hors-série L'ÉQUIPE

Entretien

Michel Boeri, patron du GP de Monaco :
« On n'est pas là pour s'amuser »

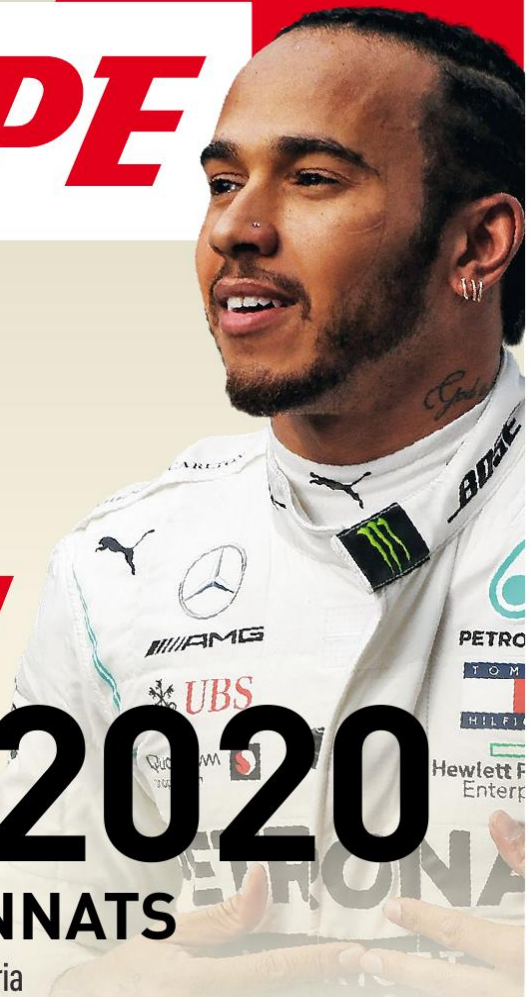
hors-série

GUIDE 2020
les pilotes, les écuries, les Grands Prix

L'ÉQUIPE

3€ mars 2020



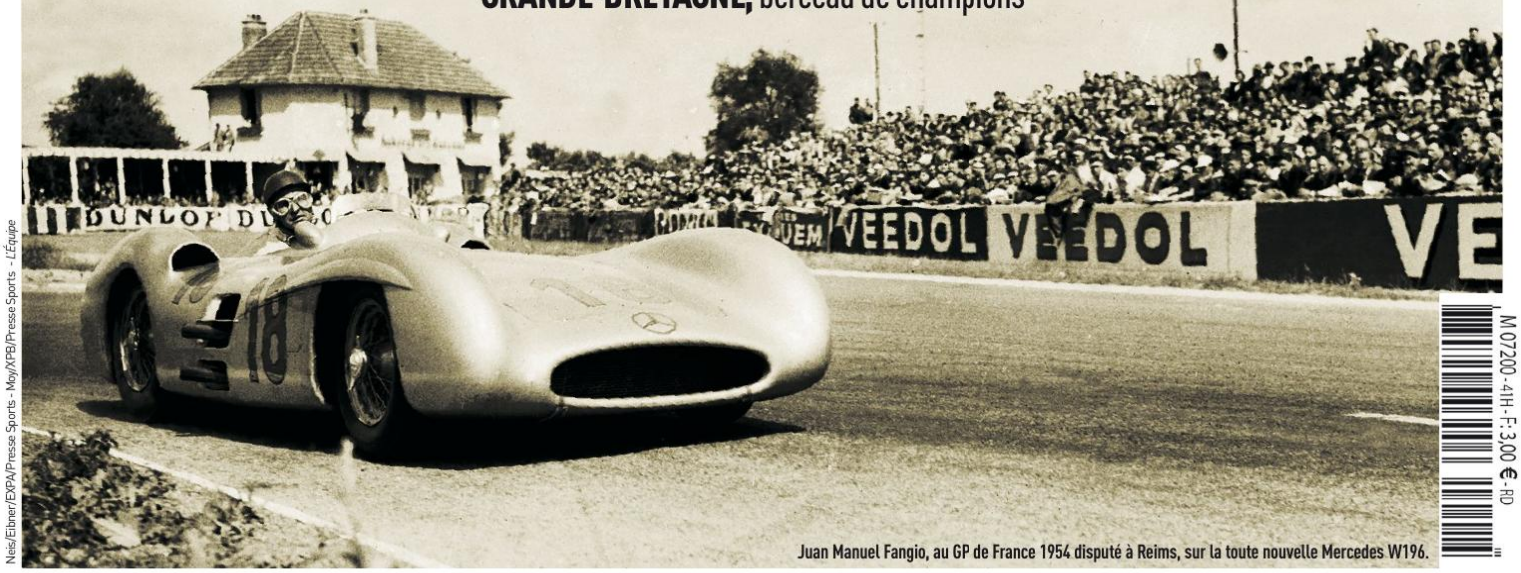


LECLERC - HAMILTON
LA SAISON DU GRAND VIRAGE

1950 F1 2020

70 ANS DE CHAMPIONNATS

FERRARI, les grands duels de la Scuderia
MERCEDES, l'héritage des Flèches d'argent
GRANDE-BRETAGNE, berceau de champions



Juan Manuel Fangio, au GP de France 1954 disputé à Reims, sur la toute nouvelle Mercedes W196.

Neie/Eibner/EXPA/Presse Sports - Moy/XPB/Presse Sports - L'Équipe

M 07200 - 4H - F: 3,00 € - RD


C'EST REPARTI POUR 1816 TOURS
LA MOTO GP™ ET LA FORMULE 1™ REVIENNENT LES 8 ET 15 MARS
SUIVEZ L'INTEGRALITE DE LA NOUVELLE SAISON DE MOTO GP™ ET DE FORMULE 1™ EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITE
AVEC CANAL+ ET LES NOUVELLES CHAÎNES CANAL+ FORMULA 1 ET CANAL+ MOTO GP
Chaînes disponibles via mycanal.fr ou sur l'application myCANAL uniquement pour les abonnés ayant accès à la chaîne CANAL+ Sport, quelle que soit la formule d'abonnement détenue.
motoGP™
F1™
CANAL+
Le logo F1 FORMULA 1, les dénominations F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX et toutes les marques qui y sont associées sont des marques déposées de Formula One Licensing B.V., une société du groupe Formula One. Tous droits réservés.
BETC - SOCIETE D'EDITION DE CANAL PLUS, S.A.S au capital de 95 018 076 € - 339 211 734 RCS Nanterre - GROUPE CANAL+, S.A. à Directoire et Conseil de surveillance au capital de 109 000 000 € - 420 624 777 RCS Nanterre - Siège social : 1 Place du Spectacle, 92130 Issy-les-Moulineaux. ©TPOVARGOU/DPPI Media

sommaire



Juan Manuel Fangio en passe de remporter le GP de Belgique 1955 au volant de sa Mercedes W 196.

L'Équipe

ENTRETIEN
Michel Boeri : « On n'est pas là pour s'amuser » ..... p. 4 à 7
FERRARI, la passion des duels
Leclerc-Vettel, deux pilotes à mi-amis ..... p. 8 à 12
Au fer rouge ..... p. 10
Prost : « Ce fut très douloureux » ..... p. 11
Eux aussi piaffaient d'impatience ..... p. 12
MERCEDES, l'héritage des Flèches d'argent ..... p. 14 à 17
Quand elles transperçaient tout ..... p. 14 à 15
Elles font pleuvoir des étoiles ..... p. 16 à 17
GRANDE-BRETAGNE, berceau de champions ..... p. 18-19
Les records de la F1 ..... p. 20-21
Histoires de pilotes ..... p. 22-23
LE GUIDE 2020 ..... p. 24 à 39
Le calendrier 2020 et les enjeux ..... p. 24-25
Les pilotes et les écuries ..... p. 26 à 29
Bienvenue à Hanoï ..... p. 30-31
Les 50 ans du Paul-Ricard ..... p. 32-33
Retour à Zandvoort ..... p. 34-35
Les Grands Prix ..... p. 36 à 39

L'ÉQUIPE

HORS-SÉRIE N°41H – MARS 2020
FONDATEUR : Jacques Goddet

Direction, administration, rédaction et ventes : 40-42, quai du Point-du-Jour 92100 Boulogne-Billancourt. BP 10302 – Tél : 01 40 93 20 20

L'ÉQUIPE
Société par actions simplifiée
Siège social : 40-42 quai du Point-du-Jour, 92100 Boulogne-Billancourt
BP 10302. Principal Associé : Les Éditions P. Amaury.
PRÉSIDENT : Aurore Amaury
DIRECTEUR GÉNÉRAL, DIRECTEUR DE LA PUBLICATION Jean-Louis Pelé
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION Jérôme Cazadieu
DIRECTION ARTISTIQUE Bertrand Lacanal, Benoît Juge
MAQUETTE Thomas Bastin
ÉDITION Jean-Christophe Bassignac, Laurence Gauthier, avec Naofel Lebti
INFOGRAPHIE Arnaud Varatges, Vincent Dursen, Kamel Benbahi
ICONOGRAPHIE Delphine Mounic
Les services documentation, correction, photogravure et fabrication de *L'Équipe*

IMPRESSION : MAURY - Manchecourt. Sur papier PEFC.
Origine papier : Italie. Eutrophisation : 0,008 kg/T de papier

PEFC 10-31-1282 / Certifié PEFC / pefc-france.org

PUBLICITÉ COMMERCIALE : AMAURY MEDIA, Tél. : 01 40 93 20 20
commission paritaire n° 1217182523

entretien Michel Boeri





Archive ACM, Pascal Rondeau/*L'Équipe*

Dans le virage de sainte Dévote, juste après la ligne de départ, les Formule 1 côtoient les yachts.

MICHEL BOERI «À l'époque, on priait sainte Dévote pour qu'il n'y ait pas de drame»

Le président de l'Automobile Club de Monaco a le verbe rare mais aiguisé. Il revisite avec nous une vie consacrée à son Grand Prix national nourrie d'anecdotes et de distance.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
ÉRIK BIELDERMAN

MONACO – Rendez-vous avait été pris dans son bureau pour parler du Grand Prix de Monaco où, jeune homme, Michel Boeri a débuté comme simple commissaire de piste. C'était en 1965. Sept années plus tard, cet avocat, qui fut longtemps homme politique, allait devenir l'inamovible président de l'Automobile Club de Monaco, organisateur de toutes les épreuves automobiles sur le Rocher. L'homme a tout connu. De l'accident mortel de Lorenzo Bandini en 1967 aux visites glamour des stars du show-business éblouies par l'aura de la princesse Grace. Il a vu le circuit évoluer, gagner sur la mer, les courses s'aseptiser, les people changer. Mais la magie perdure. Un week-end de Grand Prix à Monaco reste un moment de vie sportive, mondaine et émotionnelle inégalable. Rendez-vous le 24 mai prochain.

La principauté de Monaco peut-elle se revendiquer capitale mondiale de l'automobile ?
Le Rallye Monte Carlo, celui des voitures anciennes, des électriques, la Formule E, la Formule 1 évidemment, un Grand Prix historique tous les deux ans, un concours d'élégance. Nous ne chômons pas à l'Automobile Club de Monaco. Et je pense, en disant ça, aux centaines de bénévoles (*), qui rendent possible la tenue de toutes ces épreuves. Je fais, comme eux, le couillon gratuit *(il rit)*. Ces gens sont remarquables.


Michel Boeri, dans son bureau de l'ACM, qu'il préside depuis quarante-huit ans.

Vous êtes président de l'ACM depuis 1972. D'où vous est venue cette passion ?
C'est ma maison, ici. J'ai commencé en 1965. Et, deux ans après, il y a eu le terrible accident de Lorenzo Bandini. J'étais simple commissaire de piste. Mais attention, ça n'a rien à voir avec aujourd'hui. Chacun arrivait avec ses godasses, en blue-jean, en blouson. À la moindre étincelle, il valait mieux foutre le camp rapide… Pour éteindre la voiture de Bandini, qui s'était renversée à la sortie de la chicane, il y avait deux pompiers, habillés de vestes de cuir, avec deux extincteurs de 8 kg. Face à une voiture en flammes… Après, ils sont partis en courant chercher un extincteur de 25 kg. On a dit qu'ils avaient fui, mais non ! Ils allaient chercher du matériel. Pour retourner la voiture, il n'y avait pas de grues, alors on envoyait un grappin qui tombait là où il pouvait et on tirait. Ils ont fini d'éteindre le feu avec leurs bombers… Moi, j'étais juste à côté, sans aucun équipement. Ça m'a traumatisé.

Cela aurait pu vous détourner à jamais de ce sport…
Le tout sécurité n'était pas dans l'air du temps. En fait, les lettres de noblesse des GP se sont écrites dans les blessures, les malheurs, le sort, les crashes, les morts. C'était une autre époque. Aujourd'hui – et c'est très bien –, il y a les cellules de survie et toute la sécurité active et passive autour de la piste. Pour un organisateur comme moi, cela laisse plus de champ pour respirer. Parce qu'à l'époque on priait sainte Dévote *(la sainte patronne de la Principauté)* pour qu'il n'y ait pas de drame. L'accident de Bandini m'a tellement choqué qu'une fois président j'ai créé une école de commissaires de piste en accord avec les pompiers.

Ce GP, depuis 1950, n'a connu qu'un accident mortel pour un pilote de F1. Cela paraît incroyable pour un circuit en ville…
C'est vrai, mais des chocs, des contre-chocs, ça, on en a vu. Je me souviens l'année après Bandini, Clay Regazzoni avait perdu le contrôle de sa Tecno *(F3)* après la chicane. C'était l'époque où il n'y avait qu'une bande métal de protection sur les rails de sécurité, et, Dieu merci, il est passé avec sa monoplace sous le rail, et comme il n'avait pas de harnais à l'époque, mais juste une ceinture, il a été projeté au fond de son baquet et a pu passer sous le rail lui aussi. Sa voiture a été arrêtée par l'arceau. Comme quoi il faut aussi de la chance…

On ne peut pas mettre tout sur le compte de la chance. Le prince Rainier et l'ACM ont travaillé, après l'accident tragique de Bandini, pour sécuriser les courses…
Bien entendu. Si vous aviez vu brûler Bandini comme je l'ai vu… On s'est dit après qu'il y avait quelque chose à faire sur l'entraînement de ceux qui sont chargés de veiller à la sécurité. Sur les matériels. Sur le tracé. Comme élargir la chicane en gagnant

EN BREF

MICHEL BOERI
80 ans, né le 11 mai 1939, à Nice (Alpes-Maritimes)
Avocat honoraire
Président de l'ACM depuis 1972

■ **1972 :** il est élu pour la première fois au conseil national de la Principauté de Monaco. Jusqu'en 2003.







Monaco, cadre ensoleillé où se côtoient depuis toujours les stars, invités par Michel Boeri et le Prince Albert (en bas à gauche) :George Clooney, Brad Pitt et Matt Damon (en haut à gauche) en promo pour le film « Ocean's Twelve » (2004) encadrent Christian Klien, Bernie Ecclestone et Mark Webber. Ou encore, en 2013, Michael Douglas discute avec Niki Lauda (ci-contre). Le GP vit aussi, à l'époque du Prince Rainier, les premiers exploits d'Ayrton Senna, 2e d'une course interrompue à cause de la pluie battante (en haut à droite).



Eric Mathon/Archive ADM, Patrick Boutroux, Jérôme Prévost/*L'Equipe*

sur la mer. Créer une route autour de la piscine. Être précurseur sur les grues autour du circuit pour dégager les F1. Nous sommes en évolution permanente. Personne ne détient la vérité. Il n'y a pas une bible du sport automobile qui pense à tout. Il faut être sur le circuit, vivre à l'année autour pour optimiser sa réflexion. C'est prenant, fatigant, mais le sport auto reste l'une des dernières aventures à risque offertes à un civil. Il y a un suspense, un danger qui reste présent. On n'est pas là pour s'amuser. Il y a peut-être le saut d'obstacle, le concours complet à cheval en dehors des sports mécaniques, où on peut se casser la gueule aussi terriblement.

L'attachement du prince Albert pour le GP de Monaco est-il de même nature que celui de son père, le prince Rainier ?

C'est différent. Il y avait moins d'enthousiasme avec le prince Rainier, qui était un homme réservé. Mais attention, la route de la piscine prise sur la mer, qui a pratiquement sauvé le GP, on la lui a demandée et il a très vite pris la décision. Moins d'un an après, elle était achevée. Les travaux maritimes à l'époque, ce n'était pas comme aujourd'hui… Là, ils ont sorti une route de 700 à 800 mètres. Il y a eu la volonté princière, le gouvernement a enclenché et les crédits ont été débloqués.

Et le prince Albert ?

C'est un homme qui aime le sport et qui sait que tout a un prix. L'ACM a toujours été soutenu par ses souverains.

Le glamour qui entoure le GP de Monaco se transforme-t-il au fil des ans ?

On voit des footballeurs de renom, des basketteurs. L'époque a changé. Il fut un temps où il y avait Frank Sinatra, la moitié de Hollywood. Ils venaient pour le plaisir, et pas parce qu'ils avaient quelque chose à vendre. Attirés par l'aura de la princesse Grace. Aujourd'hui, le prince Albert est beaucoup plus versé dans le sport et ses grandes vedettes. Il faut savoir évoluer et prendre le train en marche.

Si le GP de Monaco est devenu mythique, le doit-on d'abord à l'aura de la princesse Grace ?

Le GP existait bien avant. Depuis 1929. Mais, tout naturellement, les amis de la princesse Grace venaient le week-end du GP, sans qu'il y ait besoin de monter des opérations marketing autour et sans avoir à les payer pour qu'ils se déplacent. Il n'y avait pas autant d'événements à l'époque pour les people, par rapport à maintenant. Le beau monde se disperse beaucoup, désormais. Mais à Monaco, on sait recevoir en grande pompe dans un cadre unique. Chaque GP a sa spécificité. Et dans ce domaine, on se débrouille plutôt pas mal. Jean Todt, le président de la FIA, le sait bien.

> **"L'époque a changé. Il fut un temps où il y avait Frank Sinatra et la moitié d'Hollywood. Ils venaient pour le plaisir, pas parce qu'ils avaient quelque chose à vendre. Attirés par l'aura de la Princesse Grace"**

La Princesse Grace et son époux remettent le trophée à Niki Lauda en 1975.



Monaco est aussi mythique par son tracé…

Il y a tant de circuits qui se ressemblent. Ici, personne parle de virage 12 ou 16, mais du Bureau de tabac ou de la Rascasse. De la chicane, de la route de la Piscine, du tunnel…

Et du virage du Loews…

L'hôtel a changé, c'est le Fairmont, mais le nom reste. Lorsque j'étais commissaire, on l'appelait le virage de la gare, parce qu'elle était là. C'est important pour les téléspectateurs de se repérer. Monaco est unique. Un trophée remis par un chef d'État, un prince, avec toute une armada de carabiniers, une fanfare, des commissaires alignés et un protocole. Je crois que ça a une gueule qui n'est pas forcément celle de tous les autres. Et ça, sans spécialiste de la communication pour marketer le tout.

L'image de ce GP est tellement forte que rien ne semble pouvoir l'altérer…

Un grave accident nous serait fatal, je pense. Avec la mentalité actuelle de non-prise de risque, ce serait la curée. Vous vous rendez compte, on fait rouler des voitures de course dans des petites rues… Mais bon, il n'y a aucune raison qu'il y ait un accident, en touchant du bois.

À plusieurs reprises le GP de Monaco a été attaqué. Par Bernie Ecclestone, alors patron de la F1, ou Jean-Marie Balestre, qui présidait la Fédération internationale de sport automobile (1978-1991)…

Avec Bernie, on a eu de sacrés combats avant de faire la paix des braves. Avec Liberty Media, aujourd'hui, c'est calme, car ils sont pragmatiques. Ils se sont dit : Monaco, c'est bon à avoir, ça tourne pas mal, on ne va pas les emmerder. Bernie, c'était plutôt l'argent qu'il voulait nous gratter. Mais je dois admettre que, sans lui, la F1 n'aurait pas atteint les sommets qu'on a connus. Sans Balestre non plus, d'ailleurs. Sans lui, le niveau de sécurité ne serait pas celui dont on bénéficie. Il a été un précurseur. Il a tout bousculé à la Balestre !

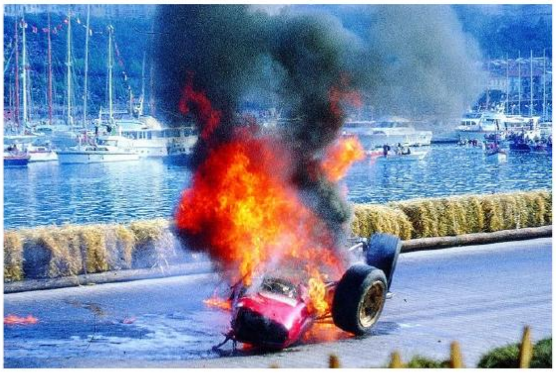


Archive ACM, Patrick Boutroux, Jérôme Prévost, Alex Martin/*L'Equipe*

Bernie et vous, c'était l'amour vache…
Un jour, les F1 étaient garées au parking du Portier, et il y avait, entre nous, une affaire de pognon. Ecclestone me dit alors : "Puisque c'est comme ça, elles ne tourneront pas." OK, on a fait venir deux camions remplis de sable pour bloquer les entrées. Ça voulait dire : Ah ben, tu sors pas, tu vas y rester trois semaines, quatre semaines, comme tu veux… C'était folklorique. Et là, je voyais plein de mécanos anglais tatoués autour des voitures et, comme je suis courageux mais pas téméraire, j'ai appelé le directeur de la sûreté et je leur ai dit que s'ils pouvaient m'envoyer quelques gars, ça ne me déplairait pas. On a évidemment fini par trouver un accord avec Bernie. Pour rigoler, dans le parking, j'ai mis un genou à terre pour signer la paix avec lui et, là, les policiers monégasques ont cru qu'on me tapait dessus : ils ont déboulé en force ! Quelle rigolade… Avec Balestre, c'était pire.

Ah oui ?
Il voulait supprimer le GP de Monaco ! Je sais pas pourquoi. Il pouvait être aussi adorable qu'ignoble. Et dire qu'on a fini copains comme cochons… On aimait bien manger tous les deux. C'était délirant, maintenant, c'est devenu politique, c'est fini. Il y avait du folklore, de l'inconscience, parfois des drames, mais ça vivait. Aujourd'hui, c'est calme, on est dans les normes. Il y a moins de petites histoires.

