ce que j'ai vécu en sport automobile, vous êtes un professionnel de la blessure et vous marchez avec elle – façon de parler. Vous nommez les choses : ça, c'est une fracture.

F1R : Je dois dire que vous avez l'air en pleine forme. C'était une conversation très agréable, merci.

SM : Avec grand plaisir !

ARCHIVES LAT



Stuff

LE MEILLEUR DE DEMAIN EST DÉJA DANS



Stuff

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



PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT • ANDY HONE/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT

Kimi démarre fort

Un pilotage sans faille et une stratégie parfaite ont permis au pilote Lotus de remonter depuis la 7e place pour remporter le premier GP 2013 à Melbourne

BILAN



90 GP D'AUSTRALIE
Première victoire surprise, on peut le dire, de Lotus et Kimi Räikkönen. Mais Ferrari et Red Bull sont bien là.

À VENIR



94 GP DE CHINE
Ce sera déjà la troisième course de la saison (nous reviendrons sur le GP de Malaisie le mois prochain).



96 GP DE BAHREÏN
Brûlante, sèche et abrasive, la piste offre un des défis les plus difficiles du calendrier pour les gommes.

OPINION



98 DIETER RENCKEN
Dieter fait le point sur les Accords Concorde, soit rien moins que l'avenir de la Formule 1.

ANALYSE

Grand Prix d'Australie

17.03.2012 / Albert Park, Melbourne



L'ode à la joie...

... pour le revenant Adrian Sutil, sur sa Force India, et le vainqueur, Kimi Räikkönen, tous deux sur une stratégie à deux arrêts. Ferrari a impressionné, Red Bull a déçu et McLaren a sombré

Rien ne pouvait dissimuler la joie contenue qui illuminait de visage d'Adrian Sutil lorsqu'il s'est assis au fond du garage Force India, éclairé par des néons dans la pénombre de la nuit qui tombait sur Melbourne. Deux heures plus tôt, il était en tête d'un Grand Prix pour la première fois de sa vie – même si sa position avait été grandement due au fait d'avoir démarré depuis la 11e place en pneus mediums alors que le top 10 était en super-tendres. Il est sorti de l'ombre dans laquelle l'avait rejeté la F1 pendant un an pour briller dans le soleil couchant australien. Il a rappelé au monde entier que son talent avait été bâillonné par les circonstances.

« Il ne faut jamais baisser les bras, a-t-il dit aux journalistes attirés comme des aimants par sa performance. *Aujourd'hui, ça voulait dire se battre pour la 7e place. C'est honorable pour ma première course. Mais ça démontre aussi qu'il faut toujours y croire. Je l'ai appris lorsque j'étais à l'écart de la F1. C'est un sport tellement stressant que vous n'avez pas de temps pour apprendre lorsque vous êtes immergé. »*

Il a admis devoir encore apprendre des choses : comment exploiter au mieux les super-tendres qui ont eu du *graining* en fin de course. Ils lui ont coûté quatre secondes au tour et ont permis à Hamilton, puis à Webber (qui avait des problèmes de KERS), de le dépasser facilement. L'inexpérience de ce genre de paramètre lui a probablement coûté la 5e place, mais la récompense de Sutil dépasse largement les six points qu'il a marqués. Il n'est pas vindicatif. Sa prestation a été un caméo dans une pièce dominée par les têtes d'affiche : Räikkönen, Alonso, Vettel, Hamilton et Massa. Ses qualités humaines ont rayonné dans un week-end qui a parfois été maussade grâce aux fameuses infidélités climatiques de Melbourne (interrompues à la fin de la Q1, les qualifications se sont terminées le dimanche à 11h).

Rayonnement également chez Lotus où le directeur technique, James Allison, était moins réservé que Sutil. *« C'est superbe, »* a-t-il souri après avoir vu Kimi Räikkönen voler vers une victoire facile et empocher 25 points après être parti depuis la 7e place et en effectuant un pit-stop de moins que tous ses plus proches adversaires. Est-ce que c'était aussi facile qu'il y paraissait ? *« Oui, on pouvait faire encore quelques tours avec le dernier train de pneus,* a assuré Allison, *le cerveau de la conception de l'élégante E21. Nous étions confiants que la course se passerait bien après une série de 25 tours le vendredi avec un réservoir plein. Les pneus n'étaient pas détruits. »*

Kimi a bouclé ses neuf premiers tours en pneus super-tendres, les suivants avec deux trains de Pirelli mediums. On ne se demande pas pourquoi Iceman nageait presque dans la béatitude après la course. On le sait, Kimi ne sourit pas. Le rictus qui

accompagnait son discours, lorsqu'il a expliqué qu'il s'agissait de la plus facile de ses 20 victoires, était une preuve de sa profonde joie intérieure. Ou peut-être simplement de la satisfaction qu'il éprouve à mener le championnat dès la première course. La dernière fois remonte à 2007, lorsqu'il a décroché le titre mondial.