"Pour rigoler, dans le parking, j'ai mis un genou à terre pour signer la paix avec Bernie Ecclestone. Là, les policiers monégasques ont cru qu'on me tapait dessus : ils ont déboulé en force ! Quelle rigolade !"



Christian Klien vient d'écraser sa Jaguar contre le rail dans l'épingle du Loews lors du Grand Prix 2004 (ci-dessus). À gauche, la Ferrari de Lorenzo Bandini en feu à la sortie de la chicane du port en 1967. Une tragédie qui a traumatisé Michel Boeri, alors commissaire de piste.

On ne voit plus les pilotes s'arsouiller jusqu'au bout de la nuit ?
Ils allaient chez Rosie, c'était un passage obligé. Graham Hill y avait ses habitudes. Eh hop ! une flûte de champagne en passant. Malheureusement, le café a été détruit. Ils descendaient tranquilles à pied de l'hôtel de Paris sans escorte. Je comprends que les choses évoluent, mais s'il n'y a plus la même âme, c'est foutu. C'est sans doute un raisonnement de vieux con, mais bon. Je me souviens de pilotes qui allaient au Jimmy'z ou ailleurs la veille de la course et chanter *la Pomponnette*, qui avait été inventée par un gars qui s'appelait Dubois, de chez Moët & Chandon *(voir pages 22-23)*.

Au moins, vous avez sauvé les "grid girls" malgré le diktat de Liberty Media (la firme américaine propriétaire de la F1).
Céder ? Ah ça, jamais ! Il ne faut jamais toucher au fric et à l'imperium de notre petit territoire. On les a appelés les *"fans messengers"*. Basta. Eux savent que nous savons faire. À quoi ça servirait qu'ils viennent nous imposer leurs règles ? Ce serait une guerre inutile. Ils s'en foutent, en fait. Ces filles-là, elles gagnent de l'argent pour se payer leurs études, franchement, c'est ridicule.

La course en elle-même vous passionne-t-elle ?
Les consignes d'écurie ne doivent pas casser le déroulement d'une course, comme on a pu le voir la saison passée. Ceux qui font ça jouent contre leur propre business. Si tout est aseptisé et dirigé – même de Maranello, qui sait ? ou des autres usines –, ce ne sera pas bon pour leur business. Ça a changé… Vous savez, je ne suis pas un sachant de l'automobile, mais je sais "bordéliser". Je suis un "bordelier". Je sais agrandir le chiffre d'affaires. L'attractivité.

Si vous deviez habiller le mot émotion de vos souvenirs de président de l'ACM ?
Je suis un type froid. Je pense qu'au moment où le drapeau est baissé j'ai fait tout ce que je pouvais. Après, je me remets dans les mains de la providence. En cas de coup dur, je saurai répondre. Si je suis dans l'émotion, c'est foutu. Si elle survient, je la contrôle. Si j'avais pleuré à tous les enterrements dans ma vie, je n'aurais plus une larme.

Il n'y a pas un pilote qui vous a arraché une larme de bonheur ?
Senna. C'est une banalité… Il avait un côté sympa. Et puis, comme je suis de culture française, ça me faisait plaisir quand Prost gagnait. Mais je ne montrais rien. »

(*) L'ACM peut compter sur 750 commissaires bénévoles.



Lewis Hamilton et Valtteri Bottas côte à côte, Sebastian Vettel et Charles Leclerc face à face. La collaboration des deux pilotes au sein de l'équipe Ferrari devraêtre plus harmonieuse que la saison passée.



DEUX PILOTES À MI-AMIS

Charles Leclerc et Sebastian Vettel vont attaquer une seconde année ensemble. Pour Ferrari, il n'y a aucun problème à faire cohabiter ces deux ego de champions.



DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
FRÉDÉRIC FERRET

BARCELONE – L'an dernier, la cohabitation avait vite flambé. La mèche, allumée dès Melbourne, avait brûlé à Bahrein avant de lentement se consumer jusqu'à une explosion très médiatique au Brésil en fin de saison (*). Charles Leclerc (4e au général) et Sebastian Vettel (5e) ont eu du mal à vivre côte à côte en 2019. Doux euphémisme pour résumer cette relation qui n'a cessé de montrer ses limites tout au long des Grands Prix.

Pourtant, à Maranello, lors du lancement, Mattia Binotto, le directeur de la Scuderia, avait énoncé un principe simple, basique. Vettel était son numéro 1 ; Leclerc, débutant dans une grande écurie, serait son second, devait-on comprendre. Sauf que la seconde moitié de l'énoncé ne fut jamais dit. Leclerc, surpris – et touché – de voir Ferrari préférer son aîné, avait vite repris le dessus. S'interrogeant à Melbourne sur son droit à doubler Vettel, puis le prenant dès Bahreïn.

On sait ce qu'il advint ensuite, comment peu à peu le Monégasque prit le pouvoir, la manière dont Vettel subit l'arrivée du gamin dans «son» équipe, les tensions visibles entre les deux pilotes jusqu'au paroxysme d'Interlagos. On sait également la manière dont le boss de la Scuderia Mattia Binotto a géré l'affaire, ses tentatives toutes diplomatiques de ne pas blesser l'un tout en ne fâchant pas l'autre avec, à l'arrivée, deux compères énervés par le traitement qui leur était réservé.

L'approche, cette année, a donc changé. D'abord flatter, caresser l'ego si fragile du champion. *«Sebastian et Charles sont la meilleure paire de la F1*, déclare le boss à la télé italienne au lendemain du lancement. *Mais, parfois, ils vous font souffrir.»* Ensuite, montrer où se situe l'autorité. *«Je n'ai pas pardonné à Charles son escapade»*, poursuit Binotto dans cette émission de prime time, en évoquant le saut en parachute que Leclerc se permit au lendemain du dernier Grand Prix sans avoir reçu l'autorisation du boss. Enfin, annoncer la couleur. Clairement.

«Comment gérer les deux pilotes ? concluait-il. *L'an dernier, j'avais désigné Seb comme numéro 1. Mais Charles a désormais plus d'expérience. Ils partiront donc à égalité. Laissons-les piloter.»* C'est justement cette absence de choix qui avait été critiquée la saison passée. C'est justement ce refus de décider qui avait causé cette tempête de carbone au Brésil.

À Barcelone, le boss a accepté de détailler sa pensée, qui n'est plus un copier-coller de sa non-action de 2019. *«Nous avons beaucoup appris de l'an dernier*, expliquait-il aux essais privés. *Cela a été très utile. Désormais, les pilotes se connaissent bien.»* Et l'équipe leur a bien appris la leçon. À travers les caméras de Netflix qui ont eu le droit, pour leur saison 2, de pénétrer chez les Rouges, on aperçoit leur attachée de presse leur réclamant de se montrer plus affectueux l'un envers l'autre face aux médias : *«Vous vous aimez, alors dites-le aux gens. Vous pouvez même vous embrasser.»*

Les sourires gênés de l'Allemand et du Monégasque, comme seules réponses, en disent également beaucoup. *«Ils savent désormais que l'équipe passe avant les pilotes»*, conclut Binotto dans un refrain désormais bien connu à la Scuderia. Comprenez : Ferrari est toujours plus grande que ses pilotes. Binotto connaît bien son Enzo, lui qui privilégiait son nom. Lauda l'avait appris à ses dépens *(voir page 10)*. Pourtant, le Cavallino a décidé de choyer son nouveau joyau. Cet hiver, malgré sa cascade en parachute dans le ciel émirien, Leclerc a prolongé son contrat. Pour longtemps. Le voilà à Maranello jusqu'en 2024, propulsé comme l'avenir de l'écurie alors que Vettel, lui, achève son contrat en fin d'année. Le signe pas discret d'un certain favoritisme que Vettel balaie d'un geste. *«Je suis content pour lui*, sourit-il. *Et je sais qui pilotera pour la Scuderia dans les prochaines années.»*

> **"Seb et Charles sont excellents. Mais parfois ils me font souffrir"**
> MATTIA BINOTTO, DIRECTEUR DE LA SCUDERIA

Leclerc joue, une fois encore, le rôle du gendre idéal. En dehors de la piste, le Monégasque est parfait. *«J'ai beaucoup appris de Seb*, glisse-t-il habilement avant d'embrayer sur lui. *Ferrari me connaît mieux. Ils savent ce qui est bien pour moi. Ce devrait être un plus.»* Le jeune pilote a doucement pris le ▶▶



Jérôme Prévost, Sebastien Boué/*L'Équipe*, Batchelor/XPB/Presse Sports, Steven Tee/LAT/Motorsport/Panoramic

Au premier virage du premier GP de la saison, en Australie (ci-dessus), Charles Leclerc (à droite) déborde hors piste pour éviter de percuter son coéquipier Sebastian Vettel. L'Allemand terminera 4e et le Monégasque 5e, obligé de lever le pied. À Monza (ci-dessous), en revanche, Leclerc peut fêter son succès avec les tifosis.

pouvoir à la Scuderia malgré tous ces signes d'amour envoyés à son équipier allemand. Ses victoires à Spa mais surtout à Monza ont bouleversé l'équilibre. Il a su, peu à peu, s'affirmer, glisser à Singapour qu'il ne comprenait pas la stratégie (qui a fait gagner Vettel), s'indigner à Sotchi de voir Vettel refuser de respecter les plans (qui prévoyaient qu'il repasse devant son équipier).

Leclerc connaît cet amour de Maranello. *« J'ai progressé depuis l'an dernier*, argumente-t-il. *C'est agréable de partir sur un statut de numéro 1 comme Seb. Mais il faudra faire un bilan après quelques courses. Et là, il faudra être devant. »*

Adoubé par les siens, adulé par les tifosi, Leclerc représente désormais l'avenir de l'écurie. Même si Ferrari a décidé de modifier sa voiture en ajoutant du train avant, pour aider Vettel qui souffrait, l'an dernier, sur sa précédente monoplace. Impossible d'hypothéquer un quadruple champion du monde même lorsqu'on chouchoute la nouvelle pépite monégasque. Surtout lorsqu'on est Ferrari et qu'il a fallu vivre le minidrame de Sao Paulo.

« Seb et Charles sont excellents. Mais parfois ils me font souffrir », insiste à nouveau Binotto. Et pas seulement par leurs exigences techniques. Leclerc et Vettel sont des champions. Des compétiteurs qui refusent la défaite, une situation qui commence, pour chacun d'eux, par la deuxième place. *« S'il faut en venir aux consignes d'équipe, on y viendra*, conclut le boss, qui a clairement longuement réfléchi à la question cet hiver. *Il faut que l'équipe gagne. C'est l'essentiel. »*

Chacun des deux pilotes en est également convaincu, mais avec lui à la première place. C'est le souci. La mèche est toujours là. Et elle ne demande qu'à s'embraser de nouveau. **E**

(*) Au 66e tour du Grand Prix, les deux Ferrari s'étaient accrochées alors que Vettel tentait de doubler Leclerc. Les deux avaient dû abandonner alors que le podium était à portée. « C'est stupide, avait commenté Binotto. C'est un crash qui aura des conséquences. »



Au fer rouge

Dans l'histoire, la Scuderia a plusieurs fois été le cadre de rivalités très fortes.





1977

Niki Lauda (AUT)
Carlos Reutemann (ARG)

Le «Commendatore» était sans pitié pour ses pilotes. Niki Lauda avait remporté le titre en 1975. Peu importe. Son abandon en 1976, avant le deuxième tour du GP du Japon – lié aux trombes d'eau inondant le circuit de Fuji et ne garantissant pas, selon lui, les conditions de sécurité nécessaires – offre la couronne à James Hunt et McLaren. Pour Enzo Ferrari, c'est un renoncement. En 1977, le pilote n° 1 de la Scuderia sera Reutemann, recruté pour remplacer… Lauda, blessé, mais qui est vite revenu après son accident du Nürburgring le 1er août. Tant pis pour l'Autrichien qui devra composer avec. Pas d'anicroches entre les deux pilotes, juste de l'isolement pour Lauda qui modifie, peu à peu, les réglages de sa 312 T2/77 pour prendre l'avantage. Il réussit à devenir champion… avant la fin de saison et quitte Ferrari à deux GP de la fin, en ayant offert le titre à la Scuderia.

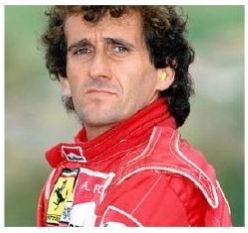




1982

Gilles Villeneuve (CAN)
Didier Pironi (FRA)

Le Français et le Canadien étaient des amis. Mais le début de la saison 1982 va briser cette amitié et une vie. La Ferrari est annoncée favorite même si elle tarde à concrétiser. À Imola, Villeneuve domine la course devant son équipier Didier Pironi. Un panneau «slow» fige les positions. C'est du moins ce que comprend le Canadien. Son ami français en profite et cherche à lui contester la victoire. De ce duel fratricide, Pironi sort vainqueur, mais il perd son ami qui trouve la mort à Zolder (Belgique), lors du GP suivant. Pendant les qualifications, plus précisément, où le Canadien cherche à faire un meilleur temps que celui de Pironi. Le Français sera très gravement blessé quelques mois plus tard, alors qu'il est en tête du Championnat, et c'est finalement le Finlandais Keke Rosberg (Williams) qui remporte le titre 1982. De 5 points, alors que Pironi n'a pas participé aux quatre derniers GP. Ferrari remporte cependant le titre des constructeurs.





1990

Alain Prost (FRA)
Nigel Mansell (GBR)

L'un est trois fois champion du monde, l'autre a déjà raté le titre à deux reprises (en 1986 derrière Prost, et 1987 derrière Piquet). Dernier pilote à avoir été recruté par Enzo Ferrari lui-même, Nigel Mansell pense que Ferrari sera l'écurie qui lui offrira enfin le titre. L'arrivée de Prost en 1990 va bouleverser la donne. Le Britannique se sent mal aimé, estime ne pas bénéficier du même matériel que le Français et les relations entre les deux pilotes se tendent jusqu'au Grand Prix du Portugal (23 septembre, 13e GP sur 16), où Mansell tasse Prost, au départ, contre le muret des stands. Cette année-là, le Français perdra le titre (au profit d'Ayrton Senna) et Mansell, qui avait d'abord annoncé sa retraite, revient sur sa décision et chez Williams, avec qui il sera enfin titré en 1992, devant son coéquipier Riccardo Patrese.



Champagne pour Charles Leclerc qui célèbre, à Monza, devant une véritable marée rouge, sa deuxième victoire d'affilée en Grand Prix, le 8 septembre 2019.



LECLERC, PHÉNOMÈNE DE PRÉCOCITÉ
Ces trente dernières années, aucun pilote n'a débuté chez Ferrari aussi jeune que le pilote monégasque.

- **2019**
Charles Leclerc (MCO), 21 ans
- **2015**
Sebastian Vettel (ALL), 27 ans
- **2010**
Fernando Alonso (ESP), 28 ans
- **2007**
Kimi Räikkönen (FIN), 27 ans
- **2006**
Felipe Massa (BRE), 24 ans
- **2000**
Rubens Barrichello (BRE), 27 ans
- **1996**
Michael Schumacher (ALL), 27 ans
Eddie Irvine (ILN), 30 ans
- **1992**
Ivan Capelli (ITA), 28 ans
Nicola Larini (ITA), 27 ans
- **1991**
Gianni Morbidelli (ITA), 23 ans
Jean Alesi, 26 ans
- **1990**
Alain Prost, 35 ans

LES PLUS JEUNES PILOTES FERRARI DE L'HISTOIRE
- **1. Ricardo Rodriguez (MEX)**
19 ans, 6 mois, 24 jours, en 1961
- **2. Charles Leclerc (MCO)**
21 ans, 5 mois, 1 jour, en 2019
- **3. Jacky Ickx (BEL)**
23 ans, en 1968
- **4. Mike Hawthorn (GBR)**
23 ans, 9 mois, 8 jours en 1953
- **5. Chris Amon (NZL)**
23 ans, 9 mois, 18 jours, en 1967

«Ce fut très douloureux»

Alain Prost raconte la manière dont il a vécu, chez McLaren, la rivalité avec Ayrton Senna en 1989 et les rapports qu'ils y ont entretenus.

FRÉDÉRIC FERRET

«Quels souvenirs conservez-vous de l'arrivée de Senna chez McLaren ?
J'avais connu la situation inverse lorsque j'ai débarqué pour devenir l'équipier de John Watson (1980). Le jeune a toujours, naturellement, la sympathie de l'équipe. Je me souviens des moqueries contre John – que je considérais comme un père – qui étaient gênantes. C'était assez brutal. À l'époque, je représentais l'avenir. Aujourd'hui, si les choses sont compliquées pour Gasly, c'est parce qu'il est de la même génération que Verstappen. Max est déjà le futur de l'équipe. Charles *(Leclerc)* représente aujourd'hui l'avenir de Ferrari, alors que Vettel a déjà tout gagné *(4 titres de champion du monde chez Red Bull de 2010 à 2013)*. Dans le cas d'Ayrton, notre première année ensemble (1988) n'a pas été la plus compliquée. Mais j'ai vite compris que les difficultés allaient arriver. Il représentait le futur, notamment à cause des liens forts qu'il entretenait avec Honda.
Avez-vous également souffert de moqueries ?
Non, pas du tout. Mais j'ai souffert de la différence de traitement. À Monza par exemple, il y avait quarante mécaniciens à travailler sur son mulet *(voiture de rechange)* quand je n'en avais que quatre sur le mien. C'est pire que de la moquerie. Ce fut très dur, très douloureux car McLaren, c'était mon équipe. Elle représentait tout pour moi. Lorsque j'ai annoncé mon départ, lors du GP de France 1989, je n'avais pas de contact avec une autre équipe. Les contacts avec Ferrari sont venus la semaine suivante.
À quel moment avez-vous senti que vous deveniez le passé ?
Ron *(Dennis, l'ex-patron de McLaren)* a toujours soutenu un pilote contre l'autre. Je l'avais vu avec Lauda, et même avec Rosberg, avant que je ne prenne l'ascendant sur lui et que, finalement, l'on revienne vers moi. La presse, également, a joué un rôle. Comme pour Leclerc, elle a tendance à soutenir, de manière naturelle, le jeune. Mais il faut qu'il ait le charisme et le talent aussi. Ce qu'Ayrton avait. Comme Charles aujourd'hui. Pour revenir à votre question, le déclencheur a été Imola et l'après-Imola, qui ont joué à 90% (*). Ron m'avait pourtant posé sur la table un contrat de trois ans. Mais je ne voulais pas devenir le porte-serviettes d'Ayrton.»

(*) Lors du GP de Saint-Marin, Senna double Prost au second virage alors qu'un accord tacite prévoyait que les deux pilotes ne s'attaqueraient pas après le premier virage. Le Français, avec le sentiment d'avoir été trahi, ne sable pas le champagne sur le podium et quitte le circuit sans parler à la presse.

Alain Prost, au premier plan, devant Senna, à Adélaïde (Australie) en 1989.



Patrick Boutroux, Bruno Fablet/*L'Équipe*, XPB Images/Presse Sports, Steven Tee/LAT/Motorsport/Panoramic

Eux aussi piaffaient d'impatience



2007 - McLaren
Hamilton veut déboulonner Alonso

Lorsque Lewis Hamilton débarque en Formule 1, à seulement vingt-deux ans, au côté du double champion du monde en titre Fernando Alonso (2005 et 2006), on pressent que la cohabitation sera difficile. Au premier départ, à Melbourne, le gamin double son aîné par l'extérieur du premier virage pour mener la course. À la faveur des ravitaillements, l'Espagnol finira devant. Mais dès Monaco, l'Anglais réclame un traitement d'égalité avec son aîné. La guerre est déclarée et ira jusqu'au clash, en Hongrie, où les deux pilotes se gênent mutuellement lors des qualifications. McLaren, désormais divisé en deux camps, perdra le titre à cause de cette lutte fratricide. Alonso quitte l'équipe en fin de saison.

Au GP d'Australie 2007, son tout premier, Lewis Hamilton (au premier plan) fait une partie de la course devant Fernando Alonso son équipier, alors double champion du monde.

"Je voulais un traitement d'égalité avec mon équipier"

LEWIS HAMILTON : *« Lorsque je suis arrivé en Formule 1, j'ai voulu signer ma première pole le plus vite possible et remporter ma première course aussi vite. Je voulais battre le champion du monde, qui était mon équipier. Je me retrouve un peu dans ce que vit Charles aujourd'hui, même s'il est un peu plus jeune que moi à l'époque. Je comprends ce qu'il ressent. Dans son cœur, il est persuadé d'être le meilleur, qu'il possède le potentiel pour le devenir. Lorsqu'on est pilote, on possède tous ce côté rebelle. Je voulais un traitement d'égalité avec mon équipier. Au Canada, je l'ai obtenu et j'ai montré à l'écurie que cela valait le coup. J'ai signé ma première pole et ma première victoire. Ce succès a justifié ma rébellion. Traité à égalité, j'avais plus de chances de montrer mon niveau. »* **F.F.**

2013 - Lotus
Grosjean ronge son frein derrière Räikkönen

Lorsque Romain Grosjean fait son retour en F1, en 2012, il retrouve l'écurie qu'il avait quittée deux ans plus tôt. Renault est devenu Lotus mais les hommes sont restés les mêmes. Le Français subit la loi de Kimi Räikkönen, le champion du monde 2007, d'autant que le Finlandais remporte deux courses d'affilée (Abu Dhabi 2012 et Australie 2013). À plusieurs reprises, Grosjean se retrouve dans l'obligation de céder devant son aîné. Le départ de Räikkönen acté à l'automne 2013, le Français récupérera l'avantage dans le team, notamment en Inde où, parti 17e, il montera sur le podium (3e) au côté de Vettel, le soir de son dernier sacre. Il faudra à l'équipe trois tentatives pour intimer l'ordre au Finlandais de céder devant Grosjean. *« Dégage de cette putain de trajectoire »*, lui intime alors Alan Permane. *« Arrête de gueuler comme ça ! »*, lui répond Räikkönen avant de céder. Il partira pour Ferrari en fin d'année.