« Je pouvais faire de bons temps au tour et aller vite lorsque c'était nécessaire, expliquait-il, *« J'espère que je pourrai gagner plus de courses comme celle-ci. »*

En se basant sur cette démonstration (faite sur un circuit atypique), il le fera. Tout comme le feront les partenaires de podium de Kimi, Alonso et Vettel. La course de Fernando a été d'une malice typique du pilote. Il s'est propulsé de la 5e à la 3e place au départ puis dans une lutte inévitable pour la victoire. En fait, il a gagné la course – celle de ceux qui ont fait trois pit-stops ! Le problème est que Kimi faisait une autre course. Lotus et Räikkönen ont étranglé leurs adversaires grâce à une sublime efficacité pilote/voiture. L'assaut a été mis à nu par le poleman, Vettel : *« Lorsque je faisais mes petits calculs pendant la course, je me rendais bien compte que chacun était plus ou moins à sa place. Puis Kimi a pris la tête. Je ne l'avais jamais inclus dans mes calculs. »*

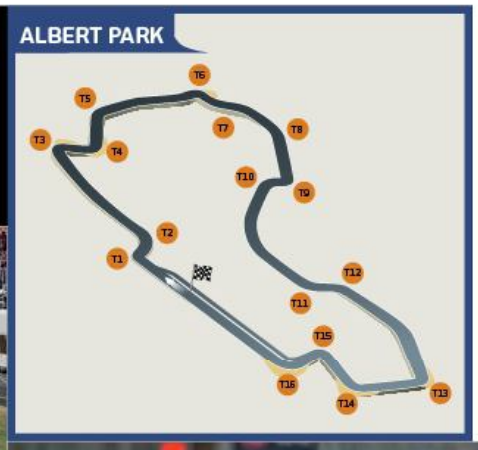
Le commentaire de Vettel a été prononcé avec humour, dans un bon esprit car il est encore tôt dans la saison. Kimi est très apprécié de ses pairs. Ils reconnaissent en lui un véritable homme de course dont le talent est pur et intact. Ils savent que bien souvent sa vitesse ne s'explique pas. C'était le cas ce dimanche à Melbourne. Oui, sa victoire doit beaucoup à la philosophie technique de Lotus qui met plus l'accent sur la préservation des pneus que sur la rapidité en qualification (attention, Red Bull : ça pourrait être votre talon d'Achille en 2013), mais aucune intelligence technique ne gagnera des GP sans un pilote délicat qui sait optimiser son matériel et les opportunités. En Australie, cet homme de génie était Räikkönen. Plus tard dans l'année, Grosjean aura sa chance. Sa course a été compromise par un mauvais départ et par le trafic. *« Son rythme de course ne pose aucun problème »*, a noté Éric Boullier.

Malheureusement, on ne peut pas en dire autant de McLaren dont les prévisions avant le week-end se sont avérées exactes. Button (de 10e à 9e) et Pérez (de 15e à 11e) ont été transparents. On n'a pas tardé à parler de dépoussiérer la MP4-27 de l'année dernière, de lui faire passer les crash-tests de 2013 et de retoucher son aérodynamique. Ça ne se fait pas en une nuit et le succès n'est pas garanti. Malgré tout, le patron de l'écurie, Martin Whitmarsh, n'a pas nié que cette option radicale était à l'étude. Pour McLaren, sur un circuit qui lui a apporté tant de joie par le passé (six victoires), il n'y avait pas de joie contenue.

Les temps forts de la course



v Pas de souci pour Vettel au départ mais son équipier Webber laisse filer Hamilton et les deux Ferrari.





> Tout semble se dérouler comme prévu pour Seb' qui commence à se détacher.



^ Comme la plupart des pilotes de tête, il s'arrête tôt pour minimiser le temps en super-tendres.



> Partis en médiums, Sutil parvient à prendre la tête et la garde jusqu'à son premier stop.



< Alonso fait son 2e arrêt plus tôt que Vettel, au 20e tour, et prend la tête quand Räikkönen l'imite...



^ ... mais ce sera le dernier passage au stand de Kimi qui a ménagé ses pneus et dont la stratégie paie.



> Premier round donc pour Kimi qui, en comptant Abou Dhabi 2012, a gagné 2 des 4 dernières courses.

ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : STEVEN TEE/LAT • CHARLES COATES/LAT • ANDY HONE/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Stats Grand Prix d'Australie

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

LA GRILLE

1. **VETTEL** RED BULL 1min27.407s Q3
2. **WEBBER** RED BULL 1min27.827s Q3
3. **HAMILTON** MERCEDES 1min28.087s Q3
4. **MASSA** FERRARI 1min28.490s Q3
5. **ALONSO** FERRARI 1min28.493s Q3
6. **ROSBERG** MERCEDES 1min28.523s Q3
7. **RÄIKKÖNEN** LOTUS 1min28.738s Q3
8. **GROSJEAN** LOTUS 1min29.013s Q3
9. **DI RESTA** FORCE INDIA 1min29.305s Q3
10. **BUTTON** McLAREN 1min30.357s Q3
11. **HÜLKENBERG** SAUBER 1min38.067s Q2
12. **SUTIL** FORCE INDIA 1min38.134s Q2
13. **VERGNE** TORO ROSSO 1min38.778s Q2
14. **RICCIARDO** TORO ROSSO 1min39.042s Q1
15. **PÉREZ** McLAREN 1min39.900s Q2
16. **BOTTAS** WILLIAMS 1min40.290s Q2
17. **MALDONADO** WILLIAMS 1min47.614s Q1
18. **GUTIÉRREZ** SAUBER 1min47.776s Q1
19. **BIANCHI** MARUSSIA 1min48.147sQ1
20. **CHILTON** MARUSSIA 1min48.909s Q1
21. **VAN DER GARDE** CATERHAM 1min49.519s Q1
22. **PIC*** CATERHAM 1min50.626s Q1

*Autorisé à prendre le départ (au-delà des 107 % de la pole)

LA COURSE



CLASSEMENT (58 TOURS)

1er	**Kimi Räikkönen** Lotus	1h30m03.225s
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	+12.451s
3e	**Sebastian Vettel** Red Bull	+22.346s
4e	**Felipe Massa** Ferrari	+33.577s
5e	**Lewis Hamilton** Mercedes	+45.561s
6e	**Mark Webber** Red Bull	+46.800s
7e	**Adrian Sutil** Force India	+1.05.068s
8e	**Paul di Resta** Force India	+1.08.449s
9e	**Jenson Button** McLaren	+1.22.630s
10e	**Romain Grosjean** Lotus	+1.22.759s
11e	**Sergio Pérez** McLaren	+1.23.367s
12e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	+1.23.857s
13e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	+1 tour
14e	**Valterri Bottas** Williams	+1 tour
15e	**Jules Bianchi** Marussia	+1 tour
16e	**Charles Pic** Caterham	+2 tours
17e	**Max Chilton** Marussia	+2 tours
18e	**Giedo van der Garde** Caterham	+2 tours

Abandons

Daniel Ricciardo Toro Rosso	39 tours – exhaust
Nico Rosberg Mercedes	26 tours – electrics
Pastor Maldonado Williams	24 tours – spin
Nico Hülkenberg Sauber	DNS – fuel system

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : **Jean-Éric Vergne**, 310,60 km/h



Plus lent : **Nico Rosberg**, 294,89 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Supertendre Medium **Intermédiaire Pluie**

CONDITIONS

Couvert 18°C

TEMP. PISTE

24°C



MEILLEUR TOUR

Kimi Räikkönen, 1min29.274s (au 56e)



MEILLEUR PIT-STOP

Felipe Massa, 21.509s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

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

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Ferrari	30 pts
2	Lotus	26 pts
3	Red Bull	23 pts
4	Mercedes	10 pts
5	Force India	10 pts
6	McLaren	2 pts
7	Toro Rosso	0 pt
8	Sauber	0 pt
9	Williams	0 pt
10	Marussia	0 pt
11	Caterham	0 pt

FORIX

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

PHOTOS: STEVEN TEE/LAT • ANDY HONE/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • SUTTON IMAGES

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.

FIRAC170R

À VENIR : GP de Chine



12-14.04.2013 / Shanghai International Circuit, Shanghai

La F1 reste en Extrême-Orient où, malgré l'imprévisibilité notoire de la météo et des pneus, la hiérarchie de l'année commence à se dessiner



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Shanghai est un circuit plus conventionnel que les deux premiers de l'année et c'est pourquoi nous commençons à avoir une idée précise de la compétitivité de chaque écurie.

Le circuit propose essentiellement des courbes rapides ou moyennement rapides. Mais deux caractéristiques inhabituelles peuvent perturber le côté gauche de l'auto. La première, ce sont le freinage appuyé et le virage très serré et long au début du tour. La seconde, les virages 12 et 13 où les pilotes accélèrent pour entrer dans la ligne droite de retour.

La course se dispute début avril, quand les températures sont fréquemment basses. Elles peuvent être un problème pour les pneus. Dans les virages mentionnés précédemment, il est notamment difficile de faire fonctionner sans le détruire le pneu avant gauche au cours du premier tour de qualification. Si l'on bataille avec un essieu, on peut déplacer le stress en ajustant le carrossage, la répartition des masses et l'équilibre mécanique. On peut également jouer sur le niveau d'appui pour essayer de contrer l'usure du côté gauche. Mais si les deux essieux sont sur la corde raide, c'est bien plus difficile à gérer.

Une autre solution vient du pilote : il peut être plus ou moins agressif, particulièrement avec le réservoir plein. Il doit être aussi doux que possible pour préserver ses pneus.

Globalement, l'énergie qui traverse le pneu n'est pas extrême, mais l'année dernière, nous avons vu que plusieurs écuries avaient peiné à la fin d'un relais de course car les pneus perdaient subitement leur adhérence. Cette année, les Pirelli proposés seront une nouvelle fois les tendres et les mediums. Il faut attendre de voir comment les nouvelles gommes fonctionneront.

L'autre facteur à prendre en considération est d'optimiser le DRS pour la ligne droite de retour. La zone de DRS est tardive et courte. Si le pilote de devant utilise son KERS au maximum, il est difficile de le dépasser dans l'épingle. C'est un point qu'il faudra suivre de près cette année.