"J'ai toujours fermé ma bouche et obtempéré"

ROMAIN GROSJEAN : *« Les consignes d'équipe, je les ai forcément mal vécues. Le seul truc que je pouvais faire, en tant que pilote, c'est montrer sur la piste que c'était injuste. En roulant aussi vite que lui dans son sillage, en lui collant aux fesses* (ce qu'il fit en Allemagne 2013). *Mais j'étais vraiment coincé, d'autant que ces consignes sont intervenues alors que Kimi était en train de renégocier son contrat* (pour prolonger avec Lotus). *J'ai donc toujours fermé ma bouche et obtempéré. »* **F.F.**

Au Nürburgring, en 2013, la Lotus de Romain Grosjean devance longtemps celle de Kimi Räikkönen. Mais le Français doit laisser passer le Finlandais à six tours de l'arrivée.





Jérôme Prévost, Stéphane Mantey/L'Équipe, XPB/Presse Sports

2014 - Red Bull
Ricciardo grignote Vettel

Lorsque Daniel Ricciardo arrive chez Red Bull en 2014, il débarque dans l'équipe du quadruple champion du monde en titre. Depuis 2010, Sebastian Vettel dominait Mark Webber. Mieux, il avait joué de son statut de pilote de la filière Red Bull pour prendre dessus sur l'Australien, relégué à un rôle de numéro 2. Mais avec une voiture rétive, l'Allemand est perdu en 2014.

Dès le GP de Chine, il est contraint de subir l'humiliation de laisser passer Ricciardo, qui gagnera cette année-là trois courses alors que Vettel, pour la première fois depuis 2008, connaît une saison sans victoire. Il partira, à la fin de l'année, pour Ferrari.

Au GP de Chine 2014, Sebastian Vettel, en tête, n'a d'autre choix que de laisser son équipier Daniel Ricciardo s'échapper dès le vingt-cinquième tour.

"Les consignes ont vite joué en ma faveur"

DANIEL RICCIARDO : *« Cette cohabitation n'a jamais été un problème pour moi. En débarquant chez Red Bull, je n'avais que de l'excitation de me retrouver au côté d'un quadruple champion du monde. Je n'avais aucune pression. J'avais toutefois un peu d'appréhension après ce qui s'était passé entre Seb et Webber. Comme j'ai très vite été devant Seb, les consignes d'équipe ont rapidement joué en ma faveur. L'entente avec Seb était bonne même si, au début, j'étais un peu craintif de ses réactions à l'arrivée. Mais, à chaque fois, il est venu me serrer la main et me féliciter. En fait, j'ai le sentiment que, dans sa tête, il était déjà parti. Les problèmes sont arrivés plus tard avec Max* (Verstappen). *Nous voulions tous les deux grandir dans l'équipe. Moi, je n'ai jamais voulu faire de politique. Je préfère parler sur la piste. »* **F.F.**

brembo

brembo.com

JAMAIS NOTRE LIGNE D'ARRIVEE DURANT LA COURSE N'EST



TOUJOURS MIEUX

Pendant plus de 40 ans on a gagné chaque week-end
sur les circuits les plus difficiles du monde,
en assurant les plus hauts niveaux de sécurité et de freinage.



Pour la première fois au volant d'une Mercedes, Juan Manuel Fangio remporte le Grand Prix de France, sur le circuit de Reims-Gueux le 4 juillet 1954.

L'Equipe



QUAND LES FLÈCHES D'ARGENT TRANSPERÇAIENT TOUT

Le premier passage de Mercedes en Formule 1, en 1954 et 1955, fut celui d'une météorite. Seulement douze courses disputées mais neuf victoires, deux titres mondiaux pour Fangio et une pluie d'étoiles au volant… Puis un long trou noir.

CHAMPIONNAT DU MONDE 1954

LE CLASSEMENT DES PILOTES

- **1. J M Fangio (ARG, Maserati, puis Mercedes), 42 points**
2. **J. Gonzalez** (ARG, Ferrari), 25,14
3. **M. Hawthorn** (GBR, Ferrari), 24,64
4. **M. Trintignant** (Ferrari), 17
5. **K. Kling** (ALL, Mercedes), 12

CHAMPIONNAT DU MONDE 1955

LE CLASSEMENT DES PILOTES

- **1. J M Fangio (ARG, Mercedes), 40 points**
2. **S. Moss** (GBR, Mercedes), 23
3. **E. Castellotti** (ITA, Lancia-Ferrari), 12
4. **M. Trintignant** (Ferrari), 11,33
5. **G. Farina** (ITA, Ferrari), 10,33

LE BILAN DE MERCEDES EN DEUX SAISONS (1954-1955)

- **12 courses**
- **9 victoires (8 pour Fangio, 1 pour Moss),** 4 doublés, 1 quadruplé, 10 podiums.
- **8 pole-positions (7 pour Fangio)**
- **7 pilotes :**
Juan Manuel Fangio (ARG), Hermann Lang (ALL), Karl Kling (ALL), Hans Herrmann (ALL), Stirling Moss (GBR), André Simon (FRA), Piero Taruffi (ITA).
- **2 titres mondiaux des pilotes (Fangio)**

STÉPHANE BARBÉ

Même si Mercedes n'a pas participé au Championnat du monde de Formule 1 dès sa création, en 1950, cette domination soudaine n'arrive pas de nulle part pour autant. Elle est fondée sur une expérience acquise dès les premiers Grands Prix automobiles, au tout début du XX[e] siècle *(voir ci-dessous)* et jusque avant la Seconde Guerre mondiale, par le service expérimental de Mercedes – l'atelier-course comme on disait alors. Et toujours une même logique : une équipe structurée, une stratégie respectée, une technique avancée, un chef respecté. Le plus souvent, donc, la meilleure voiture pour les meilleurs pilotes jusqu'à la convergence suprême de l'auto quasi imbattable aux mains d'un champion unique et indomptable.

Au Grand Prix de l'ACF 1914, les cinq Mercedes engagées ont déjà une grille de radiateur dessinée en V pour fendre l'air selon les lois d'une aérodynamique naissante ; le triomphe en course (un triplé) est, au retour à Stuttgart, célébré dans la cour de l'usine devant tout le personnel. Sur le terrain, Herr Visher, qui dirige le département compétition depuis la première victoire, au Grand Prix de l'ACF 1908, mène ses troupes avec méthode et autorité, comme le fera ensuite Alfred Neubauer, l'emblématique directeur de course de Mercedes, avant et après la Seconde Guerre mondiale. Le destin en compétition de la marque sera à chaque fois lié à l'histoire de son pays. Mais après chaque conflit, elle se relève et fait appel à ses meilleurs ingénieurs, comme Ferdinand Porsche dans les années 1920, pour battre les Maserati et les as du volant italiens.

Les records de vitesse tombent, sur piste ou sur les routes de la Targa Florio, en Sicile. L'Allemand Rudolph Carraciola, véritable Valentino du volant, détient toujours, sur le circuit de l'Avus ou au Nürburgring, le record du nombre de victoires dans le GP d'Allemagne : six entre 1926 et 1939, toutes sur Mercedes, mieux que Michael Schumacher (4).

À partir des années 1930, c'est l'Allemagne du Reich qui pousse les Mercedes vers l'excellence, au service de la propagande et de l'idéologie du national-socialisme. Les W125 puis W154 préfigurent déjà les fameuses W196 de la campagne 1954-1955 ; les carrosseries qui recouvrent les roues pour favoriser les vitesses de pointe sur les pis-

En 1914, Mercedes déjà…

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France fut la dernière grande course avant la première guerre mondiale. Le 4 juillet 1914 à Lyon, les Mercedes signent un triplé en battant la fameuse équipe Peugeot.

Les carrosseries des Mercedes étaient encore blanches, les couleurs de course de l'Allemagne. C'était bien avant la création du Championnat du monde de Formule 1. En 1914, le Grand Prix de l'Automobile-Club de France n'a pas encore dix ans (créé en 1906). Mais ce 4 juillet, pour accéder aux tribunes du circuit de Givors près de Lyon – 38 kilomètres de routes dont une ligne droite de 13 km et une descente vertigineuse pour négocier le « virage de la mort » – on enregistre déjà les premiers embouteillages ! Le public vient voir gagner les fameuses Peugeot L76 et saluer ses héros : Jules Goux, lauréat des 500 miles d'Indianapolis 2013, ou Georges Boillot, vainqueur des Grand Prix de l'ACF 2012 et 2013 (devant J. Goux). Les voitures françaises dominent les courses internationales, on attend un triomphe. Ce sera une déculottée. Trois des cinq Mercedes engagées dépassent la Peugeot de Goux dans les derniers tours pour signer un triplé : Christian Friedrich Lautenschlager, devant le Français Louis Wagner et Otto Salzer. Aux ennuis de pneus et de freins sur les L76, Mercedes a opposé un modèle plus simple, sa rigueur d'équipe et sa stratégie de course, une préparation hors normes : plusieurs semaines avant l'épreuve, l'équipe allemande est venue opérer des relevés topographiques pour adapter les bons rapports de boîte au moteur de 4,5 litres, qui a bénéficié des derniers enseignements techniques de l'aviation. De son côté, Lautenschlager, mécanicien dans les ateliers de course de Mercedes et pilote d'essais, est le bourreau des Français à domicile : avant sa victoire à Lyon, il avait déjà gagné, pour Mercedes, le Grand Prix de l'ACF 1908 à Dieppe. **S.B.**



La légende Fangio (au premier plan), sur le circuit de Zandvoort en 1955, mène la danse devant son coéquipier Stirling Moss.

Mercedes fabrique des stars

Grâce à 93 victoires en GP depuis 2010 et six titres mondiaux (pilotes et constructeurs) de 2014 à 2019, la firme allemande égale l'ère Ferrari-Schumacher. Avec Hamilton dans les habits de Fangio...

STÉPHANE BARBÉ

tes les plus rapides apparaissent sur les Flèches d'argent de Manfred Van Brauchitsch et Hermann Lang, héros d'une saison 1939 qui n'ira jamais à son terme.

Même le transporteur des Mercedes F1 était traité comme un camion de course !

Après la capitulation, en 1945, les Mercedes ne sont, logiquement, pas prêtes pour le début du Championnat du monde de Formule 1, moins de cinq ans plus tard. Deux 300 SL aux fameuses portes articulées en aile de mouette *(gull wings)* signent tout de même le doublé aux 24 Heures du Mans 1952.

Mais ce n'est qu'en cours de saison 1954, au GP de France à Reims, que les W196 grises affrontent enfin les Alfa Romeo, Ferrari, Maserati et Gordini. Des ovnis, avec leur carénage intégral conçu spécialement pour affronter les longues lignes droites du triangle de Gueux, à 260 km/h ! La modernité du moteur fait merveille : injection d'essence directe et distribution desmodromique (rappel pneumatique sans ressorts de soupapes), que reprendra Renault en 1986 sur ses moteurs turbo. La tenue de route, elle, est perfectible comparée aux Maserati.

Alors, Mercedes ne lésine pas sur les moyens. L'équipe développe plusieurs carrosseries, découvrant les roues à partir du Grand Prix d'Allemagne, adapte trois longueurs d'empattement (pour raccourcir la longueur entre les deux essieux), s'offre le choix de freins dans les roues ou installés dans le châssis *(in board)*, comme le reprit... quinze ans plus tard, l'ingénieur Colin Chapman sur la Lotus 72. La configuration de la W196 s'adaptait à chaque circuit.

« L'organisation du team manager Alfred Neubauer était hors pair, écrit le journaliste Gérard Crombac dans son ouvrage *les Années Fangio, 50ans de Formule 1* (éditions ETAI). *Ses moyens aussi ; les effectifs de son service dépassaient deux cents personnes* (l'équivalent d'un top team des années 1990). *Cela permettait ce que personne d'autre ne pouvait faire. Ainsi, à Monza en 1955, Mercedes avait amené toute une collection de voitures de diverses configurations. Mais après la première séance d'essais, il apparut que la meilleure était la version profilée à châssis long de 1954, dont un seul exemplaire était disponible sur place. Qu'à cela ne tienne ! Une nouvelle voiture fut assemblée à l'usine qu'amena, à toute allure le samedi matin, le camion du service courses. »* Le Renn-Transporter, camion-plateau profilé, construit sur le châssis d'une 300 S et équipé du six-cylindres en ligne d'une 300 SL de sport, développait 192 chevaux pour 170 km/h en pointe !

Mais la plus rapide des voitures de course n'est pas toujours la plus facile à piloter. C'était le cas de la W196 à empattement court et roues découvertes, dont la plus grande efficacité réclamait aussi un talent hors pair au volant. Un maestro. Juan Manuel Fangio, champion du monde 1951, aussitôt engagé par Mercedes pour l'arrivée de la marque en F1 et simplement « prêté » à l'usine Maserati pour les deux premiers GP de 1954, fut celui-là. L'Argentin sublima la Mercedes pour ajouter deux titres mondiaux à son palmarès. Poleman et vainqueur dès le GP de Reims 1954, Fangio signa huit des neuf premières victoires de Mercedes en F1, n'abandonnant que la victoire au GP de Grande-Bretagne 1955 au jeune Anglais Stirling Moss, qui l'avait rejoint cette année-là. Le seul capable de le suivre.

Pour être sûr de faire gagner sa W196, Mercedes n'avait pas hésité à « sacrifier » ces pilotes allemands auxquels la marque avait souvent confié ses voitures depuis toujours : Karl Kling (44 ans) et Hermann Lang (45 ans), qui pilotaient déjà avant guerre. Quand Fangio imposa une dernière fois la W196 à Monza, en 1955, il savait déjà que l'un des couples homme-machine les plus exceptionnels de l'histoire du sport auto vivait ses dernières heures. Mercedes avait décidé de quitter la compétition automobile après l'accident de Pierre Levegh aux 24 Heures du Mans, trois mois plus tôt, quand la 300 SLR du pilote français avait fauché plus de quatre-vingts personnes dans les tribunes de la ligne droite des stands. F

Une longue période de transition

Retirée de la F1 pendant 40 ans, la firme allemande n'est pas pour autant restée absente de la course auto.

Après le terrible accident des 24 Heures du Mans 1955, qui avait entraîné l'arrêt brutal de toute compétition automobile chez Mercedes, la marque allemande a attendu 39 ans avant de relancer un programme en Formule 1. Comme motoriste d'abord, à partir de 1994, avec le team partenaire Sauber, puis dès l'année suivante avec McLaren pour une période fructueuse : une première victoire au Grand Prix d'Australie 1997 (David Coulthard), deux titres mondiaux avec Mika Häkkinen, en 1998 et 1999. Bien avant cela, toutefois, Mercedes avait initié d'autres programmes officiels. Dans les rallyes africains du Championnat du monde dès 1979, par exemple. Les coupés 450 SL 5.0 sont aux mains des meilleurs rallymen du moment comme Hannu Mikkola, Björn Waldegaard ou Andrew Cowan, dans cet ordre aux trois premières places du rallye Bandama 1979, en Côte d'Ivoire. Sur piste, c'est le team semi-officiel AMG qui, le premier, est autorisé à adapter des modèles de série sur les courses européennes des voitures de tourisme. Dès... 1968, avec une grosse berline 300 SEL surnommée, pour sa couleur de course, le cochon rouge. Mais c'est finalement aux... 24 Heures du Mans et en championnat du monde d'endurance – tout un symbole ! – que la grande équipe Mercedes fera sa vraie réapparition sur les circuits en 1988, après quelques années de rodage dans l'ombre du team suisse Sauber déjà. Victoire dans la Sarthe en 1989, double titres mondiaux de groupe C (pilotes et constructeurs) en 1989 et 1990. La voie de la F 1 était définitivement rouverte. **S.B.**

Ce que Mercedes a réussi en 1954 et 1955, Mercedes l'a sublimé depuis 2014. Une domination sans partage qui n'a d'égale, dans l'histoire de la Formule 1, que la période Ferrari-Schumacher, au début des années 2000. Et cette fois, rien ni personne n'est venu interrompre cette marche triomphante : ni un dramatique événement extérieur, ni la décision d'un directoire de la marque, trop souvent enclin à faire une pause quand les victoires s'enchaînent. Au début et au milieu des années 1990, Honda puis Renault avaient, par exemple, mis un terme provisoire à leur engagement comme motoriste, tout en étant au sommet de la hiérarchie... Partir en gagnant.

Pour l'instant, la force de Toto Wolff, le directeur de la compétition chez Mercedes, semble dans l'équilibre financier du team AMG Mercedes, qui sert donc l'image de marque du constructeur allemand sans lui coûter une fortune. *« Nos résultats en F1 sont uniques et ç'a été plus que payant en matière de marketing. La F1 doit donc être vue comme un investissement qui en vaut la peine »*, expliquait, en janvier dernier, Ola Källenius, le nouveau P-D.G. du groupe Daimler, qui souhaitait ainsi démentir les rumeurs d'un retrait prochain de Mercedes. *« C'est pour cela que je pense que participer plus longtemps est meilleur pour la crédibilité de la marque, plutôt que de quitter le sport aussi rapidement que l'on est venu*, considère Toto Wolff. *Tout indique que nous resterons en F1 pour les saisons à venir. »*

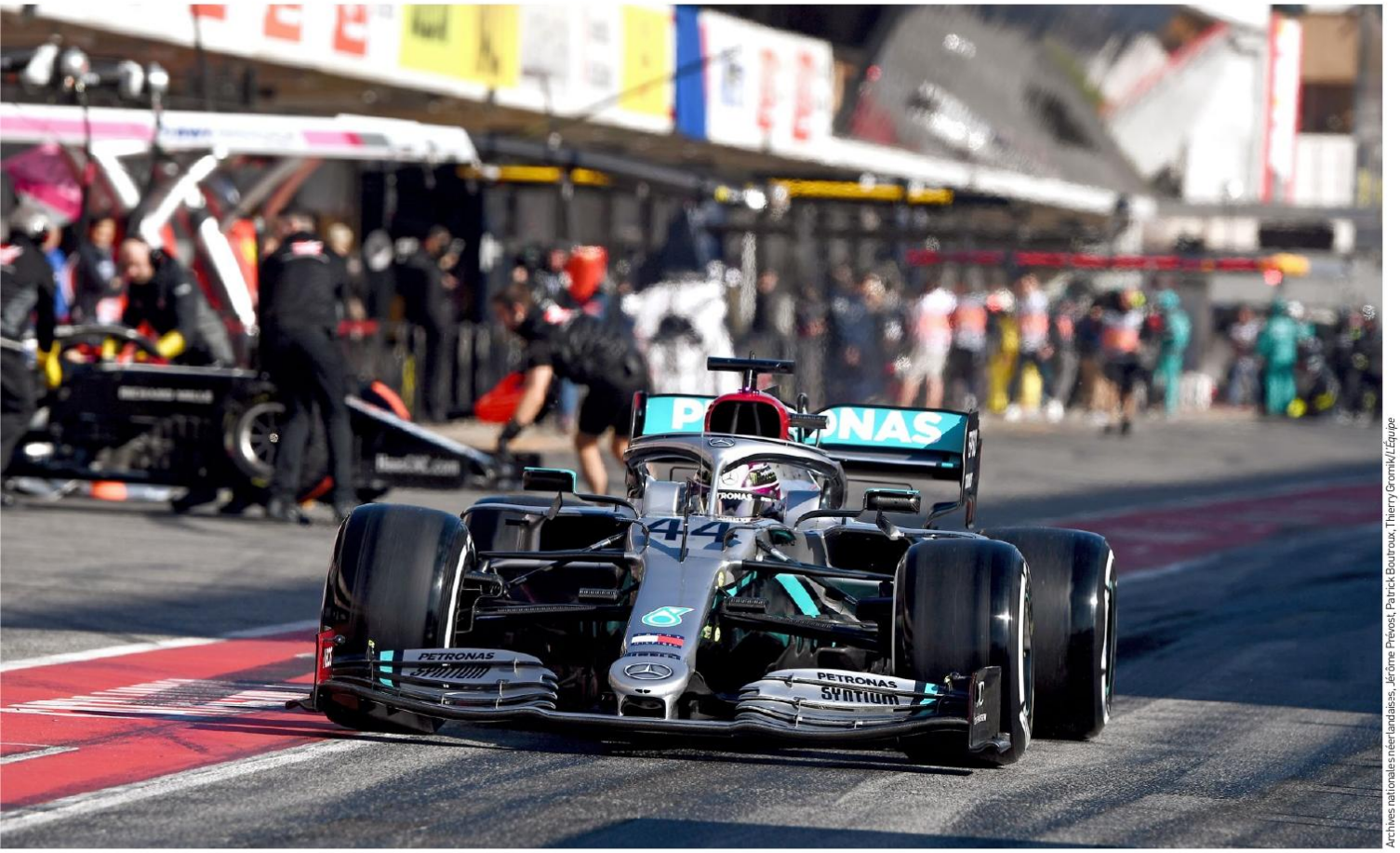
> **" Michael Schumacher est l'un des pères fondateurs du succès que nos avons connu ces dernières années "**
> TOTO WOLFF, DIRECTEUR DE LA COMPÉTITION DE MERCEDES

Mercedes qui, avec Lewis Hamilton et Nico Rosberg a monopolisé les six titres de champion du monde des pilotes et des constructeurs depuis 2014, roule donc vers d'autres records. Depuis son retour en F1 en son nom propre (châssis plus moteur) en 2010, la marque à l'Étoile a décroché 93 victoires. Plus que Ferrari durant tout le temps où Michael Schumacher a piloté pour la Scuderia, de 1996 à 2006 (86 succès). Presque deux fois plus que Red Bull de 2009 à 2014. De toutes les grandes équipes de l'histoire, avec 102 victoires incluant les neuf de la période 1954-55, Mercedes possède, de loin, le plus fort pourcentage de réussite par rapport au nombre de Grands Prix disputés : 48 %. Ferrari est à 24 %, McLaren et Red Bull à 21.

La même recette que dans les an-



À Suzuka, Mika Häkkinen (aux côtés de David Coulthard) est couronné pour la première fois champion du monde sur McLaren-Mercedes.