SHANGHAI EN CHIFFRES

15 secondes
L'accélération la plus longue, dans les virages 13 et 14

1170
mètres : la longueur de la ligne droite opposée

3,6G
Le plus de forces G, subies pendant 3,4 secondes au Turn 7

81000m/s²
Accélération des pistons dans la ligne droite opposée

67km/h
Vitesse de passage en courbe la moins élevée du tour



LA CHINE EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Shanghai International Circuit
Premier GP 2004
Longueur 5,451 km
Distance course 305,066 km
Tours 56 **Sens** Horaire
Record du tour 1min32,238s, M. Schumacher, 2004
Accélération 62%
Changements de rapport par tour 55
Vainqueurs depuis la pole 5
Types de pneus Tendre et medium

L'ANNÉE DERNIÈRE

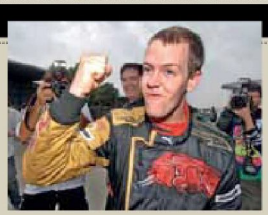
Vainqueur Nico Rosberg
Abandons 1
Dépassements 65
Dépassements DRS 27
Météo Couvert, 22°C

HORAIRES (France)

Vendredi 12 avril
Essai 1 : 04h00-05h30
Essai 2 : 08h00-09h30
Samedi 13 avril
Essai 2 : 05h00-06h00
Qualifications : 08h00
Dimanche 14 avril
Course 09h00
Diffusion en direct
Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)



VOUS SOUVENEZ-VOUS...



... quand Sebastian Vettel a obtenu une 4e place sensationnelle sous la pluie, avec sa Toro Rosso, au cours de sa première saison en 2007 ? Cet exploit a fait oublier son accident de la semaine précédente, lorsqu'il avait percuté la Red Bull de Mark Webber, à Fuji, derrière la voiture de sécurité.

TÉLÉMÉTRIE : SHANGHAI

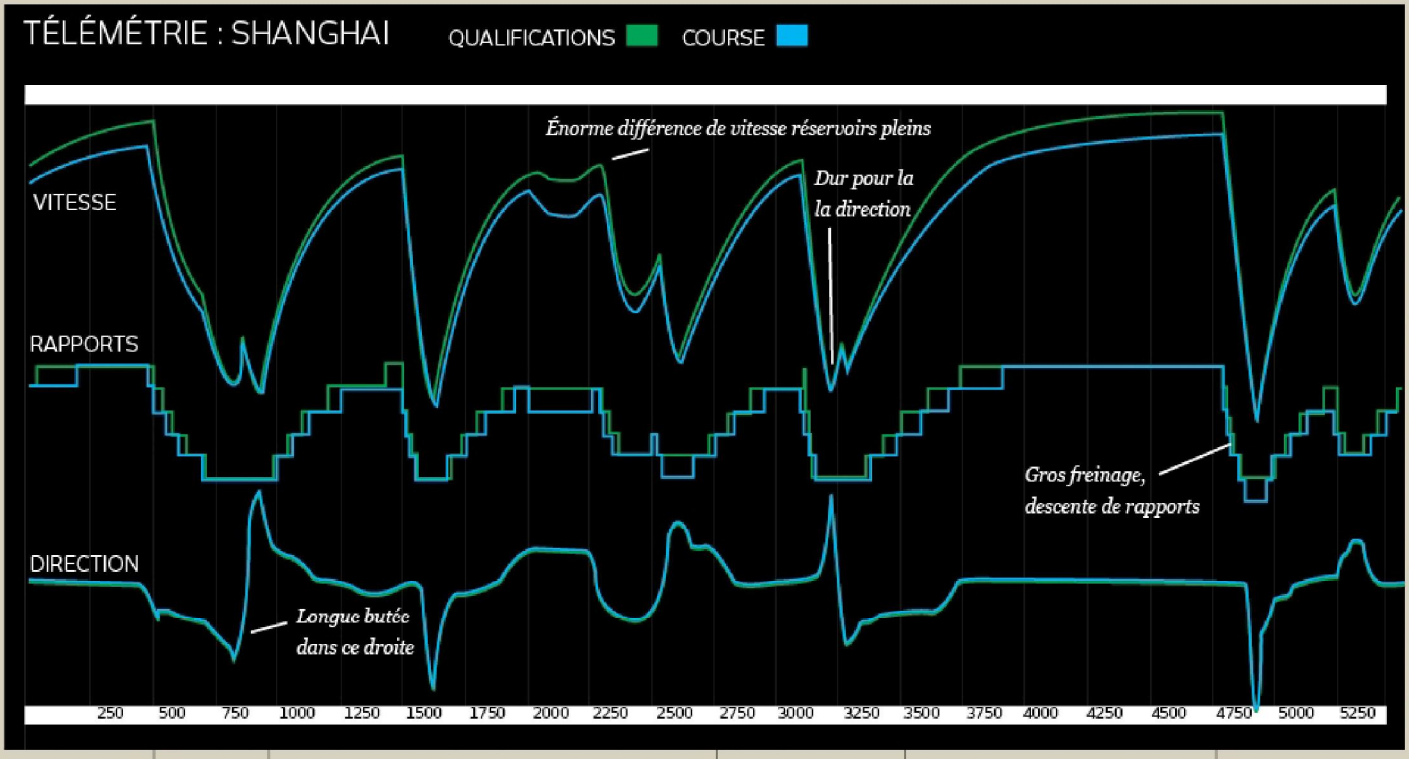


ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : STEVE ETHERINGTON/LAT • ANDY HONE/LAT

Virages 1-2

Du vendredi au dimanche, l'adhérence s'améliore et permet de freiner plus tard dans beaucoup de virages, particulièrement le premier. Initialement, il s'apparente à deux virages, mais ne devient qu'un seul une fois que le pilote peut freiner plus tard.

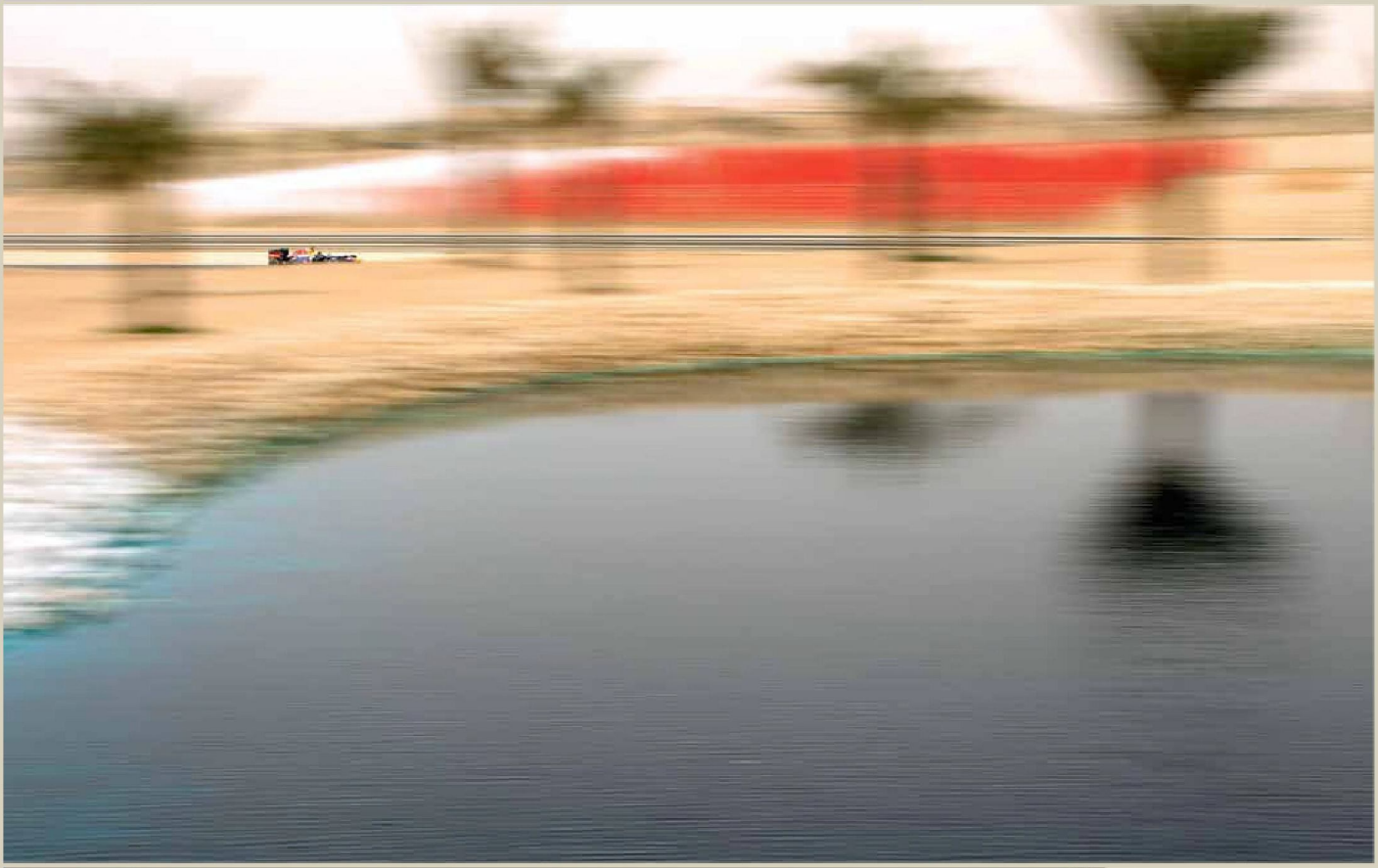
Virages 12 & 13

À l'entrée du 12e virage, il y a un changement de direction soudain. C'est un endroit très critique et important du tour car il faut être parfaitement positionné pour le 13e virage afin d'emmener le maximum de vitesse pour la longue ligne droite.

Virage 14

Il faut freiner fort dans ce virage serré et lent. Il faut une direction bien ferme pour y arriver.