Archives nationales néerlandaises, Jérôme Prévost, Patrick Boutroux, Thierry Gromik/*L'Équipe*

La Mercedes d'Hamilton, dernière version, lors des essais à Barcelone le 20 février.

nées 50 : le point d'orgue de la meilleure voiture et du meilleur pilote. Dès son retour en 2010, Mercedes parvient ainsi à convaincre « Schumi » de sortir de quatre années de retraite. La réussite ne sera pas vraiment au rendez-vous, mais avec sa nationalité allemande et son palmarès légendaire, *« Michael Schumacher est l'un des pères fondateurs du succès que nous avons connu ces dernières années*, affirme Toto Wolff. *Son énorme expérience a grandement contribué au développement de notre équipe. Il a joué un rôle crucial lors de notre retour et nous serons toujours très reconnaissants de ce qu'il a fait pour nous. »*

Mais pour pouvoir aller plus loin, il faut chercher encore plus haut. Vers la fin de la saison 2013, l'emblématique Niki Lauda, directeur non-exécutif du team Mercedes F1, persuade Lewis Hamilton de rejoindre l'écurie allemande. Avec Wolff, il vient de signer son Juan Manuel Fangio. Cinq nouveaux titres de champion du monde dès 2014 et jusqu'en 2019, deux tiers des victoires de cette seconde période de Mercedes en F1. *« Nous n'aurions pas gagné tous ces championnats sans lui*, reconnaît Wolff. *Pilote exceptionnel, personnalité incroyable, il fait souvent la différence en course sur son talent. »*

> **" C'est très encourageant de voir que cette écurie continue d'innover et de rester tout en haut du jeu "**
>
> LEWIS HAMILTON

« Lewis est vraiment l'incarnation de l'aspiration de notre marque à toujours être la meilleure, que ce soit en piste et en dehors, complète Källenius. *Il essaie toujours d'en faire plus, d'améliorer chaque détail infime, et il ne cesse jamais de repousser ses limites ainsi que celles de l'équipe. »* C'est l'accord parfait. Même Fernando Alonso y va – presque involontairement – de son compliment quand il souligne : *« Si Lewis avait une voiture normale, il ne pourrait pas conserver le style de vie qu'il mène. »* Sous-entendu, la qualité de sa Mercedes compense ses quelques écarts de vie et de préparation… Et si c'était l'inverse ? Si cette vie de jet-setteur qu'Hamilton – par ailleurs travailleur forcené – s'accorde parfois, lui apportait l'équilibre nécessaire, étant sûr de retrouver, chaque dimanche de Grand Prix, une formidable F1 qu'il pourra exploiter au maximum ?

L'an passé, après sa victoire dans le Grand Prix de Russie (29 septembre) qui mettait fin à une série de trois succès pour Ferrari, Hamilton soulignait : *« Quel travail incroyable de l'équipe ! On n'abandonne jamais le combat. Nous avons essayé de nouvelles choses et continué à pousser vers l'avant en essayant d'être innovants. Cela m'inspire de manière incroyable. »*

Mercedes n'en fait jamais assez. Pour preuve, l'introduction, cette saison, du nouveau système de direction à double axe (DAS) qui, grâce à deux positions du volant, sélectionnées par le pilote en temps réel, permet de modifier l'angle du pneu en contact avec le sol en ligne droite (moins de traînée aérodynamique pour une meilleure vitesse de pointe) tout en revenant à une configuration en virages favorisant la tenue de route. Valtteri Bottas, l'équipier d'Hamilton depuis 2017, est admiratif : *« J'en avais entendu parler il y a un an déjà et j'espère que ce DAS nous procurera un bon avantage car il sera difficile à copier. Son développement a pris du temps, ce n'est pas une chose facile à concevoir et cela en dit long sur les cerveaux de cette équipe, leur capacité à toujours innover ! »* Plus encore que l'inédite trouvaille technique qui apportera, peut-être, un nouvel avantage à Mercedes, c'est l'état d'esprit qu'elle révèle qui est à remarquer. Chaque équipe souligne le défi à relever, cette saison : faire évoluer sa F1 de l'an dernier tout en se projetant, déjà, sur la monoplace de 2021 et la nouvelle réglementation. Beaucoup parlent de compromis à adopter. Pas Mercedes, qui continue d'y aller à fond, de se dépenser techniquement et financièrement. Jusqu'à épater son pilote vedette, une fois de plus. *« C'est très encourageant de voir que cette écurie continue d'innover et de rester tout en haut du jeu*, s'enthousiasmait Lewis Hamilton, lors des ultimes essais à Barcelone. *Nos ingénieurs sont tellement intelligents. Je m'efforce de faire comme eux mais dans la voiture. La faire progresser, faire partie de ce processus, c'est ce que j'apprécie. »* L'alliance du meilleur des deux mondes. F



Michael Schumacher, au GP de Turquie en 2010. Si les résultats, lors de son comeback sont mitigés, son influence servira beaucoup le développement de Mercedes.

LE BILAN DE MERCEDES DEPUIS 2010

- **198 courses**
- **93 victoires** (63 pour Hamilton)
48 doublés
- **103 pole-positions** (62 pour Hamilton)
- **4 pilotes :**
Michael Schumacher (ALL),
Nico Rosberg (ALL), Lewis Hamilton (GBR),
Valtteri Bottas (FIN).
- **6 titres mondiaux des constructeurs (2014 à 2019)**
- **6 titres mondiaux des pilotes**
(5 pour Hamilton, 1 pour Rosberg en 2016)
- **6 titres mondiaux des constructeurs (2014 à 2019)**

Grande-Bretagne
berceau de champions

HAMILTON
POUR L'AMOUR DE L'ARÈNE D'ANGLETERRE

Le champion britannique a su redonner des couleurs à son pays qui domine techniquement la Formule 1 mais qui avait perdu l'autorité sur les pilotes.

FRÉDÉRIC FERRET

SILVERSTONE (GBR) – Un seul nom pour résumer un sport, comme Saint-Andrews pour le golf ou Wimbledon pour le tennis. Chaque discipline possède sa Mecque, et Silverstone, piste perdue dans la verte campagne du Buckinghamshire, demeure celle du sport automobile. C'est ici, sur cet ancien aérodrome de la Royal Air Force, qu'est née la Formule 1. Il y a soixante-dix ans, le 13 mai 1950 sur un tracé qui reprenait, en partie, les chemins de surveillance des patrouilles autour des pistes, le Championnat du monde avait pris son envol. Sans Ferrari, qui fera ses débuts officiels au Grand Prix suivant, à Monaco, mais avec neuf Britanniques sur les vingt-deux engagés.

La Formule 1, dès sa naissance, était donc anglaise. Et elle l'est restée. Peu à peu, cette discipline de "garageots" s'est professionnalisée. Autour de Silverstone, profitant d'Oxford tout proche, les écuries se sont structurées, construisant un savoir-faire inégalable et irremplaçable. La connaissance est anglaise et le talent l'était aussi, avant que l'Allemagne ne vienne contester cette intouchable suprématie. Michael Schumacher, secondé par Sebastian Vettel et épaulé par Nico Rosberg ont placé très haut la Germanie, avec douze titres à eux trois.

Il aura fallu l'émergence de Lewis Hamilton pour que l'Angleterre retrouve sa suprématie. Ses six couronnes ont permis au Royaume-Uni de régner à nouveau (voir ci-dessous). Le champion britannique est devenu l'icône de son sport et la référence à la maison. Il ne porte pas la légendaire moustache de Nigel Mansell, ne possède pas l'élégance soignée de Graham Hill, ne rayonne pas encore comme Jackie Stewart, ne dégage pas l'aura de facilité de Jim Clark, certes, mais Lewis Hamilton, désormais plus playboy que Jenson Button et bien moins transparent que Damon Hill, est pourtant, par les chiffres, devenu le plus grand des Anglais.

Les siens le lui rendent bien. À Silverstone, sur ses terres, Hamilton est l'empereur. Chacun de ses voyages là-bas y est soigné, comme pour mieux sculpter sa légende sur cette piste bitumée par l'histoire.

C'est à Silverstone qu'il a étrenné cette si innovante W11, le jour de la Saint-Valentin. En septembre 2006, l'Anglais étrennait son titre de GP2 en venant effectuer ses débuts officiels en Formule 1 sur ce tracé sacré. Un an plus tard, après ses premiers succès dans la discipline (Canada et États-Unis), il se battait contre son équipe – et son équipier d'alors, Fernando Alonso – pour signer la pole, quitte à hypothéquer ses chances et celles de McLaren de gagner le lendemain en course (*).

« J'aime rendre les gens heureux, disait déjà le gamin au visage poupin – il avait alors vingt-deux ans – pour justifier cette pole signée avec le minimum d'essence embarquée. *Et voir cette foule en liesse me comble de joie. »*

À Silverstone, il joue la popstar, se jetant dans les bras de ses fans

Près de quinze ans plus tard, six victoires au compteur, bien plus que le légendaire Clark ou le si Britannique Mansell, Lewis Hamilton n'a pas changé son discours d'une virgule. Il est amusant de se replonger dans les archives pour découvrir des panégyriques sur cette foule qui le porte d'une année sur l'autre.

Il aime désormais y jouer la popstar, se jetant goulûment dans les bras de ses fans, se noyer dans les Union Jack. Un bain de foule façon rocker dont il ne peut plus se passer et dans lequel il se délecte, chaque année un peu plus. Les gradins, confits d'odeurs d'oignons grillés, continuent de l'acclamer. Encore et toujours. Dès l'aube, ce tracé, et ses spectateurs, suinte l'huile et l'essence, la passion et la vitesse. Admirer les F1 qui attaquent à fond Abbey (plus de 310 km/h), avant de s'enfiler Copse puis le magique enchaînement Maggotts-Becketts-Chapel à la même vitesse, impose le respect. Et la passion.

À Silverstone, Hamilton est plus qu'aimé. Adulé. Dans son pays, en revanche… Malgré les six couronnes conquises, ses titres de noblesse restent maigres. Membre de l'Ordre de l'Empire britannique en 2008 lors de son premier sacre, le champion n'a, depuis, plus rien reçu. Alors que Jackie Stewart *(trois titres)* ou Stirling Moss ont été anoblis, Hamilton reste en bas de l'échelle malgré l'amour si souvent affiché de son drapeau dans lequel il aime se draper lors de ses couronnements sur les circuits. *« Il paye sans doute dans le public son départ précoce à l'étranger »*, explique Johnny Herbert. Très vite, Hamilton a déménagé. D'abord à Genève, près d'Alonso, son équipier d'alors, puis à Monaco dans l'immeuble de Nico Rosberg.

Tant pis si certains ne l'aiment pas. Lui continue de clamer son amour de la patrie. Et de Silverstone : *« Mon Dieu que c'est bon de piloter ici. Ces enchaînements… Cette course est vraiment spéciale. »* Voilà d'ailleurs deux ans qu'il milite pour que le Grand Prix d'Angleterre ait une existence à part, à lui. En dehors de Wimbledon, du British Open, ou de la Coupe du monde de cricket. Que cette épreuve soit respectée. F1

(*) Le règlement imposait alors les ravitaillements en essence. Partir avec un réservoir moins chargé permettait un meilleur chrono en qualifications, mais imposait un ravitaillement plus précoce en course.

Les Britanniques loin devant…

Victoires en Grand Prix

	Pilotes
1 Royaume-Uni	victoires 279 (19)
2 Allemagne	178 (7)
3 Brésil	101 (6)
4 France	79 (12)
5 Finlande	51 (5)

Titres de champion du monde

Au-delà du nombre de titres, c'est aussi par la profusion de champions du monde différents que le Royaume-Uni a imprimé sa marque. À l'opposé de l'Argentine, qui compte cinq titres, tous remportés par Juan Manuel Fangio, et de la France.

	titres	par… pilotes différents
1. Royaume-Uni	19 (10)	M. Hawthorn (1), G. Hill (2), J. Clark (2), J. Surtees (1), J. Stewart (3), J. Hunt (1), N. Mansell (1), D. Hill (1), L. Hamilton (6), J. Button (1).
2. Allemagne	12 (3)	M. Schumacher (7), S. Vettel (4), N. Rosberg (1).
3. Brésil	8 (3)	E. Fittipaldi (2), N. Piquet (3), A. Senna (3).
4. Finlande	4 (3)	K. Rosberg (1), M. Häkkinen (2), K. Räikkönen (1).
5. Italie	3 (2)	G. Farina (1), A. Ascari (2)
…		
10. France	4 (1)	A. Prost

…et au centre du jeu

Le Royaume-Uni a développé un savoir-faire qui a attiré de nombreuses petites équipes d'assembleurs châssis-moteur. D'où le grand nombre d'écuries qui se sont installées outre-Manche au cours de ces soixante-dix années.

	écuries
Royaume-Uni	41
Italie	19
France	12
Allemagne	9
États-Unis	6

Presse Sports, Williams Racing, Zac Mauger/LAT/McLaren




Lando Norris

Norris et Russell, visages de la Nouvelle Angleterre

Derrière l'indétrônable Hamilton, la longue tradition britannique des pilotes de F1 se poursuit.

Ce n'est pas demain que le Royaume-Uni se retrouvera dépeuplé en F1. La nouvelle génération est déjà là au cas où le roi Lewis s'en irait. Depuis l'an dernier, deux gamins nés à l'aube de ce siècle (1998 pour Russell, 1999 pour Norris), ont rejoint les glorieux aînés. Et, forts de soutiens importants (Mercedes pour Russell, McLaren pour Norris) et d'un talent certain, ils sont là pour longtemps.

« Lando est génial. Il fait vraiment, en tant que débutant, du super boulot, confie le sextuple champion du monde. *J'ai un peu l'impression de me retrouver en lui. Il débute, comme je l'ai fait, chez McLaren. Une belle équipe pour apprendre à grandir. À mon époque, c'était peut-être plus dur d'exister comme on avait envie de le faire. Alors qu'aujourd'hui l'écurie le laisse agir avec plus de liberté. »* Lando Norris, en plus d'un solide coup de volant, s'est affirmé dans le paddock par sa présence très humoristique sur les réseaux sociaux. Et encadré par une structure personnelle très professionnelle, le natif de Bristol a déjà marqué 49 points pour sa première saison en F1 (grâce notamment à deux sixièmes places à Bahreïn et en Autriche) et a terminé à la onzième place au général.

Son compatriote, George Russell, lui, n'est toujours pas arrivé à débloquer son compteur. *« La carrière de Russell est impressionnante*, corrige Hamilton. *Son palmarès le prouve* (vainqueur en GP3 en 2017, puis en F2 l'année suivante). » La faute à son arrivée chez Williams, en pleine reconstruction, qui l'a condamné à de tristes fonds de grille l'an dernier (meilleure place finale, 11e au GP d'Allemagne). Les premiers tours de roue de la FW43 sont plus prometteurs que l'absence de FW42 l'an dernier aux tests hivernaux. *« J'ai beaucoup appris*, confirme le protégé de Mercedes. *Et j'aspire à marquer vite mes premiers points. J'espère que je connaîtrai vite cela. Je suis ravi de ce qui arrive à Lando et Alex* (Albon). » Car, en plus des deux purs Britons, le paddock compte un troisième invité à ce prestigieux club des British Racing Drivers, le pilote thaïlandais de Red Bull, né et élevé à Londres, très proche de Russell. La tradition anglaise en F1 n'est pas près de se perdre… **F.F.**


George Russell

les records de la F1



70

Ferrari est la seule écurie à avoir participé à toutes les éditions du Championnat du monde depuis 1950. Michael Schumacher (ci-contre en 2006) lui a rapporté cinq titres pilotes.

Stéphane Mantey, Daniel Laine/*L'Équipe*

70 SAISONS
1018 GRANDS PRIX
108 VAINQUEURS

Lewis Hamilton talonne désormais Michael Schumacher au nombre de titres de champion du monde et au nombre de victoires en Grands Prix.

3 431
le record du nombre de points marqués en GP, détenu par L. Hamilton
S. Vettel en totalise **2985** et F. Alonso **1899**

238
le record de victoires en GP, détenu par Ferrari
McLaren en totalise **182** et Williams **114**

TOP 50 DES VAINQUEURS EN GP

- 23 Nico Rosberg (ALL)
- 22 Damon Hill (GBR)
- 21 Kimi Räikkönen (FIN)
- 20 Mika Häkkinen (FIN)
- 16 Stirling MOSS (GBR)
- 15 Jenson Button (GBR)
- 14 Graham HILL (GBR)
- 14 Jack Brabham (AUS)
- 14 Emerson Fittipaldi (BRE)
- 13 Alberto Ascari (ITA)
- 13 David Coulthard (GBR)
- 12 Mario Andretti (USA)
- 12 Carlos Reutemann (ARG)
- 12 Alan Jones (AUS)
- 11 Jacques Villeneuve (CAN)
- 11 Felipe Massa (BRE)
- 11 Rubens Barrichello (BRE)
- 10 James Hunt (GBR)
- 10 Ronnie Peterson (SUE)
- 10 Jody Scheckter (AFS)
- 10 Gerhard Berger (AUT)
- 9 Mark Webber (AUS)
- 8 Jacky Ickx (BEL)
- 8 Denny Hulme (NZL)
- 8 Max Verstappen (HOL)
- 7 René Arnoux
- 7 Juan Pablo Montoya (COL)
- 7 Daniel Ricciardo (AUS)
- 7 Valtteri Bottas (FIN)
- 6 Tony Brooks (GBR)
- 6 John Surtees (GBR)
- 6 Jochen Rindt (AUT)
- 6 Gilles Villeneuve (CAN)
- 6 Jacques Laffite
- 6 Riccardo Patrese (ITA)
- 6 Ralf Schumacher (ALL)
- 5 Giuseppe Farina (ITA)
- 5 Clay Regazzoni (SUI)
- 5 John Watson (GBR)
- 5 Michele Alboreto (ITA)
- 5 Keke Rosberg (FIN)
- 4
- 3
- 2
- 1

Et aussi...

4 victoires (3)
Dan Gurney (USA)
Bruce McLaren (NZL)
Eddie Irvine (GBR)

3 victoires (8)
Mike Hawthorn (GBR)
Peter Collins (GBR)
Phil Hill (USA)
Didier Pironi
Thierry Boutsen (BEL)
Heinz-Harald Frentzen (ALL)
Johnny Herbert (GBR)
Giancarlo Fisichella (ITA)

2 victoires (12)
Bill Vukovich (USA)
José-Froilan Gonzales (ARG)
Maurice Trintignant
Wolfgang Von Trips (ALL)
Pedro Rodriguez (MEX)
Jo Siffert (SUI)
Peter Revson (USA)
Patrick Depailler
Jean-Pierre Jabouille
Patrick Tambay
Elio De Angelis (ITA)
Charles Leclerc (MCO)

1 victoire (32)
Johnnie Parsons (USA)
Lee Wallard (USA)
Luigi Fagioli (ITA)
Piero Taruffi (ITA)
Troy Ruttman (USA)
Bob Sweickert (USA)
Luigi Musso (ITA)
Pat Flaherty (USA)
Sam Hanks (USA)
Jimmy Bryan (USA)
Rodger Ward (USA)
Jo Bonnier (SUE)
Jim Rathmann (USA)
Giancarlo Baghetti (ITA)
Innes Ireland (GBR)
Lorenzo Bandini (ITA)
Richie Ginther (USA)
Ludovico Scarfiotti (ITA)
Peter Gethin (GBR)
François Cevert
Jean-Pierre Beltoise
Carlos Pace (BRE)
Jochen Mass (ALL)
Vittorio Brambilla (ITA)
Gunnar Nilsson (SUE)
Alessandro Nannini (ITA)
Jean Alesi
Olivier Panis
Jarno Trulli (ITA)
Robert Kubica (POL)
Heikki Kovalainen (FIN)
Pastor Maldonado (VEN)

TOP 20 DES

160
140
120
100

Les autres pilotes en ac
177 N. Hülken
139 V. Bottas
93 D. Kvyat
23 A. Giovi



81

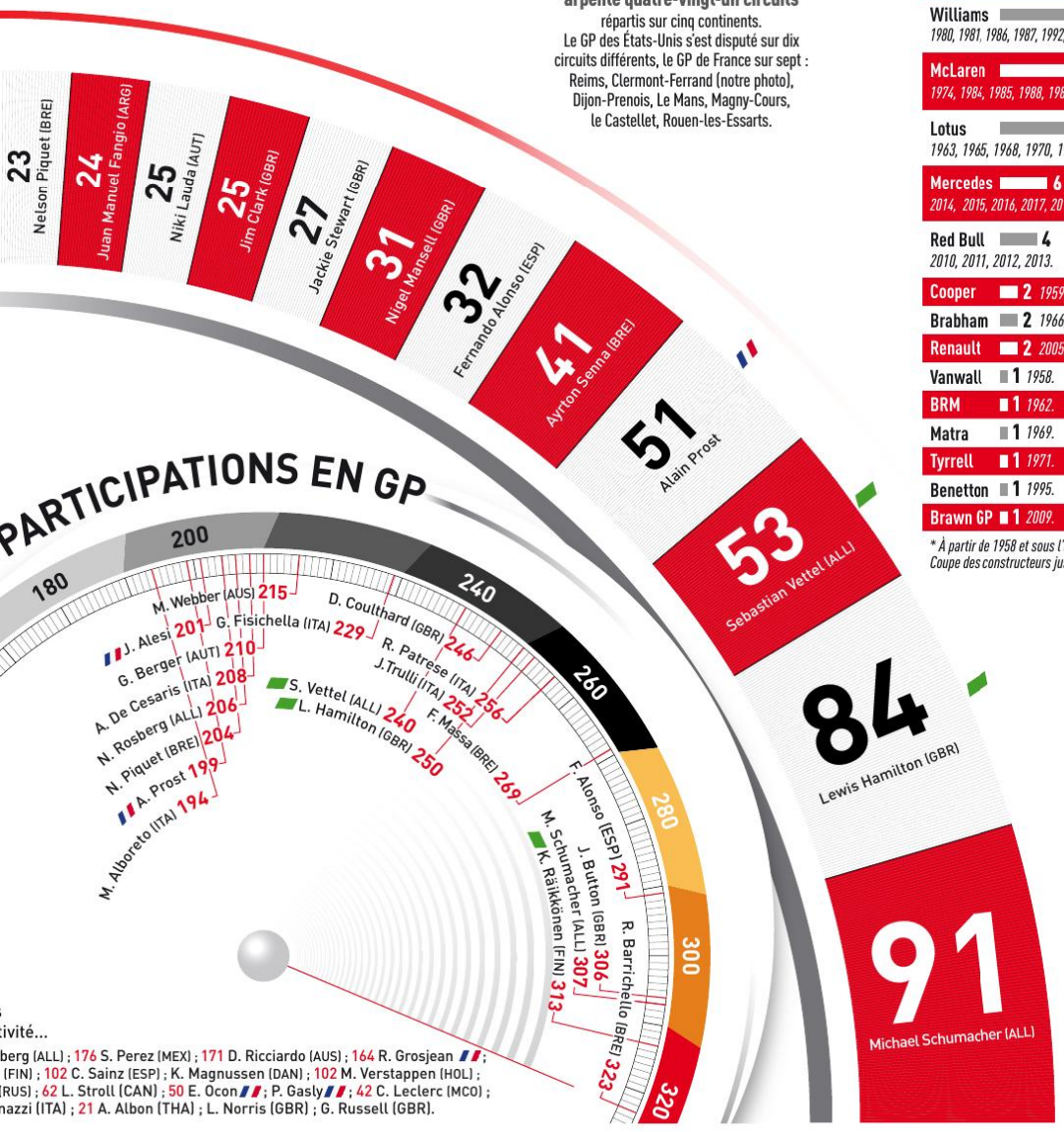
Depuis le premier Championnat du monde de F1, les pilotes ont arpenté quatre-vingt-un circuits répartis sur cinq continents. Le GP des États-Unis s'est disputé sur dix circuits différents, le GP de France sur sept : Reims, Clermont-Ferrand (notre photo), Dijon-Prenois, Le Mans, Magny-Cours, le Castellet, Rouen-les-Essarts.