À VENIR : GP de Bahreïn



19-21.04.2013 / Bahrain International Circuit, Sakhir

Sur une piste aussi abrasive et par des températures ambiantes si élevées, la gestion des pneus est critique dans le désert bahreïni



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Jusqu'à présent, nous avons eu la chance de ne pas essuyer de tempête de sable à Bahreïn. Je me souviens de Ferrari se rendant à Sakhir un hiver et ne pouvant pas rouler à cause d'une tempête de sable. Heureusement, nous n'avons jamais expérimenté la chose lors d'un Grand Prix.

Étant donné sa localisation dans le désert, nous subissons à Bahreïn certaines des températures les plus extrêmes de l'année. Le thermomètre peut souvent dépasser 41°C et on se concentre donc sur le refroidissement de la voiture. Un autre défi vient de la piste, très abrasive et qui est donc très rude pour les pneus, surtout dans les phases d'accélération.

L'angle moyen des virages n'est pas très aigu à Sakhir, mais le principal problème vient de la combinaison de la traction et des hautes températures. Elle dicte le programme d'ingénierie. Sur beaucoup de pistes, nous sommes limités par le train avant et souffrons donc de sous-virage. À Bahreïn, c'est l'opposé. On stresse tellement le train arrière au freinage qu'on a l'impression qu'il devient très léger. Il faut donc régler l'auto de manière à rendre les choses plus faciles pour le train arrière – le plus grand challenge vient de l'efficacité de ce travail.

Il faut ajuster les équilibres mécanique et aérodynamique pour faciliter le travail des pneus. Il est crucial que le pilote ait toujours à l'esprit de ménager ses pneus arrière, particulièrement pendant la course. À chaque fois qu'il brise la traction, c'est game over, surtout dans les 2e, 4e et 10e virages.

Les freins sont l'autre partie de la voiture qui souffre. C'est le premier circuit de l'année où l'on teste le refroidissement des freins ainsi que le matériel qu'on utilise. Il y a quatre longues lignes droites et chacune se termine par un virage serré. Il faut donc freiner fort en arrivant à vive allure. Ces dernières années, nous avons vu plusieurs pilotes souffrir de problèmes de freins en course.

SAKHIR EN CHIFFRES

480 **mètres** : la longueur de l'allée des stands passée au limiteur



12,5 **secondes** : le temps passé à fond dans la ligne droite

600

La distance en mètres entre la ligne de départ et la corde du premier virage

15% du tour est passé à freiner





BAHREÏN EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Bahreïn International Circuit
Premier GP 2004
Longueur 5,412 km
Distance course 308,238 km
Tours 57
Sens Horaire
Record du tour 1min30,252s, M. Schumacher, 2004
Accélération 67%
Changements de rapport par tour 58
Vainqueurs depuis la pole 4
Types de pneus Tendre et dur

L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Sebastian Vettel
Abandons 2
Dépassements 58
Dépassements DRS 14
Météo Soleil, 29°C

HORAIRES (France)

Vendredi 19 avril
Essai 1 : 09h00-10h30
Essai 2 : 13h00-14h30
Samedi 20 avril
Essai 3 : 10h00-11h00
Qualifications : 13h00
Dimanche 21 avril
Course : 14h00
Diffusion en direct
Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)



VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... de quand une Toyota mena à Bahreïn ? Durant les huit années de Toyota en F1, l'écurie n'a obtenu que trois pole positions, dont deux en 2005 : à "l'Indygate" et à Suzuka. La troisième est celle de Jarno Trulli à Bahreïn, en 2009. Il n'a pu la convertir en victoire et a dû se contenter de la 3e place en course.



TÉLÉMÉTRIE : BAHREÏN

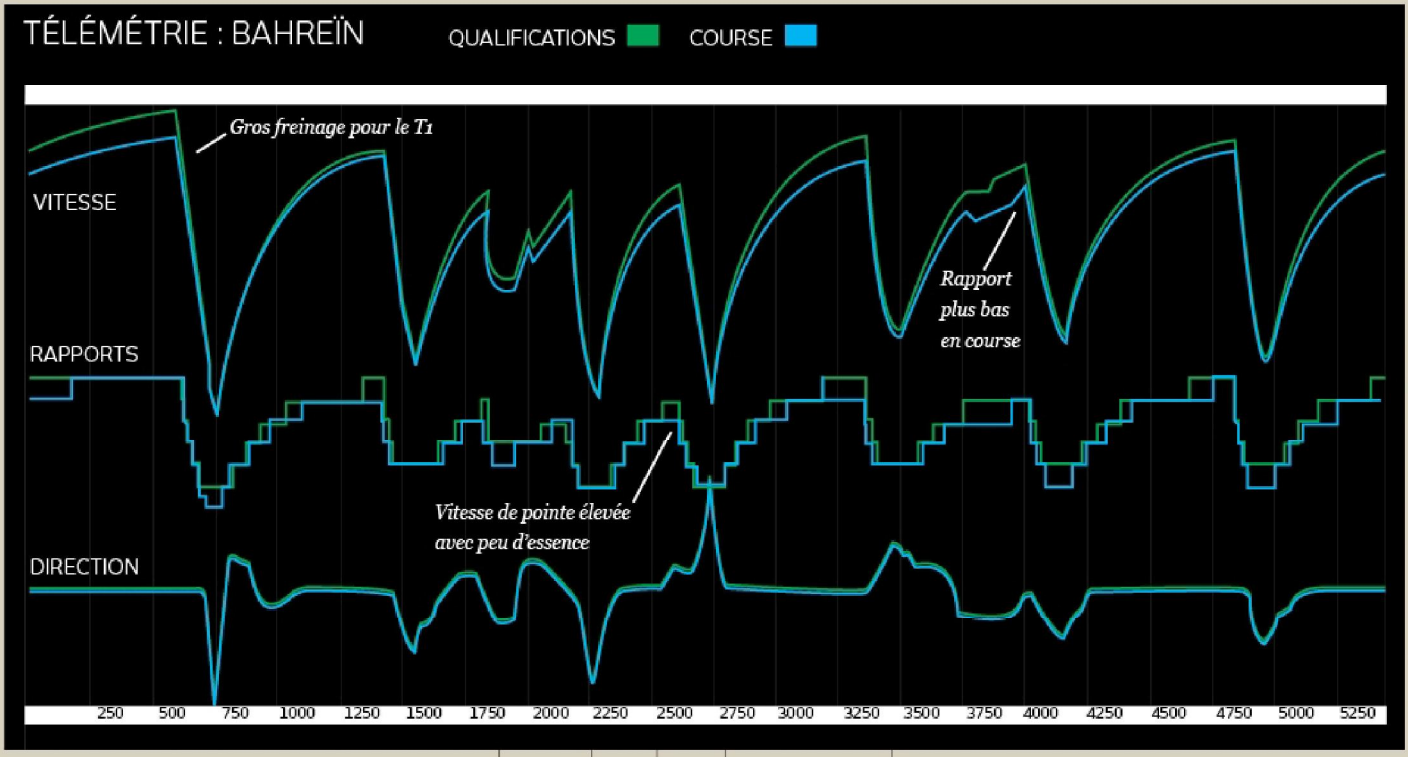


ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE - PHOTOS : STEVE ETHERINGTON/LAT - GLENN DUNBAR/LAT - ANDY HONE/LAT

Virages 7-8

Du fait du stress subi par les pneus arrière, le survirage peut compliquer le positionnement de l'auto entre les virages 7 et 8, surtout du fait qu'elle glisse beaucoup.

Virages 9-10

Délicat de faire un freinage appuyé avec de fortes charges latérales, mais le pilote doit garder l'auto en ligne.

Virage 12

Les graphes montrent que le rythme de course est nettement inférieur à celui des qualifications : en course, il y a plus d'essence et les pneus ont tendance à souffrir.

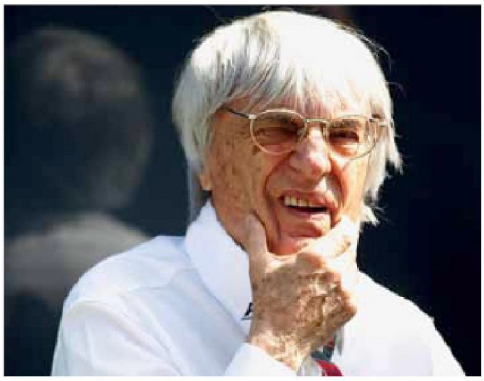


Dieter Rencken
POWERPLAY

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

LA DATE BUTOIR POUR LA SIGNATURE DU NOUVEL ACCORD CONCORDE ÉTANT DÉPASSÉE, LA F1 ENTAME 2013 SANS OSSATURE

"Selon nos sources, Ecclestone a dit que de nouveaux accords verraient le jour d'ici quelques semaines."



Feu l'écrivain Douglas Adams a un jour déclaré qu'il aimait le bruit des dates butoirs, particulièrement le sifflement qu'elles faisaient lorsqu'elles étaient dépassées. Les plus récents Accords Concorde, qui définissent le cadre commercial, technique et la gouvernance auxquels doivent obéir les trois factions de la F1 (FIA, détenteur des droits commerciaux et écuries), ont été signés en août 2009 après plusieurs années d'acrimonie. Toutes les parties concernées savaient qu'elles devaient honorer une date – le 31 décembre 2012. C'était certainement suffisant pour négocier une nouvelle mouture, non ?

De toute évidence, non ! La F1 a pris la direction de Melbourne sans colonne de direction. En l'absence d'un contrat pourtant vital, plusieurs structures réglementaires font défaut. Sans Accords Concorde, il n'y a ni Groupe de Travail (Technique et Sportif) ni Commission F1 – tous des facettes indispensables à la bonne gouvernance de la discipline qui soumet à la chaîne des problèmes de réglementations au CMSA (Conseil Mondial du Sport Automobile) de la FIA.

La situation n'est pas nouvelle : les Accords Concorde 1998-2007 venus à expiration, la F1 a bafouillé jusqu'en 2010. Tous les acteurs avaient convenu qu'il fallait jouer la carte de la continuité jusqu'à ce qu'ils trouvent un terrain d'entente pour négocier les termes de ces nouveaux accords. À ce jour, aucun consensus ne s'est dégagé. Il est même improbable depuis qu'Ecclestone a signé un contrat commercial à la carte avec dix des 11 écuries – toutes exceptée Marussia.