2

En 70 ans, deux pilotes ont été sacrés Champions du monde après leur père : Damon Hill (après Graham Hill) et Nico Rosberg (après Keke Rosberg) (ci-contre).



PARTICIPATIONS EN GP



ivité...
berg (ALL) ; 176 S. Perez (MEX) ; 171 D. Ricciardo (AUS) ; 164 R. Grosjean ;
(FIN) ; 102 C. Sainz (ESP) ; K. Magnussen (DAN) ; 102 M. Verstappen (HOL) ;
(RUS) ; 62 L. Stroll (CAN) ; 50 E. Ocon ; P. Gasly ; 42 C. Leclerc (MCO) ;
nazzi (ITA) ; 21 A. Albon (THA) ; L. Norris (GBR) ; G. Russell (GBR).

Titres constructeurs*

Ferrari	16	*1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007, 2008.*
Williams	9	*1980, 1981. 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996, 1997.*
McLaren	8	*1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990,1990, 1998.*
Lotus	7	*1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1973, 1978.*
Mercedes	6	*2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019.*
Red Bull	4	*2010, 2011, 2012, 2013.*
Cooper	2	*1959, 1960.*
Brabham	2	*1966, 1967.*
Renault	2	*2005, 2006.*
Vanwall	1	*1958.*
BRM	1	*1962.*
Matra	1	*1969.*
Tyrrell	1	*1971.*
Benetton	1	*1995.*
Brawn GP	1	*2009.*

** À partir de 1958 et sous l'appellation Coupe des constructeurs jusqu'en 1981.*

Titres pilotes

7	M. Schumacher (ALL) *1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004.*
6	L. Hamilton (GBR) *2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019.*
5	J. M. Fangio (ARG) *1951, 1954, 1955, 1956, 1957.*
4	Alain Prost *1985, 1986, 1989, 1993.* S. Vettel (ALL) *2010, 2011, 2012, 2013.*
3	J. Brabham (AUS) *1959, 196, 1966.* J. Stewart (GBR) *1969, 1971, 1973.* Niki Lauda (AUT) *1975, 1977, 1984.* N. Piquet (BRE) *19811983, 1987.* A. Senna(BRE) *1988, 1990, 1991.*
2	A. Ascari (ITA) *1952, 1953.* J. Clark (GBR) *1963, 1965.* G. Hill (GBR) *1962, 1968.* E. Fittipaldi (BRE) 1972, 1974. M. Häkkinen (FIN) 1998, 1999. F. Alonso (ESP) 2005, 2006.
1	G. Farina (ITA) *1950.* M. Hawthorn (GBR) *1958.* P. Hill (USA) *1961.* J. Surtees (GBR) *1964.* D. Hulme (NZL) *1967.* J. Rindt (AUT) *1970.* J. Hunt (GBR) *1976.* M. Andretti (USA) *1978.* J. Scheckter (AFS) *1979.* A. Jones (AUS) *1980.* K. Rosberg (FIN) *1982.* N. Mansell (GBR) *1992.* D. Hill (GBR) *1996.* J. Villeneuve (CAN) *1997.* K. Räikkönen (FIN) *2007.* J. Button (GBR) *2009.* N. Rosberg (ALL) *2016.*

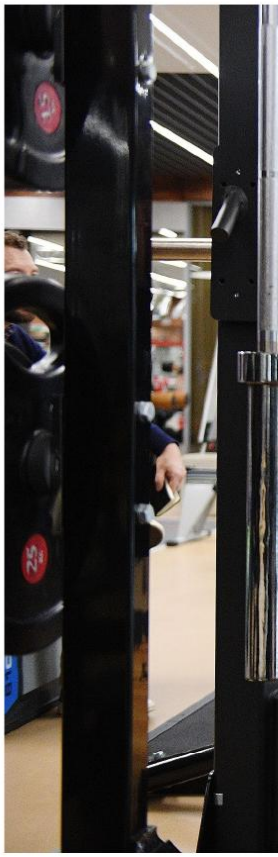
Top 10 des polemen

1	L. Hamilton (GBR)	88
2	M. Schumacher (ALL)	68
3	A. Senna (BRE)	65
4	S. Vettel (ALL)	55
5	J. Clark (GBR)	33
6	A. Prost	33
7	N. Mansell (GBR)	32
8	N. Rosberg (ALL)	30
9	J. M. Fangio (ARG)	29
10	M. Häkkinen (FIN)	26

Les autres pilotes en activité... 18 K. Räikkönen (FIN), 11 V. Bottas (FIN) ; 7 C. Leclerc (MCO), 3 D. Ricciardo (AUS) ; 2 M. Verstappen (HOL), 1 N. Hülkenberg (ALL), R. Kubica (POL).

histoires de pilotes





Franck Faugère, Sébastien Boué/*L'Équipe*, Bernard Cahier/Hulton archives/Getty Images, Rainer Schlegelmilch/Motorsport/Panoramic, Puma

En marge du GP de France, Henri Pescarolo (au second plan) se prépare à une balade à vélo relax en compagnie d'Emerson Fittipaldi, Arturo Mezario et Jacques Laffite (de gauche à droite).



VIS MA VIE DE PILOTE

Près d'un demi-siècle de F1 sépare l'expérience de Pierre Gasly et celle d'Henri Pescarolo qui ont, à distance, évoqué leurs vies de pilote respectives. Préparation, excès, rigolades. Leurs vies sur les circuits et en dehors. Croustillant.

ÉRIK BIELDERMAN

«Nous étions jeunes et larges d'épaules» – enfin pas tant que ça – *«Bandits joyeux, insolents et drôles. On attendait que la mort nous frôle…»* À mesure qu'Henri Pescarolo, 77 ans, ouvrait sa boîte à souvenirs et que s'échappaient des effluves de rires, d'insouciance, mais aussi de drames, trottait dans notre tête le premier couplet de la chanson de Bernard Lavilliers *On The Road Again*. Mais tout en fredonnant ces rimes et en devisant au salon Retromobile avec l'ancien pilote Matra et Williams, on trouvait le *«large d'épaules»* un poil exagéré. Mais attention à ne pas chatouiller l'ami Henri sur le sujet : *«On était tout de même des athlètes. La préparation physique et le suivi médical n'avaient rien de commun avec ce que vivent les pilotes modernes, mais on bossait dur. Avec Jean-Pierre Beltoise et Jean-Pierre Jabouille, on allait trois fois par semaine à l'Institut national des sports* (devenu Insep) *bosser avec les Jean-Claude Bouttier et autres Michel Jazy. Ils nous faisaient sacrément tirer la langue…»* Pierre Gasly, rencontré le même jour au Hyatt, porte Maillot à Paris, a, lui, le temps d'une escapade ludique, oublié Pyry Salmela, son préparateur physique et mental finlandais : *«Je me suis un peu lâché ces derniers jours. Surtout avec l'anniversaire de Neymar* (les 28 ans du Brésilien), *auquel j'ai été invité. Je suis rentré très tard… Alors, après, j'ai compensé. Je suis allé bosser en salle et courir. Ça fait du bien, de temps en temps, de relâcher la pression. Il ne faut pas croire que seuls les anciens savaient s'amuser.»*

Voilà. En deux saillies, le décor est planté. Henri Pescarolo ne veut pas passer pour un joyeux dilettante gentleman driver, et Pierre Gasly, avec près de cinquante ans de F1 entre les deux hommes, ne tient surtout pas à être caricaturé machine-à-bosser-qui-calcule-tout. Calories, watts, heures de sommeil, kilomètres avalés sur simulateur et autres phases de préparation psychologique. Du haut de ses 24 ans, le pilote Alpha Tauri (ex-Toro Rosso) se refuse à juger la *«qualité de vie des anciens»* : *«Je n'étais pas né, mais ils pouvaient se permettre de faire bien plus d'excès que nous. À l'époque, les écuries étaient moins professionnelles et la préparation physique et mentale sans doute pas aussi poussée. Quand je revois les images à la télé de James Hunt fumant sa cigarette sur la grille, juste avant le départ, je me dis qu'on ne verra plus jamais ça. Mais c'était des champions incroyables.»*

> **"On devait acheter nous-mêmes nos sandwiches"**
> HENRI PESCAROLO

Ah ça, oui. Incroyables. Voilà le bon mot. Repris au vol par Pescarolo : *«Les F1, à l'époque, n'avaient pas de direction assistée, pas d'ABS, à peine des suspensions et aucune assistance électronique. Il fallait être en super forme pour conduire ça. On se débrouillait comme on pouvait pour s'entretenir. Des préparateurs physiques ?»* Il éclate de rire. *«Déjà, il n'y avait personne dans les écuries pour nous donner à manger… On allait acheter des sandwiches aux buvettes. Les premiers préparateurs physiques ont débarqué au milieu des années 1970. Trop tard pour moi. La F1 c'était dur, mais moins que de courir les 24 Heures du Mans. À l'époque, on était deux pilotes seulement par voiture…»*

Un demi-siècle de F1 plus tard, il est question de frustration face à la farandole des desserts. *«Surtout le tiramisu*, peste Gasly. *Quand tu vois tes copains aller boire des bières, forcément, parfois, tu les envies et puis, très vite, tu te dis que les moments incroyables que tu vis justifient ces sacrifices. Je n'échangerais ma vie pour rien au monde. Mais attention, on n'est pas des moines. Disons qu'on est sérieux à 99 %.»* Et assistés de bout en bout. Henri Pescarolo se souvient surtout, ▶▶

EN BREF

HENRI PESCAROLO
77 ans. Né le 25 septembre 1942 à Paris.

En F1 :
- **56 GP disputés**
- **Meilleure qualification : 5e**
- **1 podium : GP de Monaco 1970 (3e)**

1968 : Matra
1970 : Matra
1971 et **1972** : March (Williams)
1973 : March et Iso Marlboro (Williams)
1974 : BRM (Motul)
1975 : Surtees
1976 : Surtees (Norev Racing)
1977 : March (British Formula 1)



Pierre Gasly, en pleine préparation hivernale. Mais « tu ne dois pas faire du muscle, précise-t-il. Le poids, en F1, c'est l'ennemi. »

lui, des années Williams : *« Fallait pas compter sur Franck pour nous réserver un hôtel ou nous faire à manger. On se débrouillait. Ça me plaisait cette ambiance décontractée. Quand je vois le barnum, aujourd'hui… C'est indécent. Non, franchement, je n'envie rien de ce que vivent les pilotes modernes. Sauf le fait d'avoir des agents. Pour mener une carrière, ça aide. Sinon rien. »* Et surtout pas les heures de simulateur… *« À notre époque, on avait le droit de faire des essais privés. On tournait donc pour de vrai. Les simulateurs, j'ai essayé, ça me donne mal au cœur. »*

> **"Le simulateur, c'est pas Mario Kart !"**
> PIERRE GASLY

Gasly, lui, n'a pas le choix : *« Je serais ingrat de me plaindre. Mais j'ai besoin de la compétition, de la confrontation pour me sentir bien. Le simulateur, c'est autre chose. C'est pas Mario Kart. Tu ne cherches pas à faire des temps. Tu n'as pas d'adversaires sur la piste. Tu fais du développement. C'est important. Ça fait partie du boulot. »*

Comme le travail en salle. *« Tu ne dois pas faire du muscle. Le poids, en F1, c'est l'ennemi*, explique Gasly. *Je suis un programme précis. Surtout pas pour faire du plus plus plus. »* Chez les anciens, la musculation pouvait passer par *« faire pomponnette »*. *« Ah ça, c'était du sport »*, s'exclame Pescarolo : *« Il y avait un pilote face à l'autre et on posait une coupe de champagne pleine sur le dos de la main, doigts pliés. On devait trinquer en essayant de faire tomber la coupe du copain, mais pas la sienne bien sûr. Pas facile. »* Les souvenirs se bousculent. Et voilà Graham Hill invité à la cérémonie. Cette fois, il est question de pomponnette royale : *« Il fallait chanter : "Chevaliers trinqueurs, chevaliers buveurs, levons le verre, levons-le bien…" Et on jetait, du dos de la main, le verre toujours en équilibre vers l'autre pilote qui devait le rattraper et le boire. »*

Les fêtes, c'était après la course, le dimanche soir. Henri Pescarolo le jure. *« Sauf pour James Hunt et quelques bambochards. Johnny Servoz-Gavin* (11 GP de 1967 à 1970), *lui, pouvait prendre une cuite la veille et avoir trois copines qui l'attendaient devant sa porte. C'était un phénomène. Mais ça fini par lui nuire. Ken Tyrrell n'appréciait pas trop. »* Difficile de trouver un Servoz-Gavin dans le paddock aujourd'hui. À peine se souvient-on de la mémorable cuite de Kimi Räikkönen, fin 2018, à l'heure de monter sur scène pour la remise des prix FIA. Mais la saison était terminée.

Seul Lewis Hamilton, qui aime afficher ses aventures sur les réseaux sociaux, se donne, lui, des airs d'affranchi. Et assume vivre sa vie une fois le paddock oublié. Gasly relativise : *« On a tous une vie en dehors, c'est juste la manière de la montrer qui varie. En tout cas, Lewis affiche ce qu'il est et ses choix. »* Et comme il accumule les titres – six – de champion du monde, même chez Mercedes, on laisse par contrat le champion britannique régler sa vie selon ses humeurs. Comme au bon vieux temps.



EN BREF

PIERRE GASLY
24 ans. Né le 7 février 1996 à Rouen.

En F1 :
- **47 GP disputés**
- **Meilleure qualification : 4e**
- **1 podium : GP du Brésil 2019 (2e)**

2017 et **2018** : Toro Rosso
2019 : Red Bull et Toro Rosso
2020 : Alpha Tauri

HAMILTON
« Je dois prendre soin de moi, je veux que la machine soit parfaite »

Quelle importance la préparation physique revêt-elle pour vous ?
La préparation physique est un des éléments les plus importants pour moi. Cet hiver, j'ai décidé d'incorporer à mes entraînements hivernaux plus de Pilates et de yoga *(après avoir essayé la boxe et le karaté ces dernières années)*, ainsi que beaucoup d'étirements et de méditation. L'an dernier, j'avais pris du poids, j'étais presque devenu gros, j'étais moins agile, moins rapide. J'ai ajusté mon poids, j'ai beaucoup plus d'énergie, je me sens plus vif. Durant la trêve hivernale, il faut se concentrer sur ce bien-être physique, recharger les batteries, muscler le corps au maximum afin d'être capable de gérer l'année en surfant sur ce travail.
Cette façon de l'envisager vient-elle du fait que vous vous sentez plus vieux ? Moins fort que la nouvelle génération ?
Non, non ! Pas du tout. Cet hiver, je me suis demandé comment je pouvais faire mieux que la saison passée *(11 victoires en 21 Grands Prix)*. Je sais, après toutes ces années, ce que peut être la fatigue avec tous ces voyages. Je sais que je dois prendre soin de moi. Je veux que la machine soit parfaite. Je sais à quel point il est difficile de gagner et que tout se joue dans les détails. Chaque "pourcent" gagné est important, il ne faut rien négliger.
Entre le Hamilton de 2007 et celui de cette année, quelle différence y a-t-il ?
De mon approche à mon engagement, tout a changé. Quand j'ai débuté, j'étais rapide, je ne me posais pas de question, je voulais courir vite, nager longtemps, je ne cherchais pas à recharger les batteries. Angela *(Cullen, sa physio)* m'accompagne désormais les lendemains de Grand Prix. Elle me fait faire des joggings pour s'assurer que tout va bien. Et c'est la première fois qu'elle m'accompagne dès le mois de janvier, elle m'a énormément aidé en termes de récupération. » **F. F.**



Lewis Hamilton s'efforce de modifier sa préparation lors de chaque intersaison. Pour l'adapter à ses besoins spécifiques. Et à son âge.

le calendrier

AUSTRALIE (Melbourne)	BAHREÏN (Sakhir)	VIETNAM (Hanoi)	CHINE (Shanghai)	PAYS-BAS (Zandvoort)	ESPAGNE (Barcelone)
Podium 15 MARS	Podium 22 MARS	Podium 5 AVRIL	Podium REMIS	Podium 3 MAI	Podium 10 MAI
1re place :	1re place :	1re place :	1re place :	1re place :	1re place :
2e place :	2e place :	2e place :	2e place :	2e place :	2e place :
3e place :	3e place :	3e place :	3e place :	3e place :	3e place :

HONGRIE (Budapest)	BELGIQUE (Spa-Francorchamps)	ITALIE (Monza)	SINGAPOUR (Marina Bay)	RUSSIE (Sotchi)	JAPON (Suzuka)
Podium 2 AOÛT	Podium 30 AOÛT	Podium 6 SEPTEMBRE	Podium 20 SEPTEMBRE	Podium 27 SEPTEMBRE	Podium 11 OCTOBRE
1re place :	1re place :	1re place :	1re place :	1re place :	1re place :
2e place :	2e place :	2e place :	2e place :	2e place :	2e place :
3e place :	3e place :	3e place :	3e place :	3e place :	3e place :



CALEN

FAIRE TOMBER L'IDOLE

Schumacher règne encore en maître sur la F 1 mais Hamilton, qui domine la discipline depuis 2014, n'est qu'à une couronne de l'Allemand. L'année sera cruciale pour voir l'Anglais rejoindre le Kayser ou savoir qui est capable de destituer le maître de la décennie.

FRÉDÉRIC FERRET

À la fin, il n'en restera qu'un. L'antienne est connue mais, cette année, elle prend une toute autre saveur. Le cru 2020 est capital pour l'histoire du sport, l'année où la F1 célèbre ses soixante-dix ans et Ferrari ses 1000 GP (vraisemblablement au Paul-Ricard si le calendrier n'est pas trop bouleversé par le coronavirus). Quelle qu'en soit l'issue, son bouquet sera charpenté et son vainqueur adulé. Lewis Hamilton peut égaler le nombre de titres de Michael Schumacher (sept), un record que l'on pensait intouchable il y a cinq ans. Schumi était le Dieu de la discipline, l'égal de Pelé en football ou de Merckx en cyclisme. Depuis deux ans, son statut vacille. Il pourrait être rejoint alors que la chose a longtemps paru impensable.

Les idoles sont faites pour tomber. Elles ont toujours été déboulonnées. Mais qui en sera capable ? Hamilton n'avait jamais osé y songer jusqu'à ce soir de Mexico 2018 où, avec sa cinquième couronne, il avait rejoint le mythique Juan Manuel Fangio. Dans une conférence de presse qui n'en finissait plus tant l'Anglais avait envie de partager son bonheur, il avait avoué cette envie. Depuis, il s'attelle à limer chacun des boulons qui tiennent encore au firmament la statue du Commandeur. Les poles ont été croquées il y a longtemps (88 à 68), les nombres de victoires (91 contre 84) et de podiums (155 contre 151) devraient vite être avalés, le record de succès sur une piste aussi (8 en France pour l'Allemand et 7 au Canada pour l'Anglais).

Pourquoi une telle confiance ? Car Hamilton continue de rouler en Mercedes. Depuis 2014, l'écurie allemande est imbattable et s'attaque, elle aussi, à l'Histoire en passant devant l'impériale Armée rouge mise en place par Jean Todt à la fin du siècle dernier. Une Invincible armada mise au service de Schumi, justement, et qui remporta six titres d'affilée. Comme Mercedes l'an dernier. Gagner encore en fin d'année permettrait aux hommes de Toto Wolff d'être les seuls au ▶▶



DRIER DES GRANDS PRIX F1 2020 (*)

(*) En raison de l'épidémie de coronavirus, certaines dates sont susceptibles d'être modifiées.

BARÈME DES POINTS (depuis 2010)

1er	25 pts	6e	8 pts
2e	18 pts	7e	6 pts
3e	15 pts	8e	4 pts
4e	12 pts	9e	2 pts
5e	10 pts	10e	1 pt

Jérôme Prévost/L'Équipe

▶▶ sommet. Et ils en ont clairement envie. À Brackley, il n'a jamais été question de vivre la supériorité mais de la défendre, la construire, la renforcer. L'an dernier, ils avaient construit deux monoplaces durant l'hiver afin de voir quelle serait la meilleure. Cette année, ils ont débarqué à Barcelone avec une ingénieuse idée qui a fasciné le paddock et… l'a assommé. D'un coup de volant, ses pilotes peuvent jouer sur la pince des roues, les remettre à l'horizontale pour, sans doute, jouer sur la température et la dégradation du pneu. Ils ont déjà un nom pour ce système (DAS, dual axis steering), qui attendra son homologation à Melbourne, mais sur laquelle ils travaillent depuis longtemps et qui peut offrir un atout en plus à une voiture qui n'en a pas besoin.

Mercedes a, depuis deux ans, rappelé qu'il n'était pas qu'un fabricant de moteurs. L'écurie avait brillamment réussi son V6 hybride en 2014, tuant toute concurrence. La voilà nantie d'une armée de cerveaux qui savent aussi bien ciseler un châssis que les maîtres de Red Bull. Hamilton se présente donc encore et toujours en favori. Il paraît sans faille, comme Schumacher et ses sept titres en 2005. Fernando Alonso et Renault l'avaient alors fait chuter. Par deux fois. Les idoles sont faites pour tomber. Hamilton le sait mieux que personne. L'an dernier, il a vu cette bande de louveteaux lui caresser le mollet, lui chatouiller l'ego. Il a résisté mais a compris, lui qui avait su, justement, faire chuter Alonso puis Vettel.

Contre l'Anglais, ils se présentent à trois. Deux gamins et un roi déchu. Ferrari a revu sa copie de fond en comble. La voiture a changé de philosophie, a été ajustée aux demandes de Vettel. Désormais, la Ferrari se veut rapide en courbe quitte à handicaper la vitesse de pointe. Voilà la Scuderia venue jouer sur les terres de Red Bull, dont la spécialité a toujours été cette capacité à aller vite en courbe. Et Mercedes qui, depuis deux ans, en est devenue maître.

Verstappen annonce la couleur. Malgré son âge (22 ans), il compte déjà plus de départs (102) que James Hunt (98) ou Jackie Stewart (99) et veut prendre la place d'Hamilton. *« Il pilote comme un dieu mais n'en est pas un ! »*, déclarait l'insolent en janvier. Si son Honda ne le lâche pas et que Milton Keynes lui a ciselé une RB16 féline, il a les armes.

Si le duo de Ferrari le laisse tranquille. Car Leclerc et Vettel ont, eux-aussi, envie de ce titre 2020. Être celui qui offrirait enfin la couronne à Maranello après une décennie de disette (2007 pilotes et 2008 constructeurs) assurerait à son auteur un statut déjà légendaire. Vettel en a fait son dernier objectif. Et Leclerc son premier. Il a vu et senti le poids de l'histoire et du bonheur en gagnant à Monza. Ramener le – ou les – trophées à Fiorano aurait un goût encore plus fort. Mais il faudra battre Hamilton. Rosberg y a laissé sa carrière en 2016. L'Anglais est du marbre dont on fait les icônes, même s'il est apparu plus serein et souriant que jamais. Une légende en marche pas prête à se faire déboulonner. **E**

Le dispositif de Canal +

La course

- Vendredi
ESSAIS libres 1 et 2 en direct
sur CANAL+ WEEK-END
- Samedi
ESSAIS libres 3 sur CANAL+ WEEK-END
QUALIFICATIONS en direct
sur CANAL+ WEEK-END ou CANAL+
- Dimanche
LA GRILLE : une heure avant le départ,
en direct sur CANAL +

Les magazines

- Dimanche
FORMULA ONE, en direct
après le Grand Prix
sur CANAL + ou CANAL + SPORT
- Mercredi
ON BOARD, AU CŒUR DE LA F1,
à 20 heures sur CANAL + SPORT
- Jeudi
INFOSPORT MÉCA,
à 20 h 15 sur INFOSPORT +

À nouveau quatre Grands Prix pour la Une TF1

Comme depuis 2018, lors de son retour en Formule 1, TF1 concentrera à nouveau ses efforts sur quatre courses, à commencer par le GP de Monaco (24 mai). Elle retransmettra aussi le GP de France (28 juin), dont elle diffusera également la séance de qualifications, le samedi sur TMC. Les deux autres GP seront déterminés au cours de la saison en fonction du scénario du Championnat du monde. L'an passé, la Une avait aussi diffusé les GP de Belgique et des États-Unis sur TMC.



Mercedes

Débuts en GP France 1954 (retrait en 1955, retour en 2010)
Écurie : **basée à Brackley** (GBR)
Nationalité : **allemande**
GP disputés 210

Titres mondiaux
Pilotes 8 (Fangio, 1954 et 1955 ; Rosberg, 2016 ; Hamilton, 2014, 2015, 2017, 2018 et 2019).
Constructeurs 6 (de 2014 à 2019)
Victoires : **102** / Saison 2019 : **1er** – Site internet : **www.mercedesf1.com**



Ferrari

Débuts en GP Monaco 1950
Écurie : **basée à Maranello (ITA)**
Nationalité : **italienne**
GP disputés 991

Titres mondiaux
Pilotes :15 (Ascari 1952 et 1953 ; Fangio 1956 ; Hawthorn 1958 ; P. Hill 1961, Surtees 1964 ; Lauda 1975 et 1977 ; Scheckter 1979 ; M. Schumacher 2000, 2001, 2002, 2003 et 2004 ; Räikkönen 2007)
Constructeurs : 16 (1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007 et 2008)
Victoires : **238** / Saison 2019 : **2e** – Site internet : **www.formula1.ferrari.com**



Lewis Hamilton

(GBR)
35 ans, né le 7 janvier 1985 à Stevenage
1er GP : **Australie 2007**
GP disputés : **250**
Titres mondiaux : **6**
(2008, 2014, 2015, 2017, 2018 et 2019)
Victoires : **84**
Pole-positions : **88**
Saison 2019 : **1er** (11 victoires, 413 points)
www.lewishamilton.com

44



Valtteri Bottas

(FIN)
30 ans, né le 28 août 1989 à Nastola
1er GP : **Australie 2013**
GP disputés : **139**
Victoires : **7**
Pole-positions : **11**
Saison 2019 : **2e** (4 victoires, 326 points)
www.valtteribottas.com

77



Sebastian Vettel

(ALL)
32 ans, né le 3 juillet 1987 à Heppenheim
1er GP : **États-Unis 2007**
GP disputés : **240**
Titres monciaux : **4**
(2010, 2011, 2012 et 2013)
Victoires : **53**
Pole-positions : **57**
Saison 2019 : **2e** (1 victoire, 240 points)
www.sebastianvettel.de

5



Charles Leclerc

(MCO)
22 ans, né le 16 octobre 1997 à Monaco
1er GP : **Australie 2018**
GP disputés : **42**
Victoires : **2**
Pole-positions : **7**
Saison 2019 : **4e** (2 victoires, 264 points)
www.charlesleclerc.com

16



Red Bull

ASTON MARTIN Red Bull RACING

Débuts en GP Australie 2005
Écurie : **basée à Milton Keynes** (GBR)
Nationalité : **autrichienne**
GP disputés 286

Titres mondiaux
Pilotes 4 (Vettel 2010 à 2013)
Constructeurs 4 (2010 à 2013)
Victoires : **62** / Saison 2019 : **3e** – Site internet : **www.redbullracing.com**



Renault

RENAULT F1 TEAM

Débuts en GP Grande-Bretagne 1977
Écurie : **basée à Enstone** (GBR)
Nationalité : **française**
GP disputés 383

Titres mondiaux
Pilotes 2 (Alonso 2005 et 2006)
Constructeurs 2 (2005 et 2006)
Victoires : **35** / Saison 2019 : **5e** – Site internet : **www.renaultsport.com**



Max Verstappen

(HOL)
22 ans, né le 30 septembre 1997
à Hasselt (BEL)
1er GP : **Australie 2015**
GP disputés : **102**
Victoires : **8**
Pole-positions : **2**
Saison 2019 : **3e** (3 victoires, 278 points)
www.verstappen.nl

33



Alexander Albon

(THA)
23 ans, né le 23 mars 1996
à Londres (GBR)
1er GP : **Australie 2019**
GP disputés : **21**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **4e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **8e** (92 points)
www.alexalbon.com

23



Daniel Ricciardo

(AUS)
30 ans, né le 1er juillet 1989 à Perth
1er GP : **Grande-Bretagne 2011**
GP disputés : **171**
Victoires : **7**
Pole-positions : **3**
Saison 2019 : **9e** (54 points)
www.danielricciardo.com

3



Esteban Ocon

(FRA)
23 ans, né le 17 septembre 1996 à Évreux
1er GP : **Belgique 2016**
GP disputés : **50**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **5e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **non-disputée**

31

Renault, Jérôme Prévost/L'Équipe

guide 2020 les écuries et les pilotes



Mc Laren

Débuts en GP France 1966
Écurie : **basée à Woking** (GBR)
Nationalité : **britannique**
GP disputés 863

Titres mondiaux
Pilotes 12 (Fittipaldi, 1974 ; Hunt 1976 ; Lauda 1984 ; Prost, 1985, 1986 et 1989 ; Senna 1988, 1990 et 1991 ; Häkkinen 1998 et 1999 ; Hamilton 2008)
Constructeurs 8 (1974, 1984, 1985, 1988, 1989, 1990, 1991 et 1998)
Victoires : **182** / Saison 2019 : **4e**
Site internet : **www.mclaren.com**



Alpha Tauri

Débuts en GP Bahreïn 2006
Écurie : **basée à Faenza** (ITA)
Nationalité : **italienne**
GP disputés 247

Meilleur résultat en GP 1er
Pole-position : 1
Meilleur championnat 6e (2008)
Saison 2018 : 9e
Site internet :
www.scuderiaalphatauri.com



SportPesa

Débuts en GP Belgique 2018
Écurie : **basée à Silverstone** (GBR)
Nationalité : **canadienne**
GP disputés 30

Meilleur résultat en GP 4e
Pole-position : 0
Meilleur championnat 7e (2019)
Saison 2019 : 7e
Site internet : **www.racingpointf1.com**







Lando Norris

(GBR)
20 ans, né le 13 novembre 1999 à Bristol
1er GP : **Australie 2019**
GP disputés : **21**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **6e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **11e** (0 victoire, 49 points)
www.landonorris.com

Carlos Sainz Jr

(ESP)
25 ans, né le 1er septembre 1994 à Madrid
1er GP : **Australie 2015**
GP disputés : **102**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **3e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **6e** (0 victoire, 96 points)
www.carlossainz.es

Daniil Kvyat

(RUS)
25 ans, né le 26 avril 1994 à Oufa
1er GP : **Australie 2014**
GP disputés : **93**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **2e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **13e** (0 victoire, 37 points)
www.en.kvyat.com

Pierre Gasly

(FRA)
24 ans, né le 7 février 1996, à Rouen
1er GP : **Malaisie 2017**
GP disputés : **47**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **2e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **7e** (0 victoire, 95 points)
www.pierregasly.com

Lance Stroll

(CAN)
21 ans, né le 29 octobre 1998 à Montréal
1er GP : **Australie 2017**
GP disputés : **62**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **3e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **15e** (0 victoire, 21 points)
www.lancestroll.com

Sergio Perez

(MEX)
30 ans, né le 26 janvier 1990 à Guadalajara
1er GP : **Australie 2011**
GP disputés : **176**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **2e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **10e** (0 victoire, 52 points)
www.sergioperez.mx

4 55 26 10 4 55



Alfa Romeo

Débuts en GP Afrique du Sud 1993
Écurie : **basée à Hinwil (SUI)**
Nationalité : **suisse**
GP disputés 373

Meilleur résultat en GP 2e
Pole-position : 0
Meilleur championnat 4e (2001)
Saison 2018 : 8e
Site internet : **www.sauber-groupe.com**



Haas

Débuts en GP Australie 2016
Écurie : **basée à Kannapolis (USA) et Banbury (GBR)**
Nationalité : **américaine**
GP disputés 83

Meilleur résultat en GP 4e
Pole-position : 0
Meilleur championnat 5e (2018)
Saison 2019 : 9e
Site internet : **www.haasf1team.com**



Williams

Débuts en GP Argentine 1975
Écurie : **basée à Grove (GBR)**
Nationalité : **britannique**
GP disputés 744

Titres mondiaux
Pilotes 7 (Jones 1980 ; K. Rosberg 1982 ; Piquet 1987 ; Mansell 1992 ; Prost 1993 ; D. Hill 1996 ; J. Villeneuve 1997)
Constructeurs 9 (1980, 1981, 1986, 1987, 1992, 1993, 1994, 1996 et 1997)
Victoires : **114** / Saison 2019 : **10e**
Site internet : **www.williamsf1.com**



Kimi Räikkönen

(FIN)
40 ans, né le 17 octobre 1979 à Espoo
1er GP : **Australie 2001**
Titre mondial : **1** (2007)
GP disputés : **313**
Victoires : **21**
Pole-positions : **18**
Saison 2019 : **12e** (0 victoire, 43 points)
www.kimiraikkonen.com

Antonio Giovinazzi

(ITA)
26 ans, né le 14 décembre 1993 à Martina Franca
1er GP : **Australie 2017**
GP disputés : **23**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **5e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **17e** (14 points)
www.antoniogiovinazzi.com

Romain Grosjean

(FRA)
33 ans, né le 17 avril 1986 à Genève (SUI)
1er GP : **Europe (Valence) 2009**
GP disputés : **164**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **2e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **18e** (8 points)
www.romaingrosjean.com

Kevin Magnussen

(DAN)
27 ans, né le 5 octobre 1992 à Roskilde
1er GP : **Australie 2014**
GP disputés : **102**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **2e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **16e** (20 points)
www.kevinmagnussen.com

George Russell

(GBR)
22 ans, né le 15 février 1998 à King's Lynn
1er GP : **Australie 2019**
GP disputés : **21**
Victoires : **0**
Meilleur résultat en GP : **11e**
Pole-positions : **0**
Saison 2019 : **20e** (0 point)
www.georgerussell63.com

Nicholas Latifi

(CAN)
24 ans, né le 29 juin 1995 à Montreal
Débute en F1
Parcours :
F 2 (DAMS, 2017 à 2019), Williams (2020)
www.nicholaslatifi.com

7 99 8 20 63 6

Glenn Dunbar/Racing Point, Andy Hone/LAT Images/Haas, Jérôme Prévost/L'Équipe





Vue aérienne du circuit le 7 janvier dernier (ci-dessus). Il a été achevé le 26 février. Ci-contre, le virage qui sépare la partie circuit des rues existantes.



Moy/XPB/Presse Sports, Vietnam Grand Prix



Ci-dessous, la tribune principale du bâtiment des stands. Celui-ci mesure 300 m de long et surplombe l'une des plus longues lignes droites du Championnat du monde : 1,5 km.



MICHAEL MASI : « Le Vietnam découvre le sport auto »

L'Australien, directeur de course de la FIA et successeur de Charlie Whiting, décédé l'an dernier, raconte comment il a trouvé sa place et son rôle dans l'homologation de nouveaux circuits comme ceux de Zandvoort et, surtout, Hanoï.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
FRÉDÉRIC FERRET

GENÈVE (SUI) - La cafétéria, lumineuse, de la FIA donne sur l'aéroport suisse où les avions ne cessent de décoller. L'Australien qui fêtera, tristement, sa première année à la tête de la direction de course de la Formule 1 à Melbourne, n'est pas vêtu de la traditionnelle chemise blanche, emblème du regretté Charlie Whiting à qui il a dû, il y a un an, brutalement succéder. Devant un cappuccino, celui qui fut à la tête du V8 Supercar puis en charge, durant quatre ans, du GP de Corée, revient sur cette année éprouvante, sa manière de succéder à la figure emblématique que fut Whiting mais aussi à son « autre » travail, celui qui consiste à valider les nouveaux circuits. Cela tombait bien, l'entretien s'est passé au lendemain de son retour du Vietnam, où Hanoï achevait les travaux de la piste qui accueillera son premier Grand Prix (5 avril).

« Comment s'est passé votre dernière visite au Vietnam ?
J'en suis revenu le 22 janvier. Il s'agissait d'une visite d'inspection. J'y retournerai encore une ou deux fois avant le Grand Prix.

En quoi consiste une inspection ?
Il ne s'agit pas vraiment d'inspection même si, effectivement, j'inspecte *(il sourit)*. Je parlerais plutôt de conseils. L'important est surtout de voir comment les travaux avancent, comme à Hanoï où il s'agit d'une première édition. Au Vietnam, la chose est d'autant plus compliquée que la piste est composée d'une partie permanente et d'une autre qui emprunte les routes.

Sur le même modèle que Singapour ?
C'est le même principe. Le Vietnam a suivi la même voie, avec un bâtiment et des stands construits sur une partie du tracé qui restera permanente, le reste étant sur la voie publique.

Combien de fois serez-vous allé au Vietnam avant l'épreuve ?
Cinq ou six fois au total. La dernière devrait intervenir juste après Bahreïn afin de tout valider. Bien sûr, je surveille aussi la construction des rails, l'endroit où ils sont installés, la manière dont sont construits les vibreurs, l'entrée et la sortie des stands. Surtout pour un circuit en ville.



Combien de membres de la FIA vous accompagnent ?
J'y vais seul mais je travaille avec l'inspecteur du circuit, en l'occurrence Tim Schenken *(ex-pilote de F1 devenu directeur de course du GP d'Australie)*. Il coordonne le travail avec l'ASN locale *(autorité sportive nationale)* et la Fédération vietnamienne du sport auto (VMA). Ils ont travaillé avec la fédération australienne pour mettre tout cela sur pied, je connais pas mal de monde là-bas *(il sourit)*. Quant aux Vietnamiens, ils sont coopératifs et très à l'écoute.

Comment jugez-vous ce circuit ?
Je n'ai aucune hésitation en ce qui concerne la piste. Pour l'encadrement, la VMA sera aidée d'Australiens, comme c'était le cas lors du GP de Corée (2010 à 2013).

Un autre circuit arrive au calendrier (Zandvoort le 3 mai), mais contrairement à Hanoï, il existe déjà une piste. Travaillez-vous différemment ?
Pas du tout. Zandvoort n'a plus accueilli de Grand Prix depuis bien longtemps (1985). Beaucoup de gens sont nouveaux en F1. La seule différence, c'est qu'eux ont l'expérience de la course automobile, mais il faut les familiariser avec la F1 moderne. C'est plus facile que pour le Vietnam qui, lui, découvre le sport auto.

Le Paul-Ricard va, lui aussi, procéder à des aménagements de la piste. Où en êtes-vous ?
Le process est en cours, avec des simulations pour vérifier les modifications en termes de sécurité, mais aussi de course *(voir pages 32-33)*.

Votre travail ne se limite pas à inspecter les circuits. Vous êtes aussi le directeur de course. Vous attendiez-vous à vivre une telle première année ?
Non, non, vraiment pas *(il éclate de rire)* ! Il y a un an, je me préparais à devenir le directeur de course de la F2 et de la F3. Et puis, nous avons perdu Charlie *(Whiting, l'historique directeur, décédé le jeudi du GP d'Australie 2019)*. Je crois que cette année, Melbourne sera un moment très émouvant pour tous. Et pour moi en particulier. En ce qui concerne mon travail, cette saison fut une véritable montagne russe émotionnelle. J'ai adoré, j'ai appris à travailler de manière plus étroite avec les pilotes, les directeurs sportifs et les patrons d'équipe.

Pensez-vous qu'ils ont cherché à jouer de votre « jeunesse » à ce poste et d'une expérience moins importante que celle de Charlie ?
L'expertise de Charlie et les domaines que comprenait son champ de compétence étaient tout simplement extraordinaires. Il couvrait toute la F1. Charlie était LA référence. Pour ce qui est de mes relations avec les écuries et les pilotes, notre relation a évolué durant l'année. À Melbourne, ce fut parfait. Ils ont été très respectueux. Mais, à chaque course, la pression s'est accrue. C'est leur boulot, je le comprends. Le mien est d'y résister, de dire où se situent les limites.

Cette idée du drapeau noir et blanc (un équivalent du carton jaune, qui n'était plus utilisé en F1 depuis plusieurs années), est-ce une idée que vous aviez depuis longtemps ?
J'y ai pensé très vite en début de saison. Il est très souvent utilisé dans bien d'autres catégories du sport auto. J'ai donc beaucoup réfléchi, beaucoup échangé avec ces disciplines qui l'utilisaient. Avant la coupure estivale, les équipes ont reçu une directive les informant que ce drapeau pourrait désormais être utilisé. Il s'agissait de signifier de manière publique ce que nous disions déjà aux teams ou aux pilotes. Le public, les media mais aussi les téléspectateurs et les autres pilotes pouvaient désormais savoir que la direction de course jugeait ce comportement limite et qu'un avertissement venait d'être adressé.

Êtes-vous d'accord pour dire que vous êtes moins dur avec les pilotes ? Qu'il leur est désormais plus facile de combattre roue dans roue ?
Je ne dirai pas que j'en suis responsable. J'arrive dans le mouvement de la campagne *"Let them race"*. Il s'agit d'efforts combinés pour laisser les pilotes plus libres en course, de reculer les frontières de ce qu'il est possible de faire.

Quelle est la partie qui vous paraît la plus dure dans votre travail de directeur de course ?
Il n'y a pas un domaine en particulier. Je parlerais plutôt d'intensité du travail. Le Grand Prix d'Allemagne, l'an dernier, était très éprouvant, par exemple, à cause de tout ce qui est arrivé *(de nombreuses sorties de piste et accrochages)* et pour lequel il fallait être prêt. Spa fut très dur émotionnellement avec l'accident d'Anthoine *(Hubert, décédé en F2)*.

Pensez-vous que les pilotes demanderont un jour à la radio "prévenez Michael" comme ils avaient l'habitude de le faire avec Charlie ?
(Il sourit) Ce serait sympathique que cela arrive mais ce n'est pas à moi de dire si cela arrivera. »

> **"À Hanoï, la piste est composée d'une partie permanente et d'une autre qui emprunte les routes (...) C'est le même principe qu'à Singapour"**



UN PAUL-RICARD SINON RIEN

Il y a cinquante ans, l'entrepreneur marseillais était à l'origine de la conception de la piste du Castellet. Un caprice sur lequel il a toujours veillé, marquant de son empreinte le tracé varois.



En 1969, les pilotes Jabouille (lunettes noires), Mazet (au centre, en blanc) et Beltoise (tout à droite) sont réunis sur le site, qui n'est encore qu'un plateau caillouteux.

L'ÉQUIPE DU 24 JUIN 2018
FRÉDÉRIC FERRET

Merci aux chèvres. C'est un peu grâce à elles que l'idée est venue de construire une piste de Formule 1 sur ce plateau caillouteux, où seule la sèche garrigue pouvait résister aux assauts du mistral. Là-haut, surplombant les baies de Cassis et Bandol, Paul Ricard avait décidé de prendre sa retraite. En ermite, dans sa bergerie, il veillait sur ses chèvres, tout en cherchant à agrandir son usine de pastis. Et ce plateau avait tous les atouts pour accueillir sa manufacture marseillaise de Sainte-Marthe, devenue trop petite.