Le président de la FIA, Jean Todt, qui a constamment appelé de ses vœux la signature de nouveaux Accords Concorde, n'a pas eu d'autre choix que d'être proactif. Plusieurs clauses sportives et réglementaires nécessitaient une intervention urgente. Passive, la FIA aurait prêté le flanc à la critique. Il a donc ordonné, avec l'assentiment des écuries, que des réunions et des comités (par opposition aux Groupes de Travail) se tiennent sous l'égide de la FIA, en respectant les procédures précédentes mais en court-circuitant la Commission F1. Les demandes affluent vers le CMSA. Conséquence directe, la FOM (Formula One Management) de Bernie Ecclestone, qui siégeait à la Commission F1 – mais aussi au CMSA, où elle est moins influente – a moins de poids. Les décisions prises ont peu ou prou impacté les orientations stratégiques de la F1, mais...

Il ne s'agit que de l'un des quatre éléments critiques de négociations qui traînent en longueur. Pire, ça change les plans de la FOM car jusqu'à cette rupture, Ecclestone s'était dit que la F1 pouvait parfaitement fonctionner sans Accords Concorde. Il a suggéré aux membres les plus complaisants de la presse que ses accords commerciaux devaient être perçus comme des mini-Concorde.

Il a été contraint de faire marche arrière sous la pression des écuries. Les 11 patrons ont écrit à Jean Todt pour exprimer leurs réserves sur les procédures de l'exécutif. Ils ont demandé un retour à l'ancien système, bancal mais précieux. Deuxième élément critique.

Le suivant est venu de CVC Capital Partners, le fonds d'investissement dont la FOM est en fin de compte une filiale. CVC est déterminée à faire entrer la F1 en bourse. Avorté l'année dernière, le projet est en gestation. S'il était peu attractif lorsque des Accords Concorde et l'administration de la FIA étaient opérationnels, imaginez comment les marchés l'accueilleraient s'il était déstructuré. Ecclestone a donc été désavoué par ses supérieurs.

La FIA a besoin de cash. Todt projette de lever 25 millions d'euros par an via les Accords Concorde et l'augmentation des droits d'inscription, ce qui lui permettra de financer à la fois les frais de fonctionnement de la FIA et l'acquisition de ses nouveaux quartiers généraux (elle loue ses locaux actuels, à Paris et à Genève).

Néanmoins, le Sénat de la FIA aurait, dit-on, fait barrage au projet de Todt en attendant l'élection présidentielle prévue en octobre. Les droits d'inscription versés par les équipes et les pilotes couvrent désormais largement plus que les coûts annuels de fonctionnement de l'organisme. La position de négociation renforcée de la FIA est le quatrième élément critique.

À quoi s'attendre ? Selon plusieurs sources, Ecclestone a annoncé qu'un héritier des Accords Concorde, qui durera jusqu'en 2020, *« verra le jour dans quelques semaines »* et que tout sera réglé d'ici la réunion du CMSA, en juin. La bonne nouvelle est que la F1 devrait éviter une nouvelle mascarade pendant huit ans. La mauvaise est que les écuries, qui la dernière fois avaient négocié d'un bloc au nom de la FOTA (Formula One Teams Association), signeront individuellement – en sachant que n'importe laquelle d'entre elles peut théoriquement faire capoter le processus.

PHOTOS : MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • RETROUVEZ LA COLONNE HEBDOMADAIRE DE DIETER RENCKEN SUR AUTOSPORT.COM


STARFULLS
STARFULL
Espace réceptif.
Tente de 9 à 17m
de diamètre,
montage en
15 mn.
ZP HEXA 6
ZP-HEXA6
Tente pliante
hexagonale de
6m de diamètre,
montage
en 45 s.
AIRTENT
AIRTENT
Tente
gonflable 5x5m,
montage
en 3 mn.
ARCHES
Arches gonflables, barrières,
drapeaux, PLV sur mesure...
LPTENT
Only
the
experience
Find us on:
facebook
8 GAMMES DE TENTES
ENTIÈREMENT PERSONNALISABLES
À MONTAGE RAPIDE
Tél. : 04 74 94 08 50
Fax : 04 74 94 07 07
Email : info@lptent.com
81-83, rue du Morellon
38070 - SAINT-QUENTIN FALLAVIER
LPTENT
Only the experience
www.lptent.com

La F1® a **encore** bien plus à offrir à **Abu Dhabi**

Le 3 novembre 2013. Votre F1®, à votre façon



Profitez de jusqu'à 20% de remise en effectuant votre réservation en avance avant le 31 mai

Pour plus d'informations sur les packages offerts et obtenir la liste complète des revendeurs, veuillez appeller au +971 (0) 2 659 9800 ou rendez-vous sur le site yasmarinacircuit.ae

YAS MARINA CIRCUIT حلبة مرسى ياس

ETIHAD AIRWAYS

Formula 1

FORMULA 1
ETIHAD AIRWAYS
ABU DHABI GRAND PRIX
YAS MARINA
01-02-03 NOVEMBRE 2013

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, ABU DHABI GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. All rights reserved. FORMULA1.COM