D'autres chèvres ont joué un rôle tout aussi primordial que les caprins de Paul Ricard. En 1968, les édiles du Castellet refusent à l'entrepreneur le permis de construire. Pas grave. Une fois la colère passée, Ricard décide de tracer, sur ce plateau du Camp, une piste automobile. Il y a déjà auparavant construit un aérodrome (*«du soleil»*, c'était alors son nom). On y fera venir les pilotes de F1. Il a payé pour la piste d'avion, il fera payer pour les stands de F1, inventant avec Jean-Pierre Paoli, premier directeur du circuit, les loges VIP qui financeront les travaux et permettront d'accueillir, de 1971 à1990, quatorze GP de France, en alternance avec Dijon.

En 1969, il veut faire référence, concurrencer les 24 Heures ou les 500 Miles. Il s'en inspirera pour obtenir un tracé ultrarapide mais sûr. *«Paul Ricard voulait démontrer que les routes françaises n'étaient plus adaptées à l'auto. Elles dataient du temps des charrettes*, souligne Paoli. *L'autoroute, elle, était moins dangereuse. C'est ce qu'il a voulu démontrer avec cette boucle fermée qu'était son circuit.»* Début 1969, l'homme s'entoure de spécialistes, fait venir des pilotes pour bâtir ce nouveau rêve. Les deux Jean-Pierre, Beltoise et Jabouille, ▶▶



viennent, parfois accompagnés d'Henri Pescarolo, assister le maître dans ses travaux. *« C'était incroyable*, se souvient Jabouille. *On retravaillait le tracé en direct. C'était un précurseur. Il voulait de la vitesse, comme à Indy et au Mans, mais aussi de la sécurité. Il avait compris l'intérêt des dégagements et des rails. Aujourd'hui, c'est la norme. À l'époque, c'était une innovation. Les bulldozers réalisaient nos souhaits dans l'instant. Il y avait des pilotes, mais aussi un journaliste, Johnny Rives, qui était à l'époque en charge de la F1 à* L'Équipe. *Et même un jeune stagiaire nommé Jean Todt. »*

"Dès qu'il entendait le bruit des moteurs, il était capable de tout quitter pour descendre voir les voitures tourner"
SON FILS ALEXANDRE

La piste est finie en moins de deux ans, et inaugurée le 18 avril 1970. Sans son créateur, encore fâché des contraintes administratives : envoyée trop tard, la demande d'utiliser les tribunes a été refusée.

La crise pétrolière de 1973 met à mal l'avenir du Grand Prix de France. Le gouvernement pense interdire toute activité automobile sur le circuit. *« J'en avais informé Paul*, se souvient François Chevalier, alors directeur du tracé. *En quelques heures, il a débloqué la situation en envoyant un message à Pierre Messmer, Premier ministre de l'époque. »* Rien ni personne ne lui résiste, sauf le temps qui passe. Et peut-être la mort d'Elio De Angelis, en 1986, lors d'essais privés. *« C'est la dernière fois que des tests ont été organisés sans moyens médicaux*, se souvient Alain Prost, 4 victoires et 8 fois sur le podium en 9 participations. *C'était pourtant le tracé le plus prestigieux à l'époque. Ce qui avait été réalisé au Castellet était impressionnant. »* En 1988, le président Mitterrand décide pourtant de privilégier la Nièvre et le circuit de Magny-Cours. Les colères du fondateur n'y feront rien.

Le patriarche ne sera pas au départ de son dernier Grand Prix, en 1990. *« Il était en colère contre les politiques*, rappelle Pascale Ricard, sa petite-fille. *Il avait décidé de ne pas mettre les pieds sur le circuit pour ne pas avoir à les croiser. »* Son frère Alexandre raconte combien cette piste – autant que les îles des Embiez, à Sanary, ou de Bendor, à Bandol – comptait pour le grand-père. *« Dès qu'il entendait le bruit des moteurs, il était capable de tout quitter pour descendre voir les voitures tourner. Cette piste était une partie de sa vie. »* Décédé en 1997, Paul Ricard ne verra pas le circuit vendu.



Philippe Gurdjian puis Gérard Neveu vont moderniser la piste, cédée en 1999 à Bernie Ecclestone, et en faire une référence absolue (notamment ses fameux « run-off » antidérapants et si graphiques) qui a retrouvé les projecteurs. *« Ce tracé était en avance sur son temps »*, conclut Stéphane Clair, aujourd'hui en charge de la piste. Sur ce plateau du Camp, il ne reste plus de chèvres. Du désert des origines ne subsiste que le nom de celui qui veillait sur elles avant de s'occuper de ce circuit, un nom inscrit à son fronton, presque aussi éternel que le mistral. **F**

Le départ du premier Grand Prix de France disputé sur le Paul-Ricard, le 4 juillet 1971. En première ligne, Jackie Stewart (n°11) et Clay Regazzoni (n°4), suivis par Jacky Ickx (n°5). C'est le Britannique, sur Tyrrell, qui l'emportera, devant son coéquipier français François Cevert.



Ricard SA, Stéphane Mantey/*L'Équipe*

Le Paul-Ricard, le plus reconnaissable des circuits, va subir quelques aménagements cette année. Dans le but de rendre la course plus spectaculaire.

Paddock vintage au Castellet

À l'occasion des soixante-dix ans de la F1 et de ses cinquante ans à lui, le circuit Paul-Ricard s'est replongé dans son passé et a organisé un paddock « F1 Revival » qui permettra au public de contempler plus de 70 voitures qui ont marqué l'histoire du sport automobile. Sur environ 3 000 m² seront exposées des monoplaces légendaires qui ont traversé ces 70 années de Grands Prix. Et en complément de cette exposition, plus d'une quarantaine de ces bolides prendront la piste pour s'affronter. Toutes les plus grandes marques sont présentes : Ferrari, Renault, Brabham, March, Surtees, Lotus, McLaren, Larrousse, Ligier, Benetton, Prost ou encore Marussia. Par ailleurs, en marge du GP de France de F1, se disputeront une manche de la Clio Cup ainsi que l'Alpine Cup.

Un lifting pour ses 50 ans

Le Paul-Ricard affichera un nouveau visage pour son édition anniversaire. Les dernières validations de la FIA ne permettent pas encore d'en connaître le détail, mais afin de muscler la course, Éric Boullier, le directeur du GP et Stéphane Clair, le patron du circuit, ont proposé un plan qui devrait, à quelques détails près, être accepté pour que les travaux puissent se faire courant avril.

L'idée de faire disparaître le premier virage de la Verrerie n'a pas été retenue. En revanche, le virage de l'Hôtel, le numéro 3, devrait être retravaillé pour proposer un freinage plus appuyé. Même principe pour la Chicane, dont l'angle sera refermé afin d'offrir de meilleures chances de dépassement. Enfin, la sortie des stands a été revue.

Les voitures rejoindront la piste non plus au bout de la ligne droite mais après la Verrerie. *« L'idée est d'offrir aux écuries des stratégies supplémentaires*, explique Éric Boullier. *Avec cette nouvelle voie, le passage aux stands deviendra moins pénalisant et certaines équipes pourraient tenter deux arrêts. »*

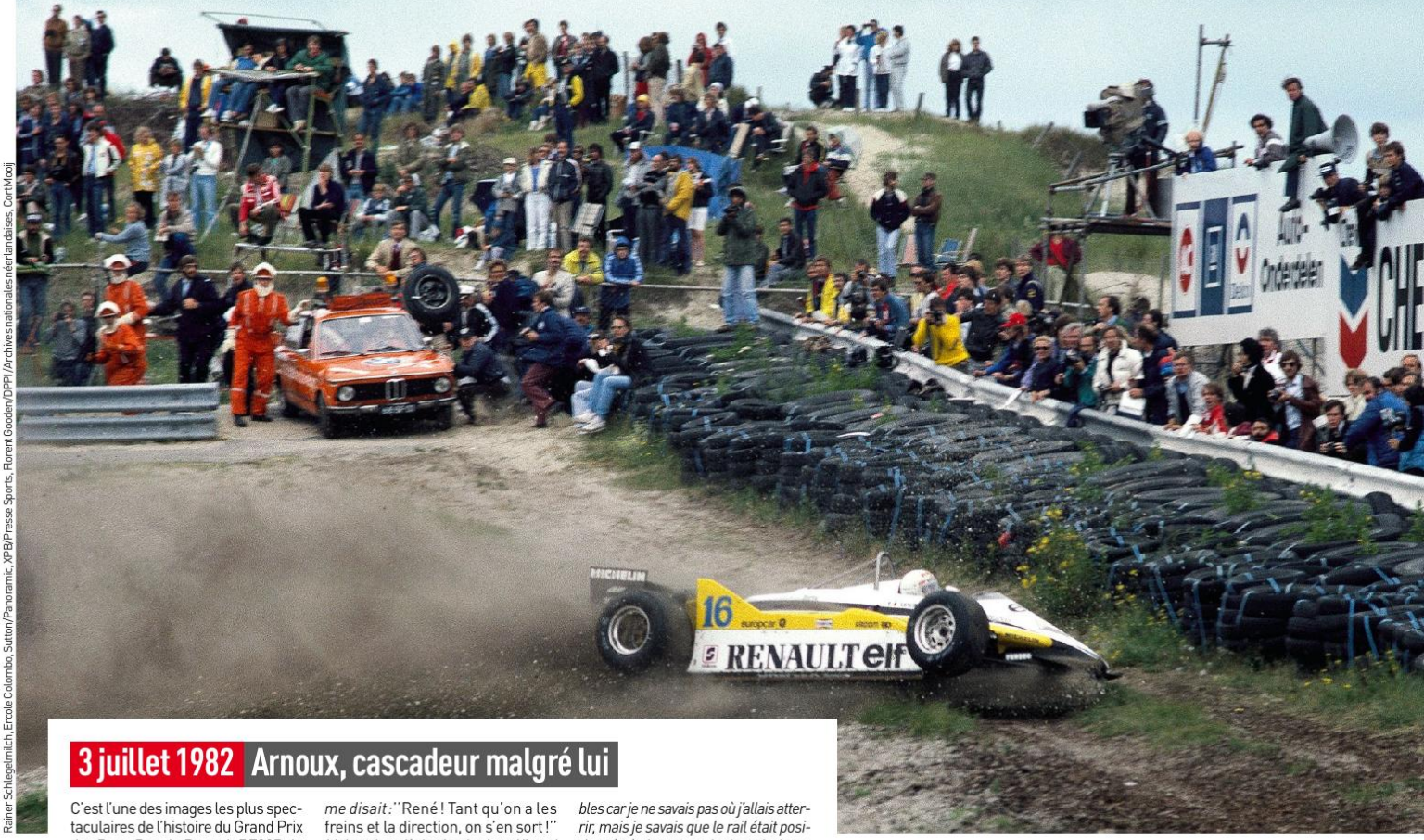
Deux options qui devraient permettre d'offrir plus de spectacle durant la course, jugée sans assez de surprises ces deux dernières années. Enfin, pour faire face aux embouteillages, immenses en 2018, nuls en 2019, le travail de l'organisation continue avec de nombreux bus supplémentaires, à partir de La Ciotat et du Castellet, et dans certaines villes comme Marseille, Toulon et Aix. **F.F**

ZANDVOORT TERRE DE SPECTACLE

Le Grand Prix des Pays-Bas, qui réapparaît cette saison grâce à la réussite du Néerlandais Max Verstappen, a accueilli trente fois la F1 entre 1952 et 1985.

STÉPHANE BARBÉ

Tracé dans les dunes de Zandvoort, village bordé par la mer du Nord à une vingtaine de kilomètres d'Amsterdam, le circuit néerlandais a reçu le Championnat du monde de Formule 1 pendant trente éditions. Il a connu deux drames terribles avec les morts de Piers Courage et Roger Williamson dans les années 70. Et aussi quelques moments épiques de l'histoire de la F1.



Rainer Schlegelmilch, Ercole Colombo, Sutton/Panoramic, XPB/Presse Sports, Florent Gooden/DPPI/Archives nationales néerlandaises, CortMooij

3 juillet 1982 Arnoux, cascadeur malgré lui

C'est l'une des images les plus spectaculaires de l'histoire du Grand Prix des Pays-Bas : la Renault RE30B de René Arnoux, en équilibre sur les pneus dans l'échappatoire de Tarzan Corner… juste avant la zone où le public était encore admis à l'époque ! En juillet dernier, lors du *Festival of Speed* de Goodwood, René Arnoux racontait encore cet accident avec humour. *« Mon meilleur ami, Gilles Villeneuve me disait :* "René ! Tant qu'on a les freins et la direction, on s'en sort !" *Mais ce jour-là, je n'avais plus ni l'un ni l'autre ! À plus de 300 km/h, quand je freine, je casse le triangle de suspension inférieur à gauche et la roue part avec la pince de freins, le disque et tout… Certains m'ont dit :* "Bon sang, tu as bien géré !" *Mais j'ai géré que dalle ! À Zandvoort, la sécurité n'était pas géniale. Les secondes ont été interminables car je ne savais pas où j'allais atterrir, mais je savais que le rail était positionné très bas et que je risquais de me le prendre en pleine tête. Heureusement, ils n'avaient même pas attaché les pneus au fond de l'échappatoire, et je suis tombé au milieu. La voiture est montée assez haut, je ne voyais plus grand-chose. La coque était pliée en deux au niveau des fesses. Le levier de vitesses se casse, me pousse sur le ventre et j'ai le volant sur l'estomac. Quand tout s'arrête, la première chose que je fais est de remuer les pieds pour m'assurer que je n'étais pas paralysé. Après, ça devient drôle ! Les secouristes me tiraient déjà comme des sauvages par les épaulettes de ma combinaison pour m'extirper et je leur dis :* "Je ne pourrai pas sortir, j'ai le volant qui m'appuie sur le bide !" *Finalement, c'est moi qui, en rentrant le ventre, ai réussi à tirer la goupille et à décrocher le volant et j'ai dit aux commissaires :* "Maintenant, sortez-moi de là !" *Ce crash est un miracle : à un mètre près, je prenais le rail. L'année suivante, j'ai gagné avec la Ferrari. Je me régalais bien là-bas. »*



26 août 1979 Villeneuve sur deux roues

Le Québécois ne renonçait jamais au volant d'une F1. En tête du GP des Pays-Bas 1979, Gilles Villeneuve est victime d'une crevaison lente à l'arrière gauche de sa Ferrari 312 T4. Il insiste, mais le pneu finit par exploser au bout de la ligne droite. La voiture est en tête à queue dans l'herbe à Tarzan Corner. Villeneuve enclenche alors la marche arrière et repart sur la jante. À un rythme incroyable ! Sur trois roues, et bientôt… seulement deux car la suspension arrière gauche s'affaisse. Contrecoup : la roue avant se soulève, Villeneuve ramène tout de même sa F1 jusqu'au stand avec une seule roue arrière motrice et une seule roue avant directrice !







23 août 1983 La bourde de Prost

Juste avant les arrêts pour ravitailler en carburant, Alain Prost s'impatiente derrière Nelson Piquet, son rival pour le titre mondial. Alors, au 42e tour, il lance sa Renault à l'assaut de la Brabham-BMW du Brésilien et tente de lui faire l'intérieur. Mais il se rate ! Les roues arrière se bloquent au freinage, la RE40 part en travers et percute la Brabham, qui finit le nez dans la pile de pneus. Incrédule, Piquet regarde s'éloigner Prost, qui jette un œil dans le rétroviseur. Il abandonnera lui aussi, quelques centaines de mètres plus loin. *«C'est ma faute»*, reconnaîtra Prost. *«Je ne lui en veux pas»*, pardonne Piquet, le futur champion du monde.



21 juin 1970 - 29 juillet 1973 Double drame dans les dunes

À trois ans d'intervalle, le même terrible brasier dans les dunes de Zandvoort. Au GP des Pays-Bas 1970, Piers Courage (2e du GP de Monaco 1969) perd le contrôle de la De Tomaso n° 4 de l'écurie Frank Williams. À cette époque, plusieurs voitures ont un châssis en magnésium pour gagner en poids. Hautement inflammable. Les secouristes, mal équipés, ne peuvent lutter contre les flammes. Sans doute Courage (28 ans) est-il décédé dès le premier choc, quand une roue avant arrachée a heurté son casque. En 1973, Roger Williamson, double champion britannique de F3 et pilote d'usine March, n'a pas eu cette chance. Quand David Purley s'arrête pour se jeter dans les flammes et tenter de libérer son ami de sa F1 retournée, il l'entend supplier qu'on le sorte de cet enfer. Personne ne viendra l'aider : ni les secouristes, toujours aussi mal équipés, ni les autres pilotes qui, apercevant Purley, jureront avoir cru qu'il était le pilote accidenté. Williamson (25 ans) est mort asphyxié, il disputait son deuxième Grand Prix.

1970



Équipés d'une simple lance, les secours ne pourront venir en aide à Piers Courage.

1973



David Purley, désespéré, était derrière Roger Williamson au moment de l'accident.

19 mai 2019 La vie après la F1



Après la disparition de la F1, le circuit de Zandvoort a continué à accueillir des courses automobiles. Le Masters de Formule 3, par exemple, rendez-vous majeur au calendrier. Et de nombreuses épreuves de tourisme : le WTCR (la Coupe du monde) y a fait escale ces deux dernières années devant des tribunes pleines. Peut-être aussi parce que l'événement s'inscrivait dans le cadre des… *«Verstappen Days»*, deux jours d'animations autour de Max Verstappen, en démonstration au volant de sa F1.



25 avril 1985 Lauda, la der

Ce dernier GP des Pays-Bas marque aussi la 25e et dernière victoire en F1 de Niki Lauda. L'Autrichien a gagné le titre mondial 1984 pour un demi-point devant Alain Prost, son équipier chez McLaren. Mais, en 1985, le Français est définitivement le plus fort et dispute le titre mondial à la Ferrari de Michele Alboreto. À Zandvoort, il a repris neuf secondes à Lauda en une douzaine de tours, il attend de son équipier un geste qui ne vient pas, puis décide de l'attaquer. Mais Lauda ne cède pas et oblige Prost à mettre une roue dans l'herbe ! Interrogé sur son comportement au Grand Prix suivant, en Italie, Lauda répond : *«Alain est suffisamment fort, il n'a pas besoin de mon aide pour devenir champion du monde.»*

Pourquoi Tarzan corner ?

Pourquoi l'épingle au bout de la ligne droite des stands s'appelle-t-elle « Tarzan corner » ? Selon René de Boer, journaliste néerlandais, l'explication suivante est la plus généralement admise : *« Pour construire le circuit en 1947-1948, on a demandé aux propriétaires de l'endroit d'utiliser leur terrain. Celui au bout de la ligne droite appartenait à un colosse que le village appelait Tarzan. Il a donné sa permission pour le terrain, mais a demandé que le virage à cet endroit porte son surnom. »*

GP d'Australie



1/22

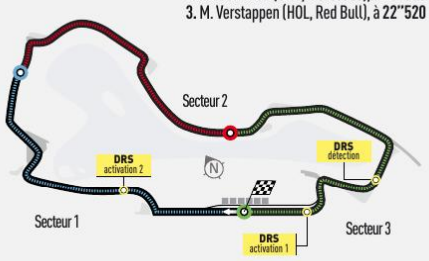
Albert Park Melbourne

15 mars, 6 h 10 (heure locale : 16 h 10)

Date du premier GP : **1996**
Nombre de tours : **58**
Longueur du circuit : **5,303 km**
Longueur de la course : **307,574 km**
Record du tour : **1'24"125 (M. Schumacher 2004)**

En 2019 : En première ligne, Bottas prend, dès le départ, l'avantage sur le poleman Hamilton et accroît son avance jusqu'à la ligne d'arrivée. Première déception pour les Ferrari de Vettel (4e) et Leclerc (5e), reléguées à près d'une minute. Le pilote Monégasque sera même contraint par son écurie à ne pas doubler l'Allemand.

PODIUM GP D'AUSTRALIE 2019
1. V. Bottas (FIN, Mercedes), 1 h 25'27"325
2. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à 20"886
3. M. Verstappen (HOL, Red Bull), à 22"520



GP de Bahreïn



2/22

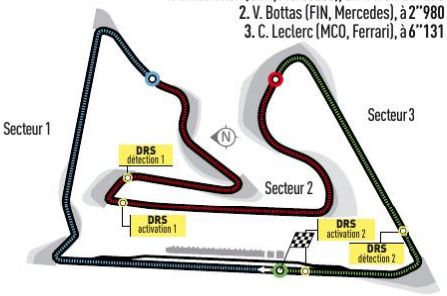
Sakhir

22 mars, 16 h 10 (heure locale : 18 h 10)

Date du premier GP : **2004**
Nombre de tours : **57**
Longueur du circuit : **5,412 km**
Longueur de la course : **308,238 km**
Record du tour : **1'31"447 (De La Rosa 2005)**

En 2019 : Les Mercedes enchaînent un deuxième doublé consécutif, mais sans un problème de moteur à dix tours de l'arrivée, Charles Leclerc, qui avait réalisé sa première pole position et faisait la course en tête, l'aurait sans doute emporté. C'était seulement le deuxième Grand Prix de sa carrière.

PODIUM GP DE BAHREÏN 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 34'21"295
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 2"980
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 6"131



GP du Vietnam



3/22

Hanoï

5 avril, 9 h 10 (heure locale : 14 h 10)

Date du premier GP : **2020**
Nombre de tours : **55**
Longueur du circuit : **5,607 km**
Longueur de la course : **308,385 km**
Record du tour : **à établir**

Première édition : Si l'épidémie de coronavirus n'empêche pas la tenue de ce Grand Prix, le Championnat du monde de Formule 1 fera escale au Vietnam pour la toute première fois de son histoire. La décision de courir à Hanoï a été annoncée le 1er novembre 2018 et le circuit achevé le 25 février dernier.



GP de Monaco



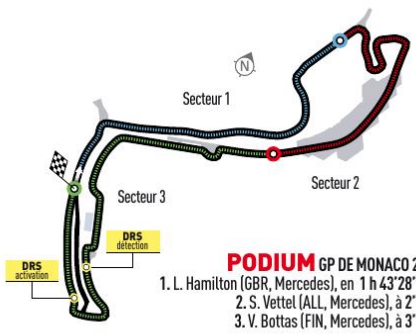
7/22

Monte-Carlo

24 mai, 15 h 10

Date du premier GP : **1950**
Nombre de tours : **78**
Longueur du circuit : **3,337 km**
Longueur de la course : **260,286 km**
Record du tour : **1'14"260 (Verstappen 2018)**

En 2019 : Même quand elles ne dominent pas outrageusement, les Mercedes s'imposent. Malgré un mauvais choix de pneus, Hamilton signe sa troisième victoire monégasque. Si Vettel s'intercale entre les deux leaders, Leclerc, parti en quinzième place, abandonne sur crevaison. Gasly, lui, termine cinquième.



PODIUM GP DE MONACO 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 43'28"437
2. S. Vettel (ALL, Mercedes), à 2"602
3. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 3"162

GP d'Azerbaïdjan



8/22

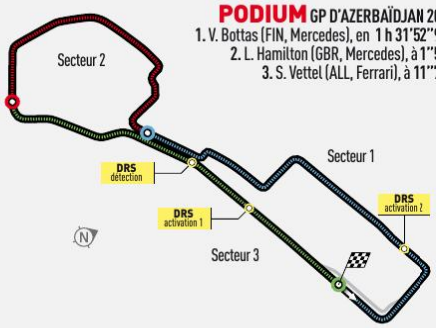
Bakou

7 juin, 14 h 10 (heure locale : 16 h 10)

Date du premier GP : **2016**
Nombre de tours : **51**
Longueur du circuit : **6,003 km**
Longueur de la course : **306,049 km**
Record du tour : **1'43"009 (Leclerc 2019)**

En 2019 : À Bakou – alors quatrième Grand Prix de la saison – Valtteri Bottas reprend provisoirement à Hamilton la tête du Championnat du monde des pilotes. Ce mano a mano Mercedes laisse Ferrari spectatrice. *« C'est ennuyeux, non, ces incessants doublés ? »* lâche Vettel, désabusé, à l'arrivée.

PODIUM GP D'AZERBAÏDJAN 2019
1. V. Bottas (FIN, Mercedes), en 1 h 31'52"942
2. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à 1"524
3. S. Vettel (ALL, Ferrari), à 11"739



GP du Canada



9/22

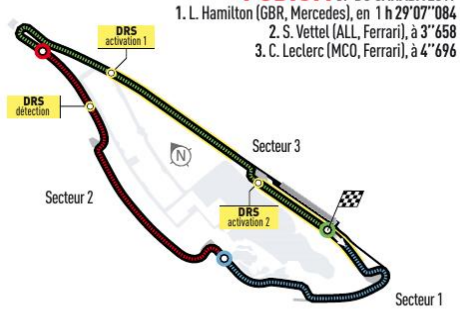
Gilles-Villeneuve Montréal

14 juin, 20 h 10 (heure locale : 14 h 10)

Date du premier GP : **1978**
Nombre de tours : **70**
Longueur du circuit : **4,361 km**
Longueur de la course : **305,27 km**
Record du tour : **1'13"078 (Bottas 2019)**

En 2019 : On retiendra de ce Grand Prix la frustration de Sebastian Vettel, qui franchit la ligne le premier. Mais il écope d'une pénalité de cinq secondes pour avoir gêné Hamilton et est classé deuxième derrière l'Anglais. Les Renault de Ricciardo (6e) et Hülkenberg (7e) sont toutes les deux dans les points pour la première fois.

PODIUM GP DU CANADA 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 29'07"084
2. S. Vettel (ALL, Ferrari), à 3"658
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 4"696



GP de Chine



4/22

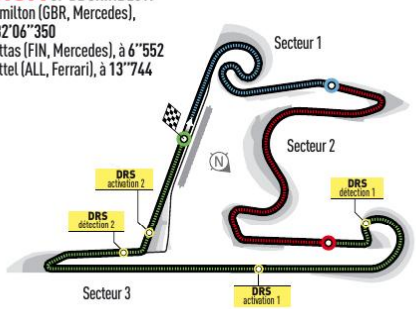
Shanghaï

Grand Prix remis en raison de l'épidémie de coronavirus

Date du premier GP : **2004**
Nombre de tours : **56**
Longueur du circuit : **5,451 km**
Longueur de la course : **305,066 km**
Record du tour : **1'32"238 (M. Schumacher 2004)**

En 2019 : C'est le millième Grand Prix de l'histoire et les Mercedes en profitent pour enchaîner leur troisième doublé consécutif. Mais le fait du jour concerne Ferrari et le choix de la Scuderia de privilégier Vettel aux dépens de Leclerc. Le Monégasque doit se laisser doubler par son coéquipier et termine cinquième.

PODIUM GP DE CHINE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 32'06"350
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 6"552
3. S. Vettel (ALL, Ferrari), à 13"744



GP des Pays-Bas



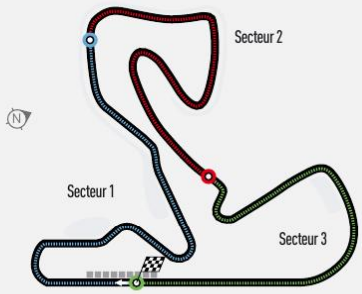
5/22

Zandvoort

3 mai, 15 h 10

Date du premier GP : **1952**
Nombre de tours : **72**
Longueur du circuit : **4,252 km**
Longueur de la course : **306,144 km**
Record du tour : **à établir**

Première depuis 1985 : Trente-cinq ans après sa dernière édition – remportée alors par Niki Lauda – le Grand Prix des Pays-Bas fait son retour au calendrier de la F1 pour au moins trois saisons. Une décision prise le 14 mai 2019 et favorisée par l'émergence au premier plan du pilote Max Verstappen.



GP d'Espagne



6/22

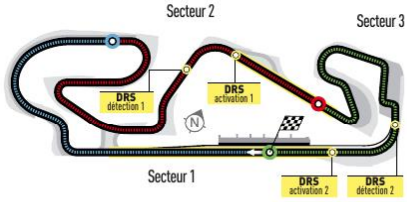
Barcelone - Catalunya

10 mai, 15 h 10

Date du premier GP : **1991**
Nombre de tours : **66**
Longueur du circuit : **4,655 km**
Longueur de la course : **307,104 km**
Record du tour : **1'18"441 (Ricciardo 2018)**

En 2019 : Le GP d'Espagne consacre à nouveau Mercedes (cinquième doublé en cinq courses) et Lewis Hamilton, qui aura dépassé deux fois Valtteri Bottas pour l'emporter. Chez Ferrari (Vettel, 4e, Leclerc, 5e), c'est l'alerte rouge. Côté français, Pierre Gasly termine à la sixième place et Romain Grosjean marque son premier point (10e).

PODIUM GP D'ESPAGNE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 35'29"972
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 20"593
3. M. Verstappen (HOS, Red Bull), à 26"873



GP de France



10/22

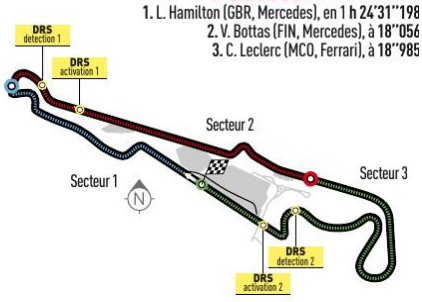
Paul-Ricard Le Castellet

28 juin, 15 h 10

Date du premier GP : **1971**
Nombre de tours : **53**
Longueur du circuit : **5,842 km**
Longueur de la course : **309,69 km**
Record du tour : **1'32"740 (Vettel 2019)**

En 2019 : Une fois encore, le Grand Prix de France ne sourit pas aux Français. Gasly se classe seulement 10e et Grosjean abandonne. En tête, c'est la routine : victoire d'Hamilton, doublé Mercedes et podium pour Leclerc qui s'habitue aux accessits.

PODIUM GP DE FRANCE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 24'31"198
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 18"056
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 18"985





GP d'Autriche



11/22

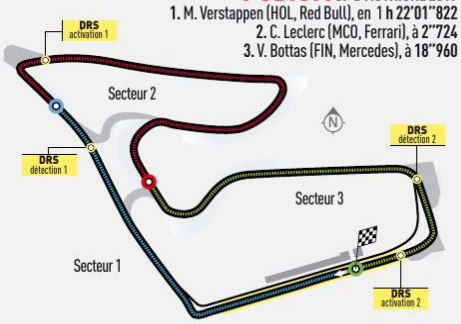
Spielberg Red Bull Ring

5 juillet, 15 h 10

Date du premier GP : **1970**
Nombre de tours : **71**
Longueur du circuit : **4,318 km**
Longueur de la course : **306,452 km**
Record du tour : **1'06"957 (K. Räikkönen 2018)**

En 2019 : Enfin un peu d'alternance au pouvoir. Max Verstappen fait un grand show. Après un départ raté qui lui fait perdre sept places, le Néerlandais remonte tout le monde, dont Leclerc, de façon musclée à trois tours de la fin et l'emporte. Hamilton, fait rare, finit cinquième.

PODIUM GP D'AUTRICHE 2019
1. M. Verstappen (HOL, Red Bull), en 1 h 22'01"822
2. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 2"724
3. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 18"960



Stéphane Mantey/L'Équipe

GP de Grande-Bretagne



12/22

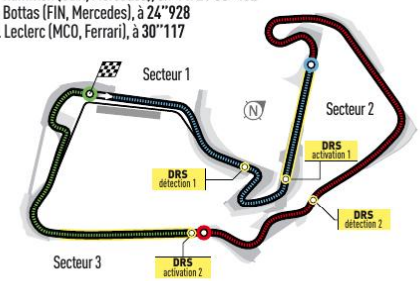
Silverstone

19 juillet, 16 h 10
(heure locale : 15 h 10)

Date du premier GP : **1950**
Nombre de tours : **52**
Longueur du circuit : **5,891 km**
Longueur de la course : **306,198 km**
Record du tour : **1'30"621 (Hamilton 2017)**

En 2019 : Outre le désormais classique doublé Mercedes, la lutte entre Leclerc et Verstappen se poursuit. Cette fois, le duel profite au plus jeune. La Ferrari du Monégasque se classe 3e, la Red Bull du Néerlandais finit 5e. Entre les deux ? Le Français Pierre Gasly (4e, Red Bull) s'intercale, à moins de cinq secondes du podium.

PODIUM GP DE GRANDE-BRETAGNE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 21'08"452
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 24"928
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 30"117



GP de Hongrie



13/22

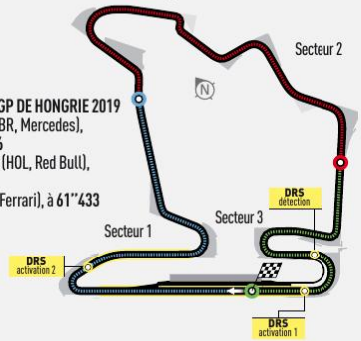
Hungaroring Budapest

2 août, 15 h 10

Date du premier GP : **1986**
Nombre de tours : **70**
Longueur du circuit : **4,381 km**
Longueur de la course : **306,63 km**
Record du tour : **1'19"071 (M. Schumacher 2004)**

En 2019 : Huitième victoire de la saison et septième succès sur le circuit hongrois pour Hamilton. Sur cette piste où dépasser reste un exploit, l'Anglais, grâce à une audacieuse stratégie de course, a doublé Verstappen. Si Vettel monte sur le podium, l'écart est immense avec les deux combattants du jour.

PODIUM GP DE HONGRIE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 35'03"796
2. M. Verstappen (HOL, Red Bull), à 17"796
3. S. Vettel (ALL, Ferrari), à 61"433



GP de Belgique



14/22

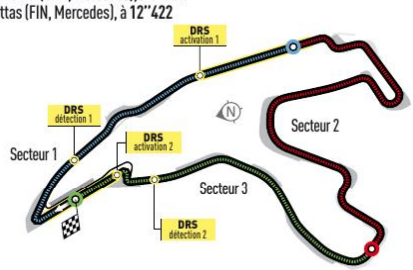
Spa-Francorchamps

30 août, 15 h 10

Date du premier GP : **1950**
Nombre de tours : **44**
Longueur du circuit : **7,004 km**
Longueur de la course : **308,052 km**
Record du tour : **1'46"286 (Bottas 2018)**

En 2019 : La veille du Grand Prix, le jeune pilote français Anthoine Hubert s'est tué en F2. C'est son copain « d'enfance » Charles Leclerc qui s'impose à Spa et empoche, dans une émotion intense, la première victoire de sa carrière en F1, après trente-quatre courses.

PODIUM GP DE BELGIQUE 2019
1. C. Leclerc (MCO, Ferrari), en 1 h 23'45"710
2. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à 0"981
3. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 12"422



GP de Russie



17/22

Sotchi

27 septembre, 13 h 10
(heure locale : 14 h 10)

Date du premier GP : **2014**
Nombre de tours : **53**
Longueur du circuit : **5,848 km**
Longueur de la course : **309,745 km**
Record du tour : **1'35"861 (Bottas 2018)**

En 2019 : La belle série Ferrari s'achève dans les grincements de dents. La hiérarchie entre les deux pilotes n'est pas établie et Mercedes profite de la friture dans les consignes pour s'offrir un doublé. Hamilton s'envole au classement et Mercedes est quasiment assurée du titre constructeurs.

PODIUM GP DE RUSSIE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en 1 h 33'38"992
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à 3"829
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à 5"212



GP du Japon



18/22

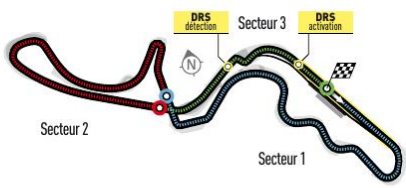
Suzuka

11 octobre, 6 h 10
(heure locale : 13 h 10)

Date du premier GP : **1987**
Nombre de tours : **53**
Longueur du circuit : **5,807 km**
Longueur de la course : **307,471 km**
Record du tour : **1'31"540 (Räikkönen 2005)**

En 2019 : Bottas, vainqueur, permet à Mercedes d'empocher son sixième titre constructeurs en six ans. Pourtant en première ligne, les Ferrari commettent deux boulettes coûteuses. Vettel bafouille au départ et Leclerc (7e) accroche Verstappen dans le deuxième virage, perdant toute chance de revenir.

PODIUM GP DU JAPON 2019
1. V. Bottas (FIN, Mercedes), en 1 h 21'46"755
2. S. Vettel (ALL, Ferrari), à 13"343
3. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à 13"858



GP des États-Unis



19/22

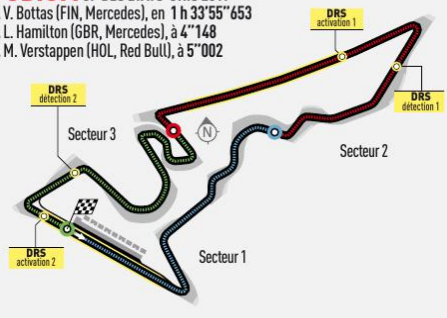
Austin

25 octobre, 20 h 10
(heure locale : 14 h 10)

Date du premier GP : **2012**
Nombre de tours : **56**
Longueur du circuit : **5,513 km**
Longueur de la course : **308,405 km**
Record du tour : **1'37"392 (Hamilton 2018)**

En 2019 : C'est à Austin qu'Hamilton dépasse Fangio en étant couronné pour la sixième fois champion du monde. Il termine deuxième de la course derrière Bottas. Chez Ferrari, Vettel, parti en première ligne, casse sa suspension et Leclerc, victime de choix de pneus discutables, est un anonyme quatrième.

PODIUM GP DES ÉTATS-UNIS 2019
1. V. Bottas (FIN, Mercedes), en 1 h 33'55"653
2. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à 4"148
3. M. Verstappen (HOL, Red Bull), à 5"002



GP d'Italie



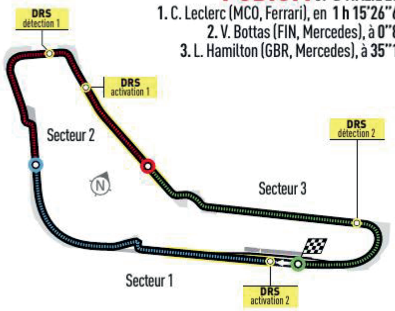
15/22 Monza

6 septembre, 15 h 10

Date du premier GP : **1950**
Nombre de tours : **53**
Longueur du circuit : **5,793 km**
Longueur de la course : **306,72 km**
Record du tour : **1'21"046 (Barrichello 2004)**

En 2019 : Cela faisait neuf ans que Ferrari attendait un succès à Monza et Leclerc, dans la foulée de son premier succès à Spa, l'emporte à nouveau devant les Mercedes. Les deux Renault terminent au pied du podium (Ricciardo, 4e, Hülkenberg, 5e).

PODIUM GP D'ITALIE 2019
1. C. Leclerc (MCO, Ferrari), en **1 h 15'26"665**
2. V. Bottas (FIN, Mercedes), à **0"835**
3. L. Hamilton (GBR, Mercedes), à **35"199**





GP de Singapour



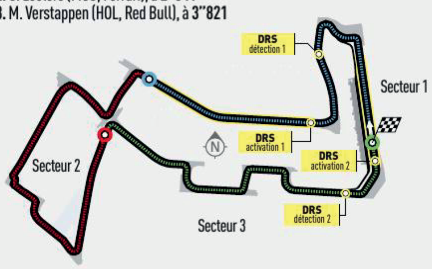
16/22 Marina Bay

20 septembre, 14 h 10
(heure locale : 20 h 10)

Date du premier GP : **2008**
Nombre de tours : **61**
Longueur du circuit : **5,063 km**
Longueur de la course : **308,706 km**
Record du tour : **1'41"905 (Magnussen 2018)**

En 2019 : Fin d'été rougeoyante. Après les deux succès de Leclerc, Vettel prend le relais et s'impose à Singapour pour la cinquième fois, devant son jeune coéquipier. L'Allemand a été aidé par la stratégie de Ferrari qui l'a fait rentrer au stand avant Leclerc, lorsque ce dernier était en tête. Hamilton et Bottas finissent 4e et 5e.

PODIUM GP DE SINGAPOUR 2019
1. S. Vettel (ALL, Ferrari), en **1 h 58'33"667**
2. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à **2"641**
3. M. Verstappen (HOL, Red Bull), à **3"821**



GP du Mexique

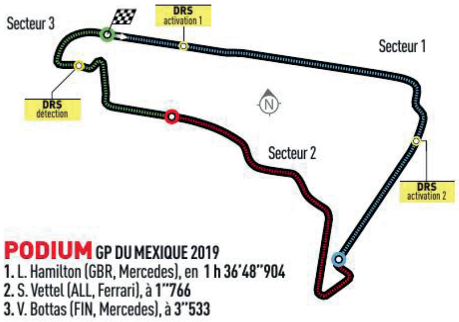


20/22 Mexico City

1er novembre, 20 h 10
(heure locale : 13 h 10)

Date du premier GP : **1963**
Nombre de tours : **71**
Longueur du circuit : **4,304 km**
Longueur de la course : **305,354 km**
Record du tour : **1'18"741 (Bottas 2018)**

En 2019 : Programmé avant le Grand Prix des États-Unis, le GP du Mexique donne une avance de champion du monde virtuel à Hamilton qui remporte la 83e victoire de sa carrière. Verstappen, qui faisait figure de favori depuis ses victoires en 2017 et 2018, se classe 6e après une pénalité et une crevaison.



PODIUM GP DU MEXIQUE 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en **1 h 36'48"904**
2. S. Vettel (ALL, Ferrari), à **1"766**
3. V. Bottas (FIN, Mercedes), à **3"533**

GP du Brésil



21/22 Interlagos Sao Paulo

15 novembre, 18 h 10 (heure locale : 14 h 10)

Date du premier GP : **1973**
Nombre de tours : **71**
Longueur du circuit : **4,309 km**
Longueur de la course : **305,909 km**
Record du tour : **1'11"044 (Verstappen 2017)**

En 2019 : Cet avant-dernier GP de la saison voit Pierre Gasly, écarté par Red Bull au cœur de l'été et passé chez Toro Rosso, décrocher la deuxième place. À 23 ans, il est le plus jeune Français à se hisser à ce niveau et le premier depuis Grosjean en 2013. Les Ferrari, elles, se sont percutées et ont abandonné au 66e tour..

PODIUM GP DU BRÉSIL 2019
1. M. Verstappen (HOL, Red Bull), en **1 h 33'14"698**
2. **P. Gasly** (Toro-Rosso), à **6"077**
3. C. Sainz Jr (ESP, McLaren), à **8"896**



GP d'Abu Dhabi

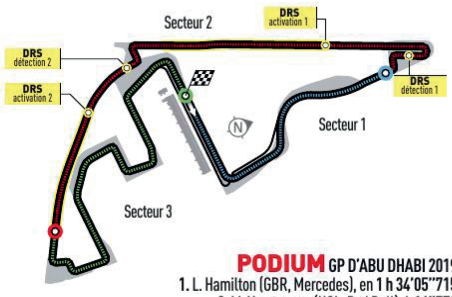


22/22 Yas Marina

29 novembre, 14 h 10
(heure locale : 17 h 10)

Date du premier GP : **2009**
Nombre de tours : **55**
Longueur du circuit : **5,554 km**
Longueur de la course : **305,355 km**
Record du tour : **1'40"279 (Vettel 2009)**

En 2019 : Ce dernier Grand Prix de la saison ne réserve, comme souvent, aucun suspense (11e victoire de Hamilton, parti en pole position). En revanche, les coulisses sont agitées : les Ferrari se mettent dans l'embarras à cause d'un plein d'essence trop volumineux, qui jette le doute sur les pratiques de la Scuderia.



PODIUM GP D'ABU DHABI 2019
1. L. Hamilton (GBR, Mercedes), en **1 h 34'05"715**
2. M. Verstappen (HOL, Red Bull), à **16"772**
3. C. Leclerc (MCO, Ferrari), à **43"435**

Steven Tee/LAT/Motorsport/Panoramic

FORMULA 1 GRAND PRIX DE FRANCE 2020

LA SUMMER RACE



CIRCUIT PAUL RICARD
LE CASTELLET

26-28 JUIN 2020

tickets.gpfrance.com

#FrenchGP

comauer | The F1 FORMULA 1 logo, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, FORMULA 1 GRAND PRIX DE FRANCE and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved.