F1 RACING

LE GÉNIE ET SON CHEF D'ŒUVRE

Adrian Newey raconte la première Red Bull titrée



PLUS...

Barrichello parle

Jim Clark 63, le triomphe

Un opposant pour Todt

"C'est mon équipe, après tout"

"C'est qui le dernier champion de Ferrari ?"

2014, VITE !

KIMI vs FERNANDO

POURQUOI CE DUO DE CHAMPIONS PEUT DÉCHIRER FERRARI

ENQUÊTE

MARCHE OU CRÈVE !

La filière Red Bull est-elle un vrai succès ?

DANIEL RICCIARDO

L'homme qui va affronter Sebastian

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

L 19828 - 177 S - F: 5,60 € - RD

BOB MEDIA

N° 177
5,60 €
Novembre 2013

NOUVEAU

KART RACING ACADEMY FFSA

À PARTIR DE 7ANS

LE KARTING CLÉ EN MAIN, LA COMPÉTITION SANS CONTRAINTES!

CHAMPIONNAT 100% MONOTYPE - UNE FORMATION COMPLÈTE - DES CONSEILS DE PILOTES DE HAUT NIVEAU

SEUL LE PILOTAGE FERA LA DIFFÉRENCE...

PRIORITÉ AUX PILOTES NON-LICENCIÉS

INSCRIPTION SUR WWW.KART-RACING-ACADEMY.COM

KART RACING ACADEMY 7-11

KART RACING ACADEMY 11-15

FFSA KARTING

Sodi

F1 RACING

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

L'équipe
Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
jpvennin@bandbmedia.com
Ont collaboré à ce numéro
Frédéric Delarue, Richard Faux, William Zinck, Cathrine Librini
Chroniqueurs
Valtteri Bottas, Peter Windsor, Dieter Rencken
Maquettiste Annick Pereton

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

Photogravure
Publicompo - Clermont-Ferrand

Imprimerie
Lesaffre - Belgique

Vente au numéro MLP - 04 74 82 14 14

KIOSQUE France & Etranger
France MLP
Tél : + 33 (0)4 74 82 14 14
Etranger EXPORT PRESS
Tél : + 33 (0)1 40 29 14 51

Abonnement F1 Racing
ABO MARQUE F1 RACING
CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1
Tél. 05 34 56 35 60 - Fax. 05 62 48 12 63
email : bbmedia@abomarque.fr
Abonnement en ligne
www.webabo.fr/f1racing
Anciens numéros :
www.webabo.fr/anciens-numeros
Version numérique www.relay.com

Direction
Gérant et Directeur de publication
Christophe Bonicel
Assistante Véronique Vézier

F1 Racing est édité par
SARL au capital de 50 000 €
Principaux actionnaires
Christophe Bonicel - Olivier Benchetrit
Siège social 40, rue de Paradis
75010 PARIS
RCS Paris B452684673
Commission paritaire 0514 K 79814
Dépôt légal à parution

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

ABONNEMENT ÉTRANGER
Consultez le service abonnement
• **Canada et Amérique du Nord** : www.expressmag.com - e-mail : expsmag@expressmag.com
• **Suisse** : Dynapresse Marketing SA, 38 Avenue Vibert - CH-1227 Carouge - Tél : 022 308 08 08 - Fax : 022 308 08 59 - e-mail : abonnements@dynapresse.ch
• **Belgique** : Abo Marque - email : bbmedia@abomarque.fr

F1 Racing est un journal publié en Allemagne, Australie du Sud, Autriche, Brésil, Bulgarie, Chine, Corée, Croatie, Espagne, États-Unis, France, Grèce, Hongrie, Inde, Hong Kong, Hongrie, Irlande, Indonésie, Italie, Japon, Malaisie, Mexique, Moyen-Orient, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Rép. tchèque, Roumanie, Russie, Taïwan par Haymarket Motorsport Classic Publications Ltd, une division de Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Broom Road, Teddington, Middlesex TW11 9BE, Grande-Bretagne.
tel +44 208 267 5806
fax +44 208 267 5922

Publicité :
tél +44 208 614 8604
fax +44 208 267 5977
Formula one, Formula 1 et F1 sont des marques de Formula One Licensing BV, société de Formula One Group Company, et sont utilisées sous licence. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans une permission écrite de l'éditeur est interdite. La plus grande soin doit apporté au contrôle de contenu de F1 Racing, l'éditeur et l'imprimeur ne peuvent être tenus pour responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.



PRÉ-GRILLE / Jean-Philippe Vennin / 11.2013

Quand Red Bull fait comme Ferrari... mais pas Ferrari !

Durant la glorieuse époque Schumacher, Ferrari nous a habitué à tout miser sur un pilote. Michael, bien sûr. Eddie Irvine, Rubens Barrichello et Felipe Massa en furent vite réduits à s'assoir sur leurs ambitions. À jouer les porteurs d'eau. À ne gagner que quand on leur en donnait la permission, c'est-à-dire une fois le titre acquis pour le pilote allemand. Cela a d'autant mieux fonctionné qu'une belle série de monoplaces au-dessus du lot lui permit d'enchaîner également les titres des constructeurs.

Ce système n'était pas pour déplaire à Fernando Alonso. À cette nuance près que lui, après quatre ans passés à la Scuderia, n'a toujours pas décroché la timbale...

Aurait-on la mémoire courte à Maranello ? On semblait avoir oublié les années 2000-2004 au moment de fixer le *line-up* de 2014. Certes, Ferrari abordera la prochaine saison avec le meilleur duo. Ce qui paraît plus étrange, même si ce n'est pas pour nous déplaire, c'est d'avoir rappelé celui-là même qu'elle avait payé très cher pour débarrasser le plancher et faire place à... Alonso il y a quatre ans : Kimi Räikkönen.

> La Scuderia semble avoir déjà oublié les années 2000 à 2004.

Que l'on se comprenne bien : deux grands pilotes réunis sous la même bannière sont pour nous, observateurs et/ou passionnés, la quasi certitude d'avoir du beau spectacle. C'est aussi un gage de sportivité, au sens noble du terme, pour l'équipe concernée. Mais l'expérience a rarement profité à celles qui l'ont tentée, dont Williams en 1981 – et moins encore en 1986 malgré une monoplace largement supérieure à ses rivales. Alain Prost s'en souvient très bien...

Bien entendu, il y eut McLaren en 1988-1989. Mais sa voiture était bien plus dominatrice encore et ses pilotes, Ayrton Senna et le même Alain Prost, exceptionnels. Et leur rivalité finit par devenir étouffante pour tout le monde et par faire bien des dégâts.

Pour revenir au présent, le plus cocasse est que Red Bull, de son côté, a clairement choisi la méthode Ferrari de l'ère Schumi en nommant Daniel Ricciardo aux côtés de Sebastian Vettel. Et cela, même si ce choix vise certainement aussi à valider sa filière, dont la réussite repose pour l'instant sur un seul pilote. Un presque quadruple champion du monde, il est vrai !

Bonne lecture...

Portrait : Ludovic Combe

Contributeurs



Marc Priestley
Mécano devenu blogueur appelé aussi @f1elvis

Marc a passé neuf ans chez McLaren, et peut témoigner que la rivalité entre Alonso et Hamilton en 2007 avait divisé l'équipe en deux camps. Il le fait pour vous en page 36.



Fernando Alonso
Talent photographique découvert par *F1 Racing*

Non content d'être double champion du monde et vainqueur de 32 Grands Prix, Alonso s'est mis à la photo. Voyez ce que donne son premier essai page 8.



Andrew Benson
Expert F1 de la BBC doté d'un impressionnant réseau

Avec une liste de contacts aussi longue que les Pages Jaunes, nul ne pouvait mieux que lui tenter de comprendre la psychologie de Fernando Alonso. Et c'est en page 38.



Thomas Butler
Portraitiste doué et aussi élégant que ses modèles

« N'oublie pas ta cravate, » lui a-t-on dit quand il partait pour le Royal Auto Club de Grande-Bretagne, au strict code vestimentaire, afin d'y *shooter* David Ward (p. 76).

ABONNEZ-VOUS à tarif préférentiel en pages 37 et 45

SOMMAIRE / NOVEMBRE 2013

F1 RACING

046


052


060


070


078


PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

06 PARADES REASONS TO BE CHEERFUL ABOUT 2014
14 PITPASS TOUT CE QUI FAIT PARLER EN FORMULE 1
21 CHRONIQUE : PETER RENCKEN
22 CHRONIQUE : PETER WINDSOR
24 CHRONIQUE : VALTTERI BOTTAS
26 TECHNIQUE : AÉRODYNAMIQUE 2014
28 ÇA, C'ÉTAIT UNE F1 : LA TYRRELL 003

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

30 **KIMI RAÏKKÖNEN CHEZ FERRARI**
Dix ans après avoir déjà partagé avec lui la couverture de *F1 Racing* (voir à droite), Iceman remet ça puisqu'il va retrouver Fernando Alonso chez Ferrari. Vivement 2014 !

38 **LE TAO DE FERNANDO ALONSO**
Notre journaliste explore la philosophie guerrière qui fait de l'Espagnol un des plus redoutables compétiteurs en F1

46 **RICCIARDO : UNE ÉTOILE EST NÉE**
Le futur remplaçant de Mark Webber chez Red Bull Racing explique ce que ça fait d'être choisi pour relever le plus grand des défis : être le coéquipier de Sebastian Vettel

52 **LES JUNIORS DE RED BULL**
Pour un Sebastian Vettel, il y a un Jaime Alguersuari : le programme de développement de jeunes pilotes de Red Bull peut bâtir des carrières, oui.. mais aussi en détruire

56 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS**
Tout en y répondant, le patron de Toro Rosso, Franz Tost, tient à corriger sa réputation de personnage autoritaire...

60 **ADRIAN NEWEY**
Nous avons réuni le concepteur de plusieurs F1 parmi les toutes meilleures avec sa première Red Bull titrée : la RB6

68 **EN STATS**
Retour en chiffres sur l'histoire du championnat pilotes

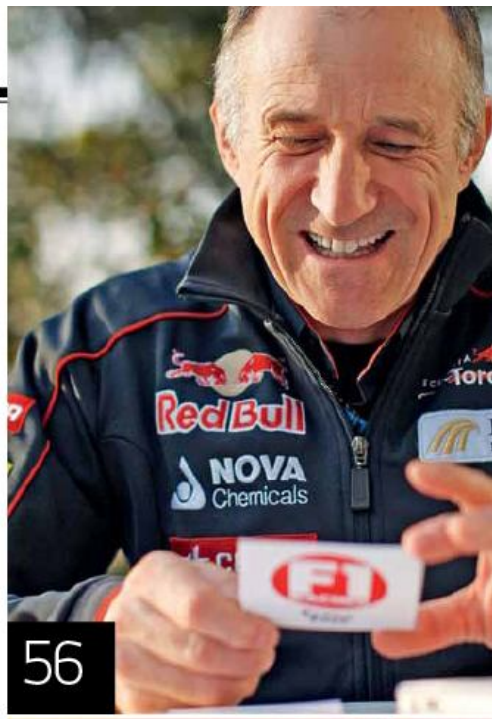
70 **JIM CLARK : CHAMPION !**
Cinquante ans après, voici l'album photo de l'incroyable saison qui valut au pilote Lotus sa première couronne

76 **PORTRAIT : DAVID WARD**
Cet homme a déjà goûté à la politique et veut désormais prendre la place de Jean Todt à la présidence de la FIA

78 **RUBENS BARRICHELLO PARLE**
Rubinho commente quelques GP pour la télé brésilienne et *F1 Racing* en a profité pour faire sa "grande interview"

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

86 BILAN : Grand Prix de Singapour
89 BILAN : Grand Prix de Corée
92 À VENIR : Grand Prix d'Inde
94 À VENIR : Grand Prix d'Abou Dhabi
96 CHRONIQUE : Tom Clarkson
98 CHRONIQUE : Murray Walker



56


46


76


Rossa
FALCON
PRIVATE BANK




F1
RACING
ALONSO/RAIKKONEN
LE FUTUR DE LA F1

30
38






STEWART
JACKIE STEWART
GOODYEAR
Ford
elf
Tyrrell
2

28





70



78


V-Power
INFINITI
TOTAL
RENAULT
GEOX
INFINITI
TOTAL



Parade

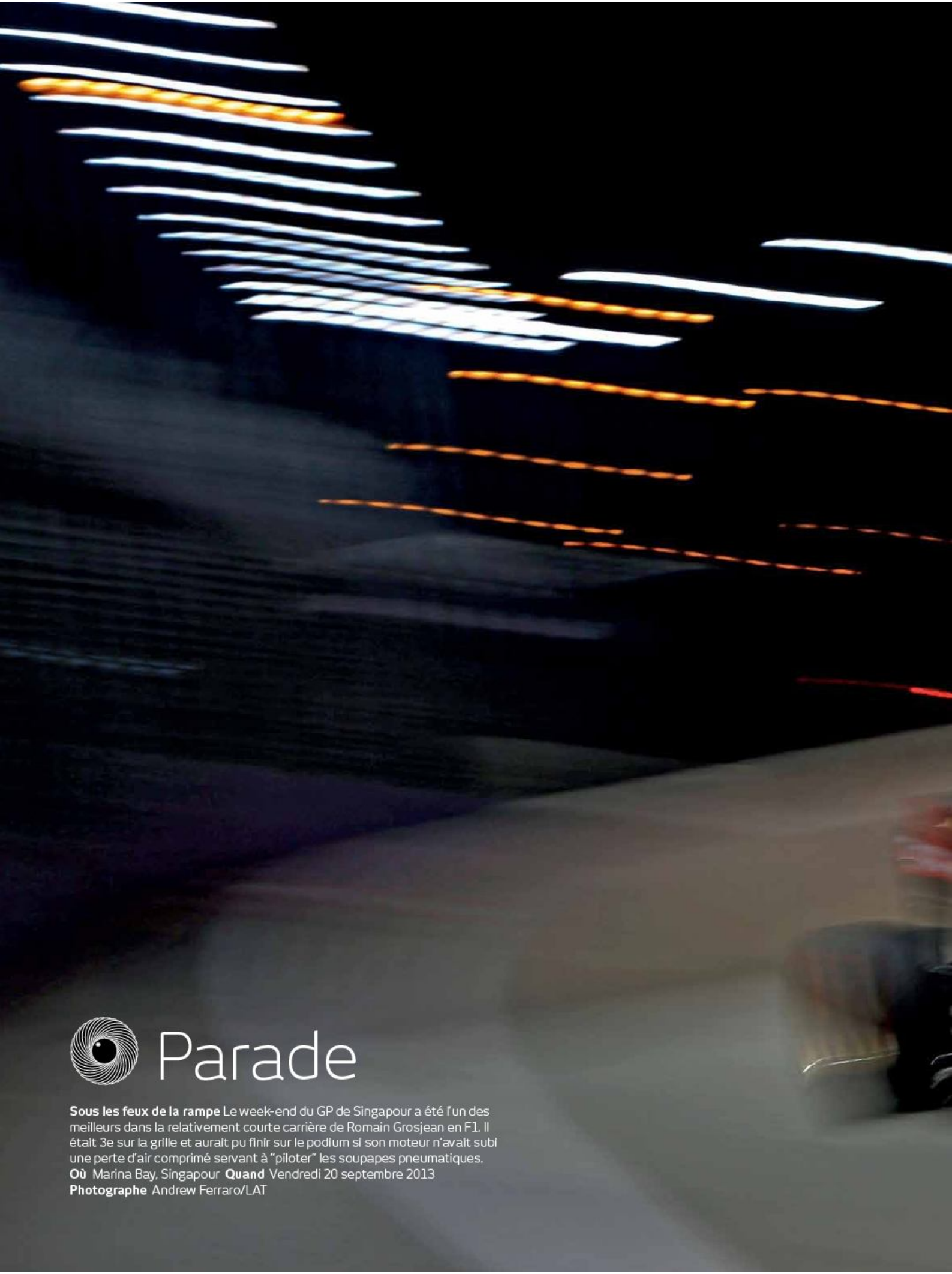
Pneus neige ? Non, il n'y a pas de tests hivernaux à Spa et Mark Webber ne se prépare pas pour le rallye Monte Carlo. En cette fin août, il négociait La Source peu avant la fin des qualifications et en gommes intermédiaires. Devant lui, le Raidillon, Pouhon ou Blanchimont... sans trop savoir quelle serait l'adhérence.
Où Spa-Francorchamps, Belgique **Quand** Samedi 24 août 2013
Photographe Steven Tee/LAT

Parade

Say cheese ! Quand un photographe collaborant avec *F1 Racing* a demandé à Fernando Alonso de prendre son appareil photo sur le podium de Monza pour immortaliser les *tifosi* massés en bas, il a essuyé un refus. Dans le parc fermé, il lui a tendu son propre iPhone en renouvelant sa demande. Voici le résultat.
Où Monza, Italie **Quand** Dimanche 8 septembre 2013
Photographes Fernando Alonso / Lorenzo Bellanca







Parade

Sous les feux de la rampe Le week-end du GP de Singapour a été l'un des meilleurs dans la relativement courte carrière de Romain Grosjean en F1. Il était 3e sur la grille et aurait pu finir sur le podium si son moteur n'avait subi une perte d'air comprimé servant à "piloter" les soupapes pneumatiques.
Où Marina Bay, Singapour **Quand** Vendredi 20 septembre 2013
Photographe Andrew Ferraro/LAT

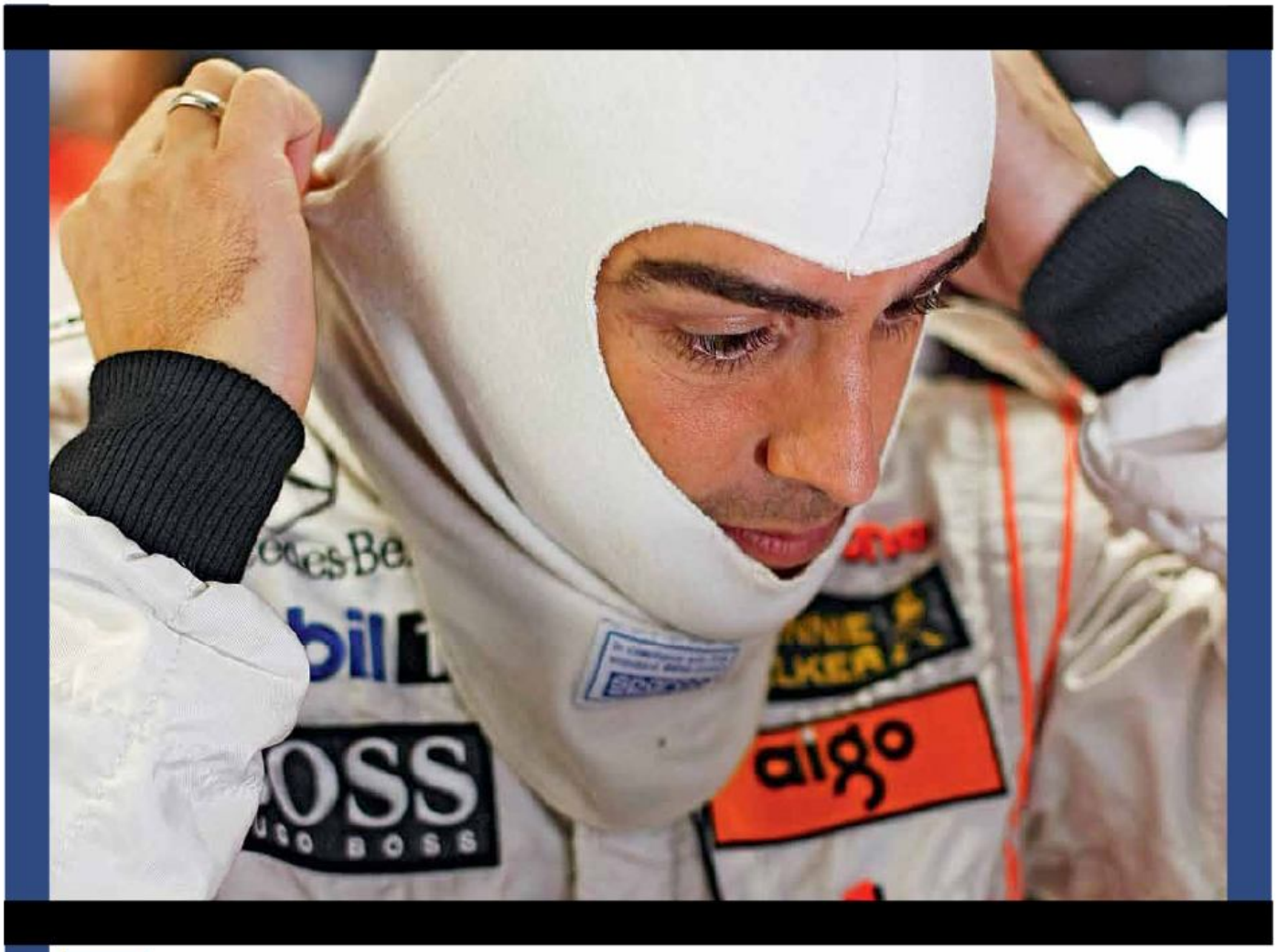


Parade

La paix des braves... mais pas pour tout le monde. Mark Webber n'aurait pu imaginer qu'être ramené en stop par Fernando Alonso lui vaudrait dix places de pénalité sur la grille du GP suivant. Les *stewards* lui ont pourtant infligé sa troisième réprimande de l'année pour un comportement jugé dangereux...
Où Marina Bay, Singapour **Quand** Dimanche 22 septembre 2013
Photographe Lorenzo Bellanca




VSA
ASIO
NAULT
RAUCH
V-Powe



NEWS

Pourquoi McLaren veut faire revenir Alonso

En dépit d'une spectaculaire séparation en 2007, l'équipe a ouvert la porte à un retour de Fernando.

Le patron de l'équipe McLaren, Martin Whitmarsh, a dit clairement à Singapour que son équipe voulait signer à nouveau avec Fernando Alonso. Si certains ont suggéré que c'était un moyen de mettre la pression sur un Sergio Pérez pas assez performant, l'équipe britannique pense sérieusement à attirer un pilote qui, il y a six ans, la déchira quasiment en deux.

L'idée sous-jacente vient du désenchantement issu du manque de performance de Pérez cette année. L'engagement du Mexicain était une volonté personnelle de Whitmarsh, qui n'avait pas fait passer à l'étincelant pilote Sauber les tests dont McLaren se sert pour analyser les pilotes potentiels.

Pérez est anonyme en 2013 et McLaren se demande si elle dispose d'un duo de pilotes aussi bon qu'il pourrait ou devrait être. Elle considère que si Jenson Button est exceptionnel dans bien des domaines, il n'est pas toujours conscient de la performance pure de la voiture. Pour tirer le maximum de lui, il faut l'apparier à un pilote comme Lewis Hamilton qui peut lui démontrer ce qui est possible. Une fois que Jenson sait ce qu'il peut atteindre, il s'en approche généralement de très près.

Mais aux côtés d'un pilote comme Pérez, dont le niveau de performance est bien plus faible, Button atteint rarement son niveau maximum. Pérez est environ 0,2 seconde plus lent que lui en 2013 ; Jenson l'a accepté comme un fait établi et au final, la voiture semble au moins 0,5 seconde plus lente qu'elle ne l'est réellement.

Whitmarsh désirait offrir à Pérez une nouvelle chance mais le reste de l'équipe n'est pas du même avis. D'où la question : qui d'autre serait disponible ? Ni

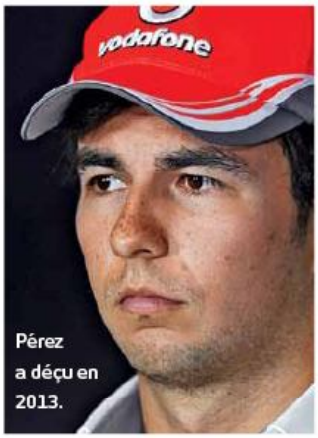


Alonso et McLaren vécurent une saison en commun tumultueuse en 2007.

Hamilton, ni Sebastian Vettel ne le sont. Reste Alonso – et, coup de chance, ses relations avec Ferrari ne paraissent pas au beau fixe.

Entre Monza et Singapour, Whitmarsh a acquis la certitude qu'il lui faudrait embaucher à nouveau Alonso, bien que l'Espagnol ait la réputation d'avoir tenté de faire chanter Ron Dennis, l'ancien patron de l'équipe, durant sa turbulente saison à Woking en 2007, à propos de l'affaire d'espionnage avec Ferrari. En coulisse, des contacts ont été établis et publiquement, Whitmarsh a dit qu'il le tenait en haute estime, le décrivant à la BBC comme le meilleur pilote extérieur à l'équipe.

Dans un monde idéal, Whitmarsh embaucherait Alonso pour 2014. Il sait que c'est irréaliste mais cherche à l'avoir pour 2015, la première année du retour de Honda.



Pérez a déçu en 2013.

McLaren pourrait continuer avec Pérez l'an prochain mais l'équipe observe avec intérêt de jeunes talents comme Kevin Magnussen ou Stoffel Vandoorne, tous deux en Formule Renault 3.5 cette année. Ce serait une transition à risque minimum, pour la dernière année avec Mercedes. Et si le jeune retenu impressionnait, il pourrait épauler Alonso en 2015 car le contrat de Button se termine fin 2014.

Publiquement, Alonso, qui est sous contrat avec Ferrari jusqu'à la fin de 2016, a écarté l'idée d'un transfert chez McLaren.. *« Depuis quatre courses, je dis que je resterai où je suis, que je voudrais y finir ma carrière, peut-être étendre le contrat si l'équipe le souhaite,* a-t-il déclaré à Singapour, *et ces remarques ne sont jamais publiées le lendemain. »*

Beaucoup mettent cependant en question la durée d'une relation Alonso/Raïkkönen chez Ferrari. La plupart des observateurs pense que Fernando prendra le dessus, mais reste à savoir comment il composera avec la perte de l'attention exclusive que l'équipe lui porte. Si leur relation continue de s'aigrir, Alonso trouvera toujours Whitmarsh prêt à l'accueillir à bras ouverts.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA FORMULE 1

MOIS "COOL" POUR

Les pilotes virtuels

Le dernier jeu de F1 pour les consoles Xbox360 et PS3 est désormais disponible et comprend tous les pilotes, équipes et circuits de cette année. Une option supplémentaire permet de piloter de célèbres F1 des années 80 à Estoril, Imola et Jerez notamment. Fabuleux !

Les fanatiques du vendredi

Les premières séances d'essais libres seront rallongées d'une demi-heure en 2014, un train de pneus supplémentaires étant alloué, dans le but de persuader les équipes à faire rouler de jeunes pilotes.

La jeunesse russe

Sergey Sirotkin a goûté pour la première fois au pilotage d'une F1 le mois dernier, avec une Sauber lors d'une "démo" sur une portion du circuit de Sochi qui doit accueillir le premier GP de Russie l'an prochain.



MOIS "BOF" POUR

Les pilotes actuels de Caterham

Le propriétaire de l'écurie, Tony Fernandes, a ouvertement fait savoir que Heikki Kovalainen avait une chance de redevenir titulaire en 2014, ce qui ne laisse que quelques courses à Charles Pic et Giedo van der Garde pour le persuader de leur accorder le deuxième volant.

Les cinéphiles passionnés de F1

La F1 inspire le monde du cinéma. Après *Senna*, et dans la foulée de *Rush*, un autre docu tout simplement appelé *1* sort cet automne, qui raconte son histoire à travers les progrès accomplis en matière de sécurité. Pas de sortie en salle annoncée en France, mais DVD et VOD à prévoir.

Les comportements sportifs

Vettel s'est fait siffler après ses victoires à Monza et Singapour. *« S'il vous plaît, ne faites pas cela,* a lancé au public depuis le podium l'ex-pilote devenu commentateur et intervieweur, Martin Brundle. *Ce n'est pas correct. »* Exact.



STEVEN TEE/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • CHARLES COATES/LAT • ANDY HONE/LAT • RUSH MOVIE STILLS

Quiz F1 Racing



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

1 Jacques Villeneuve a couru en F1 pour Williams, BAR, Sauber, BMW... et quelle autre équipe ?
2 Quel ingénieur de course réputé a suivi David Coulthard de Williams à McLaren en 96 ?
3 Avant 2013, lors de quelle saison de F1 l'équipe McLaren n'a-t-elle pas obtenu le moindre podium ?
4 Quel pays organisa la manche d'ouverture du championnat du monde de F1 en 1955 ?
5 Sur quel circuit se déroula le GP du Canada 1970 ?
6 Qui mena le GP des USA 80 à Watkins Glen sur Alfa Romeo ?
7 Sur quel célèbre circuit se trouve la Courbe de Signes ?
8 Quelle était l'appellation de la Lotus de 1988 (à droite) ?
9 À quel âge Enzo Ferrari est-il décédé ?
10 Quel GP Johnny Herbert a-t-il disputé sur une Ligier ?





Réponses : **1** Renault **2** David Brown **3** 1980 **4** Argentine **5** Mont-Tremblant **6** Bruno Giacomelli **7** Paul Ricard **8** 100T **9** 90 **10** Grand Prix d'Europe 1994

CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



Jordan King

C'est qui ?

Un jeune homme de 19 ans originaire de Warwick, en Angleterre, qui court pour Carlin en British F3.

Et il est bon ?

Bien que la F3 britannique se dispute avec moins de concurrents et sur moins de courses en 2013, il a gagné le titre comme avant lui Ayrton Senna, Mika Häkkinen puis plus récemment Ricciardo et Vergne.

Autre chose à savoir sur lui ?

Son père est Justin King, qui, depuis 2004, est le PDG de Sainsbury's, une chaîne de magasins britannique. Ayant travaillé précédemment chez Asda et Marks & Spencer, King Sr est connu pour avoir relancé les profits de ses supermarchés et en avoir touché les dividendes.

Il a des chances ?

Forcément, le fils d'un homme comme Justin King a plus de chances de courir en F1 que d'autres. Mieux encore, CVC Capital Partners, propriétaire de la F1, a cité au début de l'année en cours le même Justin King comme possible futur successeur de Bernie Ecclestone...

PHOTOS: CHARLES COATES/LAT; JAKOB EBREY/LAT; LAT ARCHIVE

NEWS



Hülkenberg à la place de Kimi ?

Nico est le premier choix pour rejoindre Lotus, mais tout dépend du financement.

Nico Hülkenberg a émergé comme principal candidat pour prendre la suite de Kimi Räikkönen chez Lotus en 2014, ce dernier retournant chez Ferrari.

L'Allemand est le premier choix du patron de l'équipe, Éric Boullier. Il a négocié un contrat de trois ans à hauteur de sept millions d'euros la première année puis neuf et onze les deux suivantes. Mais la décision dépend du propriétaire, Genii Capital, qui espère l'arrivée de nouveaux investisseurs.

Selon certaines sources, Genii voit plus loin que le simple pilotage – par exemple le marketing et la volonté de son PDG de passer du temps ou non avec un pilote les week-ends de course. Son choix de faire revenir Kimi en F1 avait provoqué un certain scepticisme. Mais le management avait eu raison sur ce coup.

L'autre option d'Hülkenberg, qui a donné jusqu'à fin octobre à Lotus pour se décider, est Force India. Il y remplacerait probablement Paul di Resta, Adrian Sutil semblant certain de rester.

Romain Grosjean demeurera selon toute probabilité chez Lotus, et Pastor Maldonado aimerait aussi l'y rejoindre. Mais il est lié à Williams par un contrat avec PDVSA pour encore deux années.

De son côté, Felipe Massa cherche un volant après avoir été remercié par Ferrari. Le patron de la F1, Bernie Ecclestone, le porte en haute estime et veut lui trouver un volant, ayant signé un nouveau contrat télé pour le Brésil. Massa manque de financement, mais il ne devrait pas avoir trop de mal à en trouver.

Felipe a été annoncé en discussions avec Lotus et Force India, mais un retour chez Sauber, où il a débuté sa carrière en F1 en 2002, est plus probable. L'équipe suisse devrait aligner en 2014 le jeune Russe Sergey Sirotkin, dans le cadre d'un accord commercial.



NEWS

Domination de Red Bull : le pourquoi du comment

Deux petites modif' apportées au diffuseur de la RB9 ont "boosté" la fin de saison de Vettel.

Un changement sur le diffuseur des Red Bull en seconde partie de saison semble avoir été le facteur transformant une voiture très forte en dominatrice absolue.

Sebastian Vettel menait déjà confortablement le championnat avant la pause estivale et a consolidé sa position grâce à une victoire à Spa, fin août. Puis, les modifications de la RB9 lors des (deux) courses suivantes ont transformé ses performances.

« Nous avons développé le diffuseur, oui, » confirme le chef du service technique de Red Bull, Adrian Newey, bien qu'il refuse naturellement de donner des détails. *« Nous avons appris un peu sur la voiture sur les circuits à faible appui, pour le traduire en fort appui, »* ajoute Mark Webber.

La clé est une modification du fond plat. Tout d'abord, les pales verticales sur le dessus du plancher devant le pneu arrière ont été tordues afin d'améliorer la façon dont elles dirigent les gaz d'échappement vers la zone autour des pneus arrière, pour un meilleur effet aérodynamique. D'autre part, les bords externes de l'arrière du diffuseur ont vu leur profil modifié. Depuis Monza, ils ont été raccourcis et arrondis, pour que le diffuseur s'accorde avec la basse pression derrière les pneus arrière. Quand ces deux zones sont connectées, on obtient de l'appui "libre".

Red Bull a réussi à obtenir que la zone derrière le pneu arrière aspire l'air hors du diffuseur, augmentant fortement la vitesse de l'air sous et au-dessus du plancher et, donc, accroisse l'appui. Si elle ne fut pas la première équipe à le faire, cet honneur revenant à Lotus, elle a produit la solution la plus efficace. Cette évolution semble avoir assuré le quatrième titre de Sebastian Vettel.



Archie Scott-Brown et Stirling Moss.


David Coulthard et Mika Hakkinen.



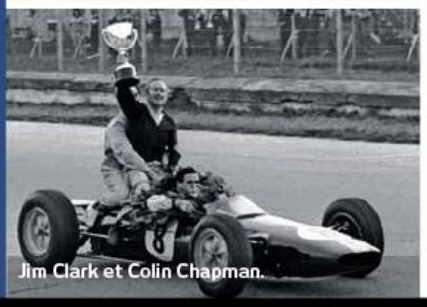
John Surtees et Maurice Trintignant.


Nigel Mansell et Gerhard Berger.


Jonathan Williams et Jo Siffert.



Michael Schumacher et Giancarlo Fisichella.


Jim Clark et Colin Chapman.


Jean Alesi et Gerhard Berger.


Denny Hulme et Jack Brabham.

RÉACTION

Derek Warwick défend la sanction

La façon dont Alonso prit Webber en stop à Singapour aurait pu, dit-il, causer de graves blessures.

La décision des commissaires du GP de Singapour de pénaliser Mark Webber pour être revenu au stand sur la Ferrari d'Alonso à l'issue de la course est l'une des plus controversées de la saison.

La réprimande infligée à Webber était la troisième de la saison, ce qui entraînait une pénalité automatique de dix places au départ de la course suivante en Corée. Webber a exprimé son mécontentement sur Twitter et beaucoup de fans ont suivi. Mais l'ex-pilote Derek Warwick, commissaire à Singapour, n'a aucun repentir.

Warwick, qui pilota en F1 de 1981 à 1993, reconnaît que quand un pilote de pointe en prend un autre en stop, *« cela donne du charisme et de l'excitation à la F1. »* Ayant lui-même été pris deux fois en stop dans sa carrière, il affirme ne pas être hypocrite mais qu'il fallait réagir car Webber et Alonso se sont mis en danger.

Ce que les téléspectateurs n'ont pas vu, c'est qu'Alonso a stoppé sur la trajectoire à la sortie d'un virage et que les deux pilotes Mercedes l'ont frôlé tandis que Webber grimpait sur le ponton de la Ferrari. *« Le premier arrivé,* explique Warwick, *Nico Rosberg, selon moi, est passé très près de Mark. Et Lewis Hamilton, qui le suivait, a presque touché l'arrière de la Ferrari. Il aurait pu blesser sérieusement Mark, sans compter la collision entre les deux voitures. »*

Il affirme que le danger était accru du fait que lors du tour de décélération, les pilotes *« ne sont plus concentrés, »* ajoutant : *« Nous ne pouvons laisser cela se reproduire. Ce n'est pas de prendre un autre pilote en stop qui me pose un problème, mais la façon de le faire. »*

Warwick dit cependant qu'il ne voudrait pas voir la FIA interdire cette pratique. *« Dans ce cas, est-ce que la sécurité deviendrait excessive ? Peut-être...* dit-il. *L'environnement de la F1 est devenu trop stérile, trop imbu de lui même et il est temps que les gens y rapportent de l'excitation. »*

Mais il y a un revers. Le système de réprimande, selon Warwick, fut introduit à la demande des pilotes : *« Je me souviens leur avoir dit : "Prenez garde à ce que vous souhaitez, car cela pourrait se retourner contre vous. Et l'un des personnages clés parmi les pilotes était Mark Webber... »*

NEWS

Une saison de 22 GP ?

New Jersey, Russie, Mexique et Autriche rejoignent le calendrier de F1 en 2014 – mais il pourrait y avoir d'autres changements.

La première mouture officielle du calendrier 2014 de la F1 affiche 22 courses avec des nouveautés aux États-Unis et en Russie s'ajoutant au retour du Mexique et de l'Autriche.

Cependant, des doutes se sont exprimés à propos du GP prévu dans le New Jersey. Les soucis portent sur la capacité des organisateurs à payer la redevance et l'organisation, et le temps requis pour réaliser les changements nécessaires sur le site afin de créer un circuit en ville.

Le New Jersey a été glissé entre Monaco et le Canada, créant une séquence de trois courses consécutives. Ceci soulève un autre souci car la FOM n'a jamais lancé une course nouvelle le week-end suivant une autre en raison de problèmes logistiques liés à la préparation d'un nouveau site.

Le GP du Mexique est plus plausible. Si l'autodrome Hermanos Rodriguez de Mexico exige une rénovation totale, il a été inspecté par le directeur de course de la FIA, Charlie Whiting, qui croit qu'il y a suffisamment de temps pour achever les travaux. *F1 Racing* a obtenu une représentation du tracé (ci-contre à gauche) qui montre comment le circuit devra être modifié depuis le dernier passage de la F1 en 1992. Il faudra, entre autre, supprimer l'iconique dernière courbe de Peraltada...

D'autre part, la Corée doit encore conclure un nouveau contrat avec la FOM et beaucoup pensent que ce GP ne sera plus organisé. Sa perte et celle du New Jersey pourraient réduire le calendrier à 20 courses, comme en 2012, ce qui est plus facile à gérer.

Peu d'acteurs de la discipline s'attendent à ce que le calendrier publié fin septembre reste inchangé quand il sera finalisé par le Conseil mondial de la FIA en décembre, au grand soulagement des équipes. Car l'ordre actuel des courses, avec ou sans la Corée et le New Jersey, diffère sensiblement de celui de 2013 et celles-ci pourraient devoir faire face à des coûts logistiques accrus et à de la confusion au moment de planifier leurs préparatifs pour 2014.

Mexique : un tracé modifié



Vingt-deux ans après, l'Autódromo Hermanos Rodriguez de Mexico va retrouver la F1 sur un tracé proche de celui qui fut utilisé par le Champ Car.

OFFICIEL

Calendrier (provisoire ?) 2014

16 MARS Australie, Albert Park	30 MARS Malaisie, Sepang	6 AVRIL Bahreïn, Sakhir	20 AVRIL Chine, Shanghai	27 AVRIL Corée,* Yeongam	11 MAI Espagne, Barcelone	25 MAI Monaco, Monte Carlo	1er JUIN Amérique,* New Jersey	8 JUIN Canada, Montréal	22 JUIN Autriche, Red Bull Ring	6 JUILLET G.-Bretagne, Silverstone
20 JUILLET Allemagne, Hockenheim	27 JUILLET Hongrie, Budapest	24 AOÛT Belgique, Spa	7 SEPT. Italie, Monza	21 SEPT. Singapour, Marina Bay	5 OCT. Russie, Sochi	12 OCT. Japon, Suzuka	26 OCT. Abou Dhabi, Yas Marina	9 NOV. États-Unis, Austin	16 NOV. Mexique,* Mexico City	30 NOV. Brésil, São Paulo

*Sous réserve d'approbation du circuit.

ARCHIVES LAT

NEWS

Ward met la pression sur Todt pour l'élection FIA

L'adversaire du président actuel pose la question de l'opportunité de maintenir le GP de Bahreïn.



David Ward a bien l'intention d'en découdre.

David Ward a eu un certain impact sur la campagne depuis l'annonce de sa candidature face à Jean Todt pour la présidence de la FIA.

Tout d'abord, Ward a accusé Todt de *« tenter de mettre en place des lettres de soutien pour sa réélection quand il participait à des réunions, ce qui, je pense, enfreint clairement les règles. »* En réponse, Todt a affirmé que ces lettres étaient spontanées.

Ward a ensuite déclaré sur la BBC qu'il s'interrogerait sur le maintien du GP de Bahreïn au calendrier. Selon lui, la situation dans laquelle le GP fut annulé à la suite de la répression d'une insurrection en 2011, puis réinstallé en 2012, a été *« très mal gérée »* et avait *« toutes les caractéristiques d'une prise de décision improvisée à peine 24 heures avant la course. »*

À l'entendre, Ward aurait écarté le GP plus longtemps : *« Je pense que ces circonstances justifient une visite pour enquêter sur le terrain, parler de façon approfondie avec les parties impliquées et établir un jugement sur ces bases. »* Il a critiqué la décision de Todt d'envoyer à Bahreïn le patron de la fédération espagnole du sport automobile en vue d'estimer la situation locale début 2012, disant que c'était inapproprié. Selon lui, la FIA devrait missionner un expert externe crédible, comme Edwin Glasgow qui a présidé récemment le Tribunal International ayant auditionné Mercedes pour un test illégal de pneus.

Un autre problème, pour Ward, est la décision de ne pas soumettre un nouveau contrat de fourniture de pneus de F1, ce qui pourrait être en infraction avec la législation européenne. Il veut aussi renforcer les règles de la FIA contre la corruption, ce qui pourrait menacer la position de Bernie Ecclestone s'il est reconnu coupable dans son procès en Allemagne. Ultime attaque, enfin : *« Jean a été lent à apprécier combien est sérieux le problème du contrôle des coûts en F1. »*

NEWS

Pirelli va rester fournisseur unique

L'Accord Concorde signé par la FOM et la FIA maintient le fabricant pour une période transitoire.

Pirelli semble devoir continuer à être l'unique manufacturier de pneumatiques de la F1 en 2014, mais un doute subsiste quant à son avenir au-delà dans la discipline.

En dépit de l'intérêt de Michelin, la FIA a décidé que Pirelli resterait l'an prochain à condition de respecter les standards exigés en matière de technique et de sécurité. Ce choix est fondé sur l'aspect pratique, en raison de la date tardive de la décision et du fait que la plupart des équipes a déjà conclu des accords commerciaux avec Pirelli. Mais la FIA a dit clairement que cet arrangement valait pour une *« période de transition »* et qu'il y aura un processus d'appel d'offre pour 2015. La fédération est en charge de cette procédure tandis que Bernie Ecclestone mènera des négociations commerciales avec les fournisseurs potentiels comme Michelin.



Cet arrangement pour conserver un seul fournisseur sera aussi utilisé afin de décider quel pétrolier fournira la discipline, sous les termes du nouvel Accord Concorde qui gouverne la F1.

La longue saga de la signature de cet accord semble finalement tirer à sa fin. La FIA et la FOM, le bras commercial de la F1, ont toutes deux signé le document, ce qui ouvre la possibilité aux équipes d'en faire autant. Comme dix sur onze (Marussia étant l'exception) ont déjà des accords commerciaux avec Ecclestone jusqu'en 2020, l'opération devrait être une simple formalité.

SAM BLOXHAM/LAT • THOMAS BUTLER



Dieter Rencken
POWERPLAY

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

EN FAISANT PROFIL BAS, JEAN TODT SE TIRE-T-IL UNE BALLE DANS LE PIED ?

Ces quatre dernières années ont été rudes pour le président de la FIA. Et ça devrait aller en s'empirant pour le Français de 67 ans – au moins jusqu'au 6 décembre, lorsque le résultat de l'élection à la présidence de la FIA sera rendu public.

Après son triomphe de 2009, Jean Todt était présenté comme *« l'indiscutable meilleur manager de sa génération, voire même de toutes les générations »* par son prédécesseur, Max Mosley, qui avait ajouté que le Français *« poursuivrait, et intensifierait même le travail de ces 16 dernières années. »* Au terme de son premier mandat de quatre ans, Todt fait pourtant face à une opposition farouche des fidèles de Mosley, avec le soutien desquels il a aisément battu Ari Vatanen en 2009 (135 voix contre 49).

Jusqu'à présent, David Ward, membre du Parti travailliste britannique et stratège de la Fondation FIA dont il est le président, est l'unique opposant à Todt. En 2009, il avait ouvertement pris parti pour ce dernier, prenant ses distances avec l'organisme fondé par Mosley via la vente des droits commerciaux de la F1 à son ami de 30 ans, Bernie Ecclestone, pour écrire un manifeste pro-Todt. L'accord qui a cédé les droits commerciaux de la F1 pour 113 ans et pour une bouchée de pain (270 millions d'euros) est passé à Bruxelles grâce au lobbyisme de Ward mais a laissé la FIA sur la paille.

Todt a donc hérité d'une organisation à la santé fragile. Il n'a pas eu d'autre choix que de restructurer la FIA, ses statuts, ses procédures et a obtenu de substantifiques revenus de la part des détenteurs des droits commerciaux qui ont payé cinq fois le prix convenu originellement pour prendre le contrôle à 66 %. Le rendement sera de plusieurs milliards sur dix ans et la FIA n'en verra pas la couleur.

Après des années de négligence, la plupart des championnats de sport mécanique, hormis la F1, sont plongés dans la plus profonde confusion. Todt a conçu des structures qui doivent permettre leur réhabilitation : malgré la crise mondiale, le Championnat du monde des rallyes a attiré Volkswagen et Hyundai. D'autres sont sur la voie de la rédemption. Lorsque Todt a pris ses fonctions, la F1 se remettait à peine du scandale de la vie privée de Mosley, du "crashgate", de la menace d'une scission de la part des écuries, d'un Accord Concorde bancal, du retrait de Honda, BMW et Toyota, et enfin de l'impérieuse nécessité de faire prendre à la F1 un virage écologique avec les nouveaux moteurs qui devaient originellement entrer en fonction en 2013.

Saupoudrez le tout des querelles entre écuries sur la réduction des coûts, de l'inquiétude sur la viabilité des quatre écuries naissantes qui avaient misé sur une F1 *low cost* (USF1 est mort-née, HRT a vécu trois ans), et vous aurez une idée des montagnes que Todt devait tenter de déplacer. Doit-on s'étonner qu'il n'ait pas intensifié le travail des 16 dernières années qui ont été marquées par des guerres sans précédent ? Todt a travaillé dans le calme, il est resté stoïque face aux critiques.

C'est son style depuis 1981-85 : 1) il a mené Peugeot à la gloire en WRC ; 2) il a restructuré le Lion après la dissolution du Groupe B et lui a offert de nouveaux records à Pikes Peak, au Dakar et au Mans ; 3) il a reconstruit Ferrari en posant les fondations d'une ère toute rouge. Tous ces projets étaient étalés sur quatre ans et à chaque fois, on lui a reproché d'être invisible dans les premiers temps... puis d'avoir trop de succès, au détriment du sport disait-on.

Que ce soit en WRC, au Mans ou en F1, le profil était le même. Par le passé, Todt a été automatiquement reconduit dans ses fonctions, mais en décembre, il devra être réélu au terme d'un combat inattendu.

Lors de la Conférence de la FIA sur le Sport, en juin dernier, les résultats de Todt sont clairement apparus. Des présidents de fédération du monde entier ont loué sa vision du sport et de son développement ; dans le même temps, le Tribunal international de la FIA et les statuts de la FIA ont été totalement refondus sous sa supervision. Pour la première fois depuis 2009, la F1 jouit d'une stabilité. Alors que le nouvel Accord Concorde est finalisé, six patrons d'écurie ont demandé que le Français poursuive l'aventure.

Tout ceci ne pèsera pas lourd dans l'isoloir car seuls les membres de l'Assemblée Générale de la FIA peuvent mettre un bulletin dans l'urne. Ils seraient bien inspirés de réfléchir à ce que Todt a entrepris ces quatre dernières années. Élément révélateur : Vatanen milite pour son ancien rival !

• Lire en page 76 l'interview du rival de Jean Todt à la présidence de la FIA, David Ward.



Todt a le soutien de six directeurs d'écurie de F1 et de son ancien rival Ari Vatanen, mais a un opposant face à lui pour l'élection de décembre.

CHARLES COATES/LAT



Peter Windsor
DOCTEUR F1

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

CHAQUE WEEK-END DE F1 EST DIFFÉRENT. MAIS D'UN CERTAIN CÔTÉ, ILS SE RESSEMBLENT TOUS...

Ça se passe dans le paddock de Singapour, mais ça aurait pu être n'importe où. Les gens s'affairent, déménagent. Tout le monde se dévisage quand soudain, avec tant de choses à observer et à ne rater sous aucun prétexte, la plus grande confusion règne, c'est l'apologie du multitâche – "Continue de me parler pendant que je prends cet appel urgent." Vous trouvez un endroit au calme, près des arbres où un oiseau vous chante sa propre version du tweet, vous prenez une gorgée d'eau et vous contemplez.

Un cortège se dirige vers la direction de course, ou plus simplement vers ses stands, ou encore vers les coins reculés de la piste d'où il vient. Des visages noyés dans la foule. Des gens normaux. Des pilotes sans paillettes, des célébrités et des messieurs tout le monde.

Paul "Chucka" Monahagan, l'ingénieur qui a quitté McLaren pour rejoindre Red Bull lorsque l'écurie était encore Jaguar. Il adore le tennis, il ne prête pas attention au monde qui l'entoure ; d'un pas tranquille, il va vers la direction de course. Un autre GP, une autre victoire.

Éric Boullier, ancien directeur de DAMS en GP2 et désormais patron de Lotus, est accompagné du très compétent Patrick Louis. Kimi et James Allison rejoignent Ferrari, mais Éric sait comment construire une écurie. Il croit en Romain et en Nick Chester. Il est peu loquace et ne crie jamais rien sur les toits. Il se rend calmement vers son garage.

À l'arrière-plan, les Porsche vomissent leurs décibels. Earl Bamber, un jeune Néo-Zélandais qui a brillé en monoplace, est sur le point de remporter une victoire brillante. Personne n'y prête attention. La foule est clairsemée dans les tribunes, le paddock s'active, hermétique de ce qui se joue en piste.

Kimi part chez Ferrari mais Éric Boullier, patron de l'équipe Lotus, a foi en Romain Grosjean.



Derek Warwick se promène dans l'hospitalité de la FIA avec son épouse Rhonda. Ils ont baptisé leur maison "Deronda". Toujours dans les parages, toujours prêt à rire. Ce week-end, Derek est l'un des commissaires FIA. Il a toujours l'air affuté physiquement et intellectuellement malgré l'heure tardive. Ça doit être grâce à sa barre Mars, un coup et ça repart.

Eddie Baker, en pull blanc élégant, pantalon gris et chaussures brillantes, prend racine devant les infrastructures TV de la FOM. Mécanicien de Brabham à l'époque de Charlie Whiting/Herbie Blash, Eddie vit désormais à Adélaïde et fait souvent des affaires avec la F1, à huis clos. Deux heures plus tard, on l'apercevra une serviette sous le bras, quittant le circuit alors que les F1 entament leur tour de formation.

Peter Stayner, qui était le patron de Brands Hatch à l'époque où le circuit avait une salle de presse décente, s'approche de l'entrée du paddock. Pete travaille avec McLaren depuis 1989. Il a fait une parenthèse entre 2008 et 2011 pour collaborer au projet Yas Marina, mais il a fait son retour à Woking. C'est l'ambassadeur d'une marque. Uniforme de l'écurie immaculé, c'est un grand professionnel. Sa connaissance du sport et ses racines sont indéniables, il se met toujours en quatre pour vous.

Et voici Mika Salo, qui donne l'impression de ne pas en avoir grand-chose à faire d'avoir couru en F1. Il est là pour la télévision finlandaise. Mal rasé, il porte un bermuda et un T-shirt bouffant. Un type normal qui aime les Harley et les sushis. Aurait-il aimé remporter ce GP d'Allemagne 1999 ? Probablement. Y pense-t-il souvent ? Sûrement pas.

Mark Arnall, le physio de Kimi, est détendu. Kimi s'est pincé un nerf du dos et Mark a travaillé dur pour résorber l'inflammation, mais il est toujours aussi impeccablement organisé et poli. On comprend pourquoi Kimi lui fait confiance. Il fait partie des meubles, mais il déteste être sous les feux de la rampe, il n'emploie jamais la première personne du singulier. Il va prestement vers le centre médical.

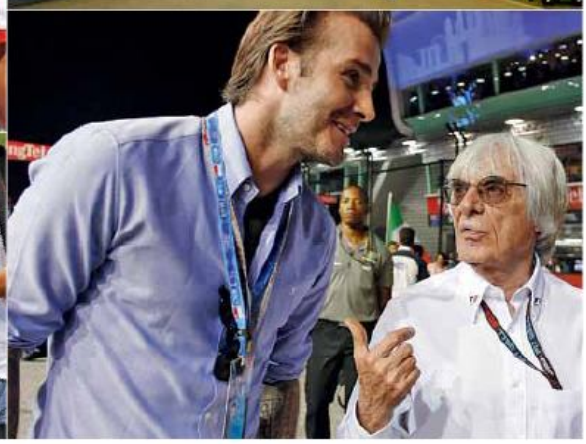
Ça fait toujours bizarre de voir Mike Negline en uniforme FOM. Cet Australien était chez McLaren autrefois, il a travaillé pour Ron Dennis car Ron est quelqu'un qui veut que les choses soient faites, et bien faites. Puis la FOM lui a fait une offre. Il fait la liaison avec les écuries sur tout ce qui concerne la logistique. Il adore son boulot et les écuries le lui rendent bien. La bonne personne à la bonne place. Ce n'est pas si fréquent en F1.

James Calado, le pilote de GP2, revient d'une











Les gens qui font un week-end de GP : quelques visages familiers, d'autres un peu moins mais chacun joue son rôle.





réunion avec les commissaires. Pénalité or not pénalité ? *That is the question*, elle se lit sur son visage. Il est rapide et a donné du fil à retordre à Bottas en GP3. Sa seconde saison de GP2 avec ART a été compliquée.

Phil Prew, ingénieur de McLaren, vient juste de donner une conférence dans une université. Lui aussi est très organisé, il y voit clair, il est l'exemple même de l'ingénieur de F1 avec lequel une conversation se termine toujours trop tôt. C'est en partie dû au fait qu'il nous apprend constamment des choses. Son ego

"Des visages noyés dans la foule. Des gens normaux. Des pilotes sans paillettes, des stars et des messieurs tout le monde."

n'est pas surdéveloppé, il est discret, il travaille et travaille encore.

Dr Jonathan Palmer, en polo rose, a l'air étonnamment nerveux. Son fils, Jolyon, a remporté la course de GP2 la veille. Jonathan était très rapide dans la Ralt-Honda de F2. Depuis il est devenu un magnat incontournable dans les cercles britanniques des sports mécaniques. Ce docteur en médecine adore le sport auto. Pourquoi est-il si nerveux ? C'est LE moment. Jolyon a gagné devant un parterre de sommités, il faut capitaliser sur ce succès et ça ne sera pas facile dans le paddock F1.

Alfonso de Orléans Borbon, propriétaire de Racing Engineering, erre désœuvré. Son pilote – le très rapide Fabio Leimer – a augmenté son avance au championnat. Non, l'accident après l'arrivée n'était pas de la faute de Fabio. Mais il faut reconstruire la voiture avant la prochaine course. Toutes les pièces se sont envolées directement pour Abou Dhabi. Il retourne dans le paddock de GP2, perdu au loin. Un homme qui n'a jamais été attiré par les paillettes.

Mon walkie-talkie parle. Le charme est brisé. Je me dirige vers les cabines de commentateurs. Derrière moi, l'arrivée d'une célébrité provoque une frénésie. Au dessus, sur sa branche, l'oiseau se remet à gazouiller.

ANDREW FERRARO/LAT • JED LEICESTER/LAT • CHARLES COATES/LAT • STEVEN TEE/LAT



VALTTERI BOTTAS
LE DÉBUTANT

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

IL Y A DES JOURS OÙ ON FERAIT MIEUX DE RESTER AU LIT...

Il arrive que le quotidien d'un pilote de F1 ne soit pas aussi palpitant que la télévision ne veut bien le laisser croire. Il y a quelques jours, j'étais parti pour faire la grasse mat' quand j'ai entendu du bruit en bas de l'escalier. Il n'était que six heures, et je me suis donc rendormi. Mais ça a continué, et j'ai réalisé que quelqu'un tambourinait à la porte. Je me suis dit qu'il s'agissait d'un facteur zélé avec un colis, et que cela ne valait pas la peine que je sorte du lit.

Mais cinq minutes plus tard il était toujours là, et vu qu'il frappait avec davantage d'insistance, je suis allé voir ce qu'il voulait. En ouvrant la porte, je me suis retrouvé nez à nez avec un gars de l'agence anti-dopage du Royaume-Uni, qui voulait obtenir un échantillon d'urine pour contrôle.

Il m'a donc suivi à l'intérieur de la maison, et m'a interdit de m'éloigner de lui tant que je ne lui avais pas procuré l'échantillon. Je n'étais pas très à l'aise, car c'était la première fois que ça m'arrivait, à la différence de ma petite amie qui est nageuse olympique et qui est donc rompue à l'exercice. Je crois que Fernando Alonso et Max Chilton ont eux aussi eu un réveil difficile ce jour-là.

"J'ai réalisé qu'on tambourinait à la porte et je me suis retrouvé nez à nez avec un gars de l'agence anti-dopage du Royaume-Uni..."

Les contrôles anti-dopage ne sont pas à prendre à la légère. Chaque pilote de F1 et chaque grand sportif doit mentionner les lieux où il pense devoir se trouver chaque jour des trois mois qui suivent ladite déclaration. Il faut en effet pouvoir se soumettre à tout contrôle inopiné. Bien sûr, ces infos sont confidentielles, mais si votre planning change, vous devez tenir l'agence anti-dopage informée. Et il n'y a pas d'exception. Ils doivent absolument savoir où vous êtes, chaque jour... La moitié des week-ends de l'année, c'est assez facile : ils n'ont qu'à allumer la télé pour savoir où je suis !

M'étant levé ce matin là dès potron-minet, j'ai donc décidé d'aller faire du vélo dans les collines de l'Oxfordshire, près de ma résidence, avant d'aller à l'usine Williams pour faire le point avec mes ingénieurs.

Après chaque GP, je me livre à un débriefing du week-end pour analyser ce qui n'a pas marché, ceci afin d'améliorer nos performances. Pat Symonds nous a rejoint récemment comme directeur technique, et il nous apporte toute son expérience. Il était en retrait lors des premières courses afin d'étudier nos process, mais à présent, il commence à proposer des idées afin que l'équipe aille de l'avant. Pour tout dire, il passe davantage de temps à l'usine que sur les circuits afin de préparer les changements de réglementation prévus en 2014. Je me suis déjà entretenu avec lui à propos de la voiture, de mon pilotage, et de la façon dont nous pourrions hausser notre niveau de jeu. C'est une bonne chose de l'avoir avec nous, et on ne peut être qu'optimiste pour la suite des événements.

"Pat Symonds est arrivé récemment en qualité de directeur technique, et il nous apporte toute son expérience."



Actuellement, le principal sujet de discussion chez Williams – et dans tous les autres teams d'ailleurs – renvoie à la répartition des ressources pour la dernière partie de l'année. Nous avons encore une amélioration dans les tuyaux, car nous visons quelques points en cette fin de saison : le classement au championnat constructeurs est très important pour l'équipe. Mais nous devons en même temps préparer la voiture de 2014, en raison des multiples changements en termes d'aérodynamique et de motorisation. Nous entrons donc dans une période clé. Néanmoins, le fait de compter Pat Symonds parmi nous, ajouté à toute l'expérience accumulée chez Williams, ne peut qu'augurer le meilleur.

Pour finir, l'équipe m'a réservé une petite surprise pour mes 24 ans. L'un des hauts représentants du team, Jon Smee, m'a offert un gâteau, confectionné par Michael Caines [Ndlr : chef étoilé au Michelin et ambassadeur Williams], et j'ai reçu pas mal de cadeaux dont un diner pour deux personnes dans un grand restaurant finlandais. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour remercier toutes les personnes qui m'ont souhaité un bon anniversaire sur Twitter. Cela m'a fait très plaisir.

GLENN DUNBAR/LAT



Découvrez notre sélection de véhicules d'occasion



Elise MK3 S 220
PSD



Exige S V6 V.D - 2013
PSD



Evora 2+2 IPS
PSD

LOTUS



120 Superlight VN
A partir de 36 995 €



Caterham 1600 K
26 500 €



R500 - 2012
PSD

CATERHAM



3 Roues - 2012
41 500 €



Plus 4 VD - 2013
PSD



4/4 - 2009
38 500 €

MORGAN
MORGAN MOTOR COMPANY

Quand le *sport* devient passion

WWW.MARCASSUS-SPORT.COM

T : +33 (0) 562 122 900



Les explications de

PAT SYMONDS

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

CE MOIS-CI...

L'aérodynamique 2014

Qu'entendent les ingénieurs par "points d'appui" ?

Quand nous parlons d'appui ou de traînée, nous tentons de quantifier des résultats indépendants des conditions ambiantes. Si nous parlions seulement de newtons d'appui produits à 320 km/h, le chiffre varierait selon qu'il fait chaud et que l'air est peu dense ou qu'il fait froid et que l'air est dense. Les pilotes d'avion le savent et ajustent leur vitesse de décollage selon les conditions ambiantes car la montée de leur appareil varie selon la température et la pression de l'air.

Pour éliminer cette ambiguïté, nous exprimons l'appui par le "coefficient de levée". Naturellement, comme il s'agit d'appui, le nombre est négatif. Ce coefficient est un nombre qui, multiplié par la densité de l'air, le carré de la vitesse et la surface d'une zone de référence, exprime l'appui réel. La zone de référence est généralement la surface frontale de la voiture mais bien que beaucoup d'équipes l'assimilent à 1,5 m2, il n'y a pas de règle absolue et donc la façon dont est exprimé le coefficient de levée peut différer légèrement d'une équipe à l'autre.

Disons qu'une voiture a un coefficient de levée de -3,50. Les gains réalisés en soufflerie ne touchent que la seconde décimale de ce chiffre et, pour être simple, les aérodynamiciens disent que c'est un point.

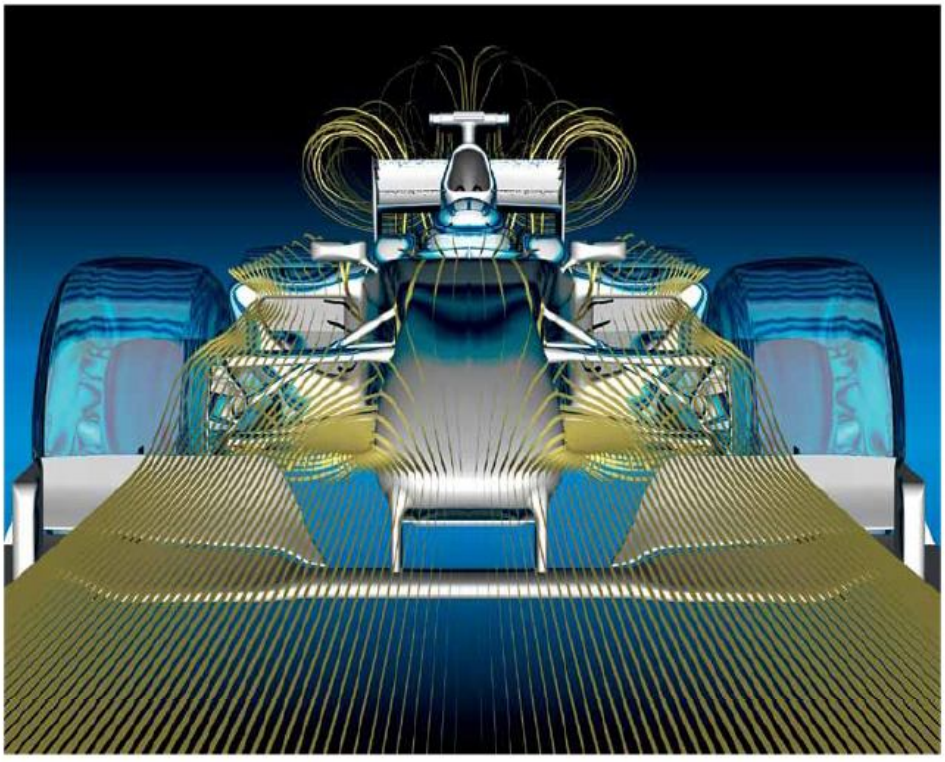
En conséquence, quand on améliore notre appui d'un point, on passe de -3,50 à -3,51. En fait, les gains d'appui sont si difficiles à obtenir qu'on utilise souvent la troisième décimale, décrite comme une "unité".

Ainsi, un point n'est pratiquement rien ?

Il est vrai que c'est un petit pourcentage et que l'effet du gain d'un point varie d'un circuit à l'autre mais, en gros, un gain de trois points améliore le temps au tour de 0,1 seconde. Comme la compétition est très serrée de nos jours, cela peut être significatif.

Les ingénieurs parlent aussi de carte aérodynamique. Qu'est-ce donc ?

L'appui que génère une voiture est affecté par la garde au sol, l'angle de braquage, la masse de gaz d'échappements et d'autres facteurs. Pour comprendre ces interactions, nous les exposons sur une carte graphique où les axes peuvent être les gardes au sol avant et arrière et les graphes expriment le niveau d'appui, par exemple. Ces cartes de profils sont aussi fondamentales pour la performance que les coefficients fondamentaux, et l'un des objectifs du développement de l'aérodynamique de la voiture est de rendre ces graphiques lisses et cohé-



Tous les éléments doivent travailler en parfaite harmonie aéro, mais le plus important est l'aileron avant.





LA PLUS GRANDE ATTENTION PORTÉE AU GROUPE MOTOPROPULSEUR SIGNIFIE-T-ELLE QUE L'AÉRO PERDRA DE L'IMPORTANCE ?

Non, pas du tout. Les nouvelles règles sur les groupes propulseurs sont certainement un défi mais l'exigence accrue de refroidissement demandera la plus grande attention au département aéro. Rien, cependant, n'a changé le fait fondamental que des points additionnels d'appui seront encore la principale façon d'accroître la performance.

rents. S'ils le sont, alors les ingénieurs peuvent régler la voiture pour s'assurer d'une performance aérodynamique prévisible quand la vitesse et l'attitude varient. Si les cartes sont médiocres, la voiture est difficile à régler ainsi qu'à piloter.

Comment cela affecte-t-il les voitures de 2014 ?

Il y a des changements fondamentaux apportés au règlement sur les carrosseries pour 2014. De façon significative, la largeur de l'aileron avant est réduite de 1800 mm à 1650 mm. Ceci est couplé avec des règlements ayant pour but de forcer les concepteurs à abaisser le nez de la voiture pour les rendre plus sûres en cas d'accident.

Si chaque composant de la voiture doit travailler en harmonie aérodynamique, l'élément le plus important est l'aileron avant, ce qui rend ce changement fondamental. Quand sa largeur fut augmentée en 2009, il fallut du temps pour optimiser le flux sortant des volets de l'aileron mais on peut voir les dérives et les parties annexes incroyablement complexes de l'aileron comme une démonstration de l'importance de l'attention accordée à ce flux. Avec le volet poussé plus vers l'intérieur et donc dans le sillage de la roue avant, un nouveau procédé de conception est lancé.

De même, à l'arrière, l'élément inférieur, souvent appelée poutre, est fondamental pour relier les structures de flux de l'aileron supérieur au diffuseur et que le tout soit plus grand que la somme des parties. En 2014, nous ne pourrons plus placer un aileron poutre en position favorable, d'où une grande réduction de la performance.

La position de l'échappement a aussi été altérée : une seule sortie d'échappement sera positionnée au-dessus de la boîte et sera moins apte à augmenter la performance aérodynamique. Couplé avec un dessus d'aileron arrière légèrement moins profond, l'appui a été réduit à la fois à l'avant et à l'arrière.

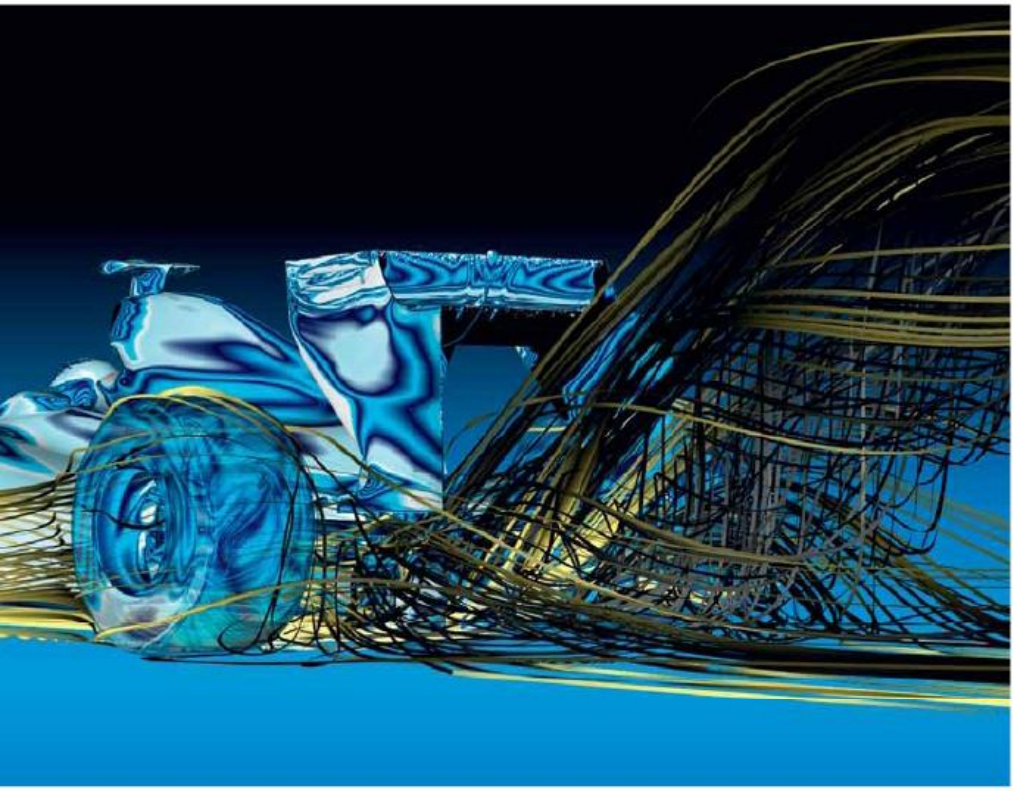
De combien cela va-t-il ralentir les voitures ?

C'est la grande question. Quand les nouveaux concepts ont été introduits en soufflerie, la performance a chuté de 30 % même sans les effets d'échappement qui améliorent l'aérodynamique actuelle. Depuis, la performance s'est améliorée mais on verra une chute significative de la performance aérodynamique en début d'année.

Faudra-t-il longtemps pour tout récupérer ?

En temps normal, j'aurais dit un certain temps mais les aérodynamiciens de la F1 sont très astucieux ! Souvenez-vous de 2009 ; les règles visaient à stopper le développement mais l'interprétation du règlement a permis au double diffuseur d'améliorer les performances plus que prévu. Une telle révolution se produira-t-elle cette fois ? Nous verrons bien !

• Correction : dans la chronique du mois de septembre, nous avons décrit un arceau de sécurité comme étant fait en nylon alors qu'il est réalisé en titane. Et nous aurions dû donner crédit des photographies à 3T RPD.





Ça, c'était une F1 !

N° 21 : La Tyrrell 003

Cette version du premier châssis portant le nom de Ken fut brillante.

En 1971, l'argent du pétrolier français Elf commença à couler à flot dans un petit coin du Surrey, en Angleterre, et un bosquet feuillu devint le site de fabrication de voitures de courses de renommée mondiale.

L'année précédente, Ken Tyrrell avait connu un désenchantement croissant avec les performances du châssis March qui avait succédé au Matra, et il engagea le concepteur Derek Gardner pour qu'il crée la première Tyrrell. La "SP" (Special Project) fut mise au net par Gardner sur sa planche à dessin dans un Portakabin d'Ockham et elle disputa sa première course au Canada, en septembre, sous le nom de Tyrrell 001. Jackie Stewart la plaça en pole mais des soucis mécaniques lui interdirent de terminer la course.

Ken avait déboursé 9000£ pour un châssis March prêt à courir tandis que la 001 lui coûta 22500£ à construire. Mais c'était peu payer face aux ambitions de Tyrrell de devenir une équipe de F1 auto financée.

Quand la 001 fut lancée, Gardner travaillait déjà à la création de la 002. Celle-ci avait une coque et un empattement plus long et laissait plus de place aux coudes dans le cockpit pour convenir au longiligne François Cevert. Une version à empattement raccourci du même châssis, la Tyrrell 003, fut réalisée pour son équipier de plus petite taille, Jackie Stewart, et les deux voitures coururent ensemble.

Gardner étant particulièrement soucieux de sécurité, il ajouta sur la coque un arceau boulonné et disposant de points d'ancrage sur la suspension arrière. Plutôt que de souder l'arceau sur les couvercles d'arbre à cames, comme sur la 001, il appliqua un support avant de l'arceau sur la coque. Pendant l'année, il expérimenta une suspension arrière interconnectée pour améliorer la motricité et testa à la soufflerie de l'Université du Surrey, faisant ainsi œuvre de pionnier, différentes versions du nez. Celui en lame réduisait la traînée tandis que le capuchon en forme de coin augmentait l'appui.

La 003, pilotée seulement par Stewart, gagna dès ses débuts au GP d'Espagne 1971 et décrocha ensuite sept victoires jusqu'en 72, faisant de ce châssis celui qui remporta le plus de courses de l'histoire de la F1. Tyrrell s'attribua les deux titres mondiaux, des pilotes et des constructeur. Pas mal pour une petite équipe aux débuts si modestes. F1



TEXTE JAMES ROBERTS **PHOTOS** JAMES MANN

ADAPTATION RICHARD FAUX













TYRRELL 003 : FICHE TECHNIQUE

Moteur	Ford Cosworth V8 DFV 3 litres à 90°
Freins	Disques Girling
Pneus	Goodyear
Carburant	Elf
Boite	Hewland FG400, manuelle 5 rap.
Empattement	243 cm
Longueur	386 cm
Hauteur	91,4 cm
Poids	546 kg
Pilote	Jackie Stewart

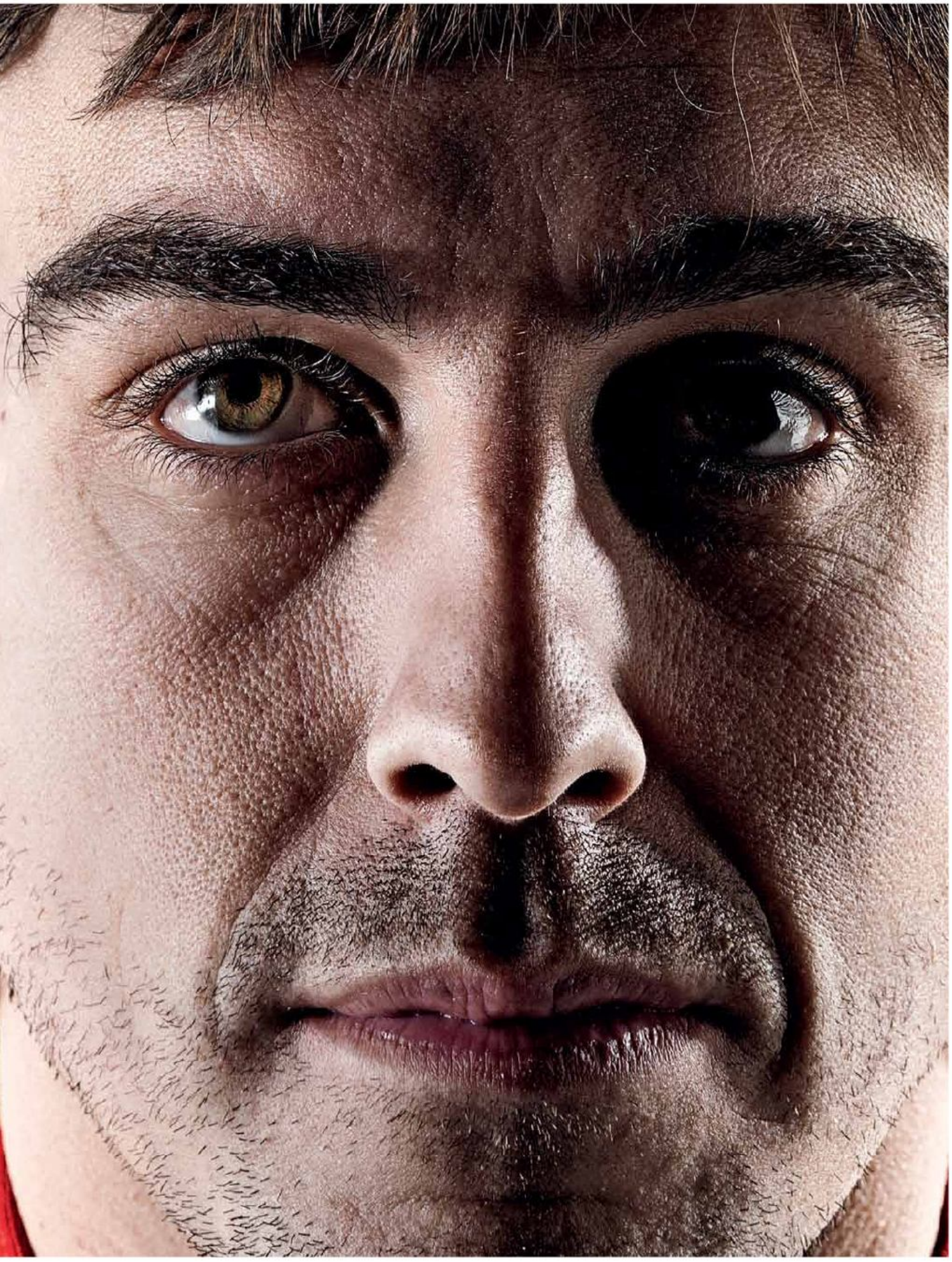






Cet homme-là n'a peur de rien.
On connaît son pire cauchemar...

ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN







Sans être forcément plus rapide, Kimi Räikkönen pourrait pousser franchement Fernando Alonso dans ses retranchements en 2014. Avoir deux n°1 égaux, est-ce la bonne solution pour Ferrari ?

TEXTE PETER WINDSOR
PORTRAITS ADRIAN MYERS & ANDREW FERRARO/LAT

Comme dans toute grande rivalité, les joueurs sont opposés à l'extrême. D'abord, il y a le *bandolero* espagnol qui continue de sourire tout en plantant le couteau. Il a été élevé à la dure, passant de nulle part en F1 (en termes de sport auto s'entend) au centre de l'univers. A vécu et gagné avec Flavio. Garde quelques secrets de son année chez McLaren. Et malgré tout, comme les autres, essaie de ne pas compter les victoires de Sebastian Vettel. Il demeure le pilote de course par excellence. Le type qui fait le job le dimanche. Qui peut soulever une voiture par ses Pirelli et la porter sur son dos.

Il rejette pourtant les invitations à rencontrer les ingénieurs Pirelli, justement. S'intéresse de savoir si vous êtes de son coté ou non. Si vous ne lui êtes pas sympathique, dites-lui *buenos dias* à vos risques et périls. Quand il vous tance, il vous tance, extrémités des lèvres en berne, regard glacial.

Il colore, enfin, disons 70 % du garage Ferrari.

Bien sûr, il a réussi. N'a-t-il pas manqué de peu le titre 2012 avec une bourrique pour voiture ? Réalisé des miracles quand tout le monde ne jurait que par l'effet Coandă et les diffuseurs soufflés ? Qui pourrait lui en vouloir d'attendre de Ferrari qu'elle fasse enfin les choses bien en 2013 ? N'est-ce pas ce qui fait Ferrari ? Vous pilotez pour elle, misez tout sur elle et au bout du compte et d'une période de trois ans, après qu'elle ait dépensé assez d'argent et d'énergie pour faire une voiture qui gagne, vous êtes censé recevoir ce que vous espérez. Cela ne n'est-il pas passé comme ça pour Kimi en 2007 ? N'est-ce pas supposé être le cas cette fois ?

Et puis il y a Kimi, pour qui l'approche menée par Ferrari à Silverstone est tombée à pic. Il ne s'encombre pas de vieilles rancunes. Trop compliqué. Trop de temps perdu. Trop d'énergie gâchée. Malgré tout, ce dernier →

adieu – qui ne l'était en fait pas – d'Abou Dhabi en 2009 est quelque chose qu'il n'oubliera sans doute jamais. Ferrari ne voulait plus de lui pour 2010 et cela avait tué sa motivation.

Puis, au bout d'un moment, il sut qu'il ne pourrait vivre sans F1. Certaines équipes semblaient intéressées. Sympa. Pas Ferrari. Ni McLaren. Ni Red Bull. Celles-là ne voulaient pas de lui où n'avaient pas de place. Williams, elle, semblait sérieuse. Lotus aussi. C'était triste pour Robert. Mais qu'y pouvait-il ? L'offre était là. Il a dit oui.

Il a aimé. Aurait peut-être pu faire un peu mieux en qualif mais était content les jours de course avec les gars. Vu ses moyens, l'équipe l'a impressionné. Très organisée. Très créative. Gagner de nouveau lui a fait du bien. Et, au contraire de Ferrari ou McLaren, elle ne lui en demandait pas trop en dehors de la voiture. Juste quelques pubs télé. Quelques trucs marrants.

Puis l'ingénieur James Allison est parti. Puis est venue l'offre de Ferrari. Ils sont tombés d'accord sur à peu près tout : le gros salaire, les obligations pour les sponsors revu à la baisse.

L'année prochaine ? Fernando sera chez lui. Kimi fera seulement son truc. Il se pointera et pilotera. Ne dira pas grand-chose. Ne demandera pas grand-chose. N'attendra pas grand-chose. Être toujours là à demander ceci ou cela, très peu pour lui. Il se détendra et appréciera. D'abord c'est moi, moi, moi. Plus tard, OK, pas de problème. Et en général, les choses tournent dans votre sens. Chaque jour de course, les variables ne manqueront pas. Plein de trucs avec lesquels jouer sur le moteur ou autre chose. Ce sera probablement l'une des périodes les plus heureuses de sa carrière.

On voit ça d'ici : une Ferrari super rapide lors des tests hivernaux, et Alonso fixant le tempo. Fernando qui bat Kimi en qualif lors des trois premières courses mais qui connait, disons, un accrochage au premier virage à Melbourne suivi de deux pépins mécaniques les deux Grands Prix suivants. Kimi, n'attendant pas grand-chose et resté calme, qui n'en prend pas moins une 3e, une 4e et encore une 3e place. Soudain, il se retrouve 2e du championnat, et Fernando nulle part. Comment celui-ci va-t-il réagir ? Calmement et avec aplomb ? Ou comme il le fit chez McLaren, quand Lewis Hamilton lui donna du fil à retordre ? L'approche latine à laquelle Ferrari doit être préparée – mais ne le sera inévitablement pas, vu son approche du management des pilotes les années précédentes.

Le seul membre de l'équipe, peut-on prédire, à ne pas être affecté sera Kimi lui-même. Associer l'adjectif "humble" à "pilote de course" forme, de nos jours, un oxymore, mais Kimi-Matias Räikkönen est bien l'exception qui confirme la règle.

D'un autre coté, la nouvelle Ferrari pourrait ne pas gagner d'entrée, auquel cas tout serait plus calme dans le garage du point de vue politique. Fernando tirera plus d'une voiture capricieuse et fera passer le message à la direction. Alors, qui est le plus rapide ? Kimi restera dans son coin et vivra sa vie. Tranquille. Rien à perdre.

Son pilotage offrira aussi un saisissant contraste physique avec le style d'Alonso. Il est plus linéaire dans sa quête d'une vitesse minimale que Fernando, donc plus rapide dans son premier mouvement des mains et plus doux dans son freinage initial. C'est aussi l'un de ceux, avec Jenson Button, qui charge le plus précisément l'arrière coté extérieur entre le point de corde, donc la vitesse la plus basse, et la sortie du virage. Il a sans doute besoin d'un meilleur avant que Fernando pour faire un tour rapide, mais peut obtenir plus de l'arrière dans la phase de sor-

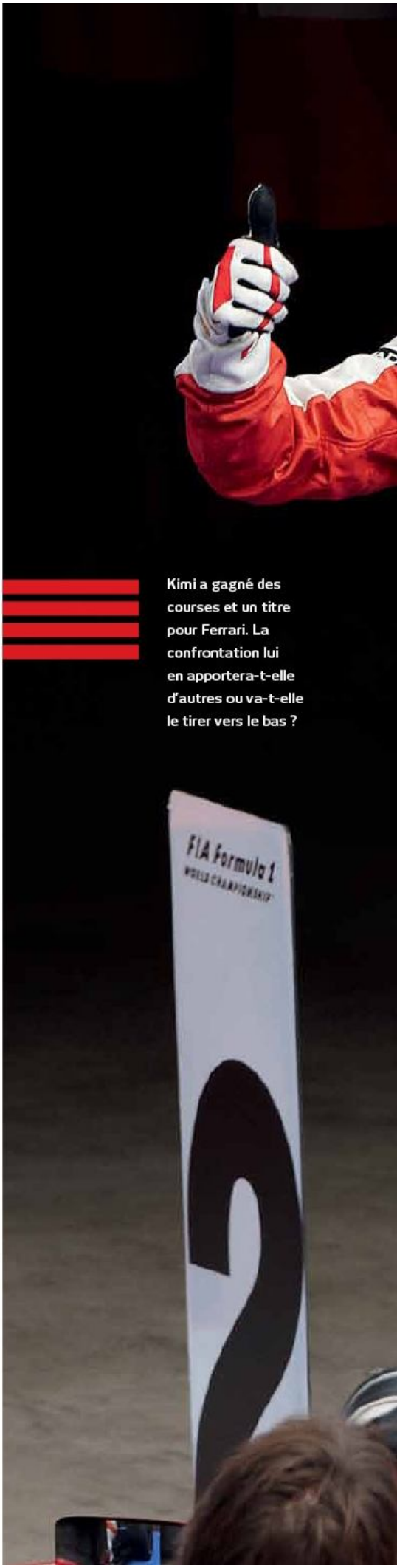
Quel avenir pour Felipe ?

La réponse, on peut le craindre, est... pas terrible. Il a accompli trop de choses pour qu'on lui demande d'apporter de l'argent. Il accepterait un volant chez Sauber, sans doute, s'il pouvait garder son salaire – mais aucune équipe du milieu de tableau n'est en position de le payer. Les sommes qui ne sont pas générées par la voiture sont trop grandes ; l'exposition due à la télévision, trop évidente. Les pilotes payants sont suffisamment nombreux pour remplir la seconde moitié de la grille. Felipe devrait être pris au mérite, mais à moins d'un miracle...

Espérons qu'il ne cédera rien. Amener de l'argent à une équipe reviendrait, pour lui, à vendre son âme. L'accident en Hongrie a changé les choses, comme cette course en Allemagne où il dut céder la victoire à Alonso. Sa dignité en a trop vu. Il a besoin d'être un pilote de course – et que quelqu'un en Formule 1 le comprenne.

Le plus dommage est que Fernando le voulait encore à ses côtés. Ça ne s'est pas passé comme ça. Et un échange avec Kimi, donc Lotus, paraît peu probable. L'avenir ? Peut-être un autre poste chez Ferrari, dans une autre forme de sport auto. Ou peut-être un peu de repos....





Kimi a gagné des courses et un titre pour Ferrari. La confrontation lui en apportera-t-elle d'autres ou va-t-elle le tirer vers le bas ?

STEVE ETHERINGTON/LAT • ANDY HONE/LAT • ARCHIVES LAT



LES MEILLEURS DUOS DE PILOTES DE FERRARI

TEXTE JAMES ROBERTS



Années 1950

Giuseppe Farina / Alberto Ascari (1952-53)

Farina est entré dans l'histoire en devenant le premier champion du monde de F1 en 1950. En 1953, il fut associé chez Ferrari à Alberto Ascari et Mike Hawthorn. À eux trois, ils gagnèrent tout... sauf Monza.



Années 1960

John Surtees / Lorenzo Bandini (1963-66)

L'ex-champion moto John Surtees décrocha le titre en 1964, tirant bénéfice des ennuis de ses plus proches rivaux. À ses côtés, le jeune Lorenzo Bandini remporta en Autriche son unique victoire en F1.



Années 1970

Niki Lauda / Carlos Reutemann (1977)

Le méthodique Lauda coiffa sa deuxième couronne mondiale aux côtés de l'analytique argentin Carlos Reutemann, et Ferrari domina le championnat des constructeurs cette année-là.



Années 1980

Gilles Villeneuve / Didier Pironi (1981-82)

La première année de leur association, Gilles le flamboyant avait pris la mesure de son équipier. Leur relation tourna à l'aigre à Imola en 1982, et Villeneuve se tua lors des essais du GP suivant, en Belgique.



Années 1990

Alain Prost / Nigel Mansell (1990)

Ayant gagné le titre 1989 dans des circonstances controversées, Prost passa chez Ferrari aux côtés de Mansell. Le Français prit le dessus, mais eut plus de mal à le faire que prévu face au forcené britannique.



Années 2000

Michael Schumacher / Rubens Barrichello (2000-2005)

Ces deux-là disputèrent plus de 100 GP ensemble chez Ferrari dans la période où l'Allemand gagna quatre titres consécutifs. Le dévoué Barrichello aida Ferrari à coiffer quatre couronnes constructeurs de rang.

tie une fois la voiture mise en rotation. Fernando, lui, peut manipuler l'avant pour faire à peu près tout ce qu'il veut, si souples et rapides sont ses mouvements initiaux des mains et des pieds. Ce niveau de contrôle d'une voiture entraîne inévitablement quelques excès d'énergie de la corde à la sortie d'une courbe, mais quand la voiture peine à être au niveau, ce n'est pas cher payé. Dans une auto moins que parfaite, Fernando est probablement imbattable – bien qu'on laisse le bénéfice du doute à Sebastian Vettel : nous ne l'avons pas suffisamment vu dans une machine médiocre pour émettre un commentaire avisé.

Qui sait, à ce stade, ce que donnera l'équation turbo/motricité/gestion des pneus ? Certainement pas Pirelli, ni les ingénieurs. Ce qu'on sait, c'est que Kimi sera la référence dans ce domaine, même sans les capacités d'Alonso de jongler entre direction, freinage et accélérateur – pas nécessairement dans cet ordre – dans la première phase des virages. Si la gestion des pneus arrière, et de la puissance linéaire, devient la clé de 2014, Kimi, né pour résoudre ce type de problème, dansera les yeux fermés. Il n'est globalement pas aussi rapide qu'Alonso – approximativement à un, peut-être deux dixièmes sur un tour de Q3 du temps de McLaren – mais tout à fait en mesure de le surpasser sur une saison longue de 20 courses au moins. Là est tout le problème. Ou la magie, suivant la façon dont on voit les choses.

À ceux qui diront, *« Oui, mais que dire de Ferrari ? Ne se doit-elle pas d'avoir les deux* →



DEUX ÉQUIPES EN UNE

De 2000 à 2009, **Marc Priestly** a été mécanicien chez McLaren. Il était donc présent la dernière fois que Fernando Alonso a eu un coéquipier à sa mesure.

« Le monde extérieur perçoit la tension entre équipiers comme stimulante, mais les répercussions sont bien plus profondes dans l'équipe. Les pilotes en sont les chefs de bande et des modèles qui les inspirent, les motivent. En 2007, une fois que les pilotes McLaren ont cessé d'attaquer pour l'équipe et se sont focalisés l'un sur l'autre, mécanos et ingénieurs se sont retrouvés embarqués.

Dans la plupart des circonstances contentieuses – je veux dire face à des incidents avec d'autres équipes –, la réaction naturelle est de faire front avec son pilote. Une division claire est donc apparue chez McLaren quand il est devenu évident que Fernando Alonso et Lewis Hamilton ne se considéraient plus comme équipiers mais en rivaux acharnés.

Un rideau de fer imaginaire fut ainsi dressé entre les deux voitures et ceux qui étaient attachés à l'une se mirent à travailler presque indépendamment de ceux qui le faisaient sur l'autre. L'échange très important d'informations s'est tari, pas seulement parce que les ingénieurs n'échangeaient plus mais car les deux clans étaient trop fiers pour en demander.

Les mécaniciens aussi sentirent qu'ils devaient choisir leur camp. Une équipe qui aurait dû être unie face au reste du monde se retrouvait à canaliser son énergie dans deux couloirs différents. Il n'y avait aucun moyen d'y échapper : les mécaniciens des deux voitures se côtoyaient sur la route, partageaient repas et chambres d'hôtel, mais ne pouvaient évoquer la situation.

À ceux qui n'étaient pas associés directement à un pilote, cela enleva, comme l'affaire d'espionnage, tous leurs espoirs de titre, que personnel et pilotes partageaient pourtant. Tout ça pour une équipe qui avait la meilleure voiture et probablement le meilleur duo de pilotes. »



STEVEN TEE/LAT

meilleurs pilotes possibles ? Les gars à l'atelier ne doivent-ils pas avoir envie de gagner quelques primes supplémentaires ? », nous répondrons : jamais de la vie. S'il est un pilote que Fernando Alonso ne veut pas voir gagner le championnat l'an prochain, c'est Kimi Räikkönen – et un champion comme lui peut subir des dégâts intérieurs tout comme être dévoré de l'extérieur. L'inverse n'est pas vrai : Räikkönen, nous le disions, prendra les choses comme elles viennent, avec des attentes pas trop élevées et une approche positive de la vie de pilote de course. Et si les choses évoluent de telle façon qu'elles vont dans le sens de Kimi – du fait des circonstances, ou parce qu'il s'en sort mieux –, alors Fernando deviendra le même pilote qu'il était devenu chez McLaren. Je n'aime pas les freins. Changez-les. Je veux cet ingénieur. Celui-là est contre moi. Ils favorisent tous Lewis/Kimi. Je n'existe plus. Je le battrai en qualif. Etc, etc.

Si cela pourrait être pain béni pour les journaux à scandale, ou faire du bien à l'audimat, ce ne sera pas bon pour Ferrari. Ce genre de querelle permet à des personnes diablement astucieuses, telles qu'Adrian Newey, Sebastian Vettel, Lewis Hamilton et Nico Rosberg, de se jeter dans le moindre espace et jouer leur carte au championnat.

Finalement, c'est si simple que c'en est désarmant – et nous ramène à l'époque… d'Emerson Fittipaldi. En l'associant à David Walker, vous l'ameniez à son pic de confiance, de polissage. En mettant Ronnie Peterson à ses côtés, vous offriez à… Jackie Stewart un titre de plus sur sa Tyrrell. Qui se souvient que Lotus a gagné le championnat des constructeurs en cette année 1973 ou que Williams-Honda fit de même en 1986 quand ses pilotes virent le titre leur passer sous le nez, direction Alain Prost sur McLaren ? Et qui en a quelque chose à faire ? En d'autres termes, avec un Seb Vettel dans une voiture, pas besoin d'un Mark Webber, sans parler d'un Kimi Räikkönen, dans l'autre. Voilà pourquoi Adrian Newey a opté pour Daniel Ricciardo. Plus de Turquie, plus de Malaisie. De même, nul besoin de Kimi quand on a Fernando…

> "Ferrari pense qu'avoir deux pilotes n°1 est la réponse à ses problèmes."

Intéressant, n'est-ce pas ? Au moment même ou Red Bull a choisi de suivre la route VETRIC, et de bénéficier du Seb hyper confiant qui va avec, Ferrari a préféré s'écarter de sa combinaison ALO-MAS pour la remplacer par ALO-RAI. Et la façon dont Adrian et Red Bull dominent la F1 depuis quatre, ou celle dont Michael a raflé tous ses titres chez Ferrari, nul n'en a pris bonne note ?

Pas tout le monde en tout cas. Certains continuent de croire qu'aligner deux pilotes de pointe est la réponse à tous leurs problèmes. En fait, c'est la réponse à toutes leurs craintes. La dernière chose dont tout pilote qui se respecte et prétend au titre s'inquiète, quoi qu'il puisse en dire publiquement, c'est le championnat constructeurs. Un truc pour débutants. Pour exciter les numéros deux en vue de la photo de famille finale. Ce n'est pas une question d'argent, non plus. Ferrari en gagnera plus venu des sponsors et du merchandising après un titre pilotes qu'elle ne le fera jamais d'une couronne constructeurs (sans celle des pilotes). Tout le monde le sait.

On pourrait dire, enfin, que le prochain duo de Ferrari est plus fort que celui de Red Bull. Il l'est. Mais seulement si l'une des deux voitures rouges abandonne à chaque course. Si elles sont là toutes les deux, bien placées, la dernière chose dont Fernando (et, par défaut, Ferrari) aura besoin, c'est d'un Kimi lui reprenant trois dixièmes au tour avec encore cinq à couvrir avant son arrêt au stand.

Imaginons…

« Fernando, Kimi est sur une stratégie différente. Laisse-le passer. Laisse-le passer steup. »

« Fernando. Comprends-nous bien. Kimi est sur une stratégie différente. »

« Fernando. Box. Comprends-nous. »

« Fernando. Comprends nous steup. Box. »

Puis…

« Kimi. Box. »

« Pourquoi ? Les pneus sont encore bien. »

« Box, Kimi. Box. »

ABONNEMENT TRANQUILLITÉ



LES AVANTAGES DE L'ABONNEMENT

1 AN
11 NUMÉROS

Pour vous 38 €

SOIT **39%** D'ÉCONOMIE*

- Ne payez que **38 €** au lieu de 61,60 € et faites une **économie de 23,60 €** sur le prix kiosque
- Ne **manquez pas** un seul numéro
- **Recevez** chaque numéro directement dans votre **boîte aux lettres**
- Restez **à l'abri** des augmentations de prix

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

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

CS 63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

❒ **Oui**, je m'abonne à *F1 Racing* **1an 11 numéros** pour **38,00 €** au lieu de ~~61,60 €~~. (Étranger et D.O.M.-T.O.M. nous consulter)

J'économise 23,60 € sur le prix kiosque*.

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

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

Je règle par

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

❒ Carte bancaire ❍ MasterCard ❍ VISA ❍ CB

Carte n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| Expire fin |_|_|_|_| Notez les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte |_|_|_|

Date et signature (obligatoire)

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

FIRAC177/12M11N

Le Tao du guerrier

QU'EST FERNANDO ALONSO

Froid et calculateur. Courageux et persévérant. À la quête d'un troisième titre, Fernando Alonso a fait sienne la philosophie des samouraïs. Mais Kimi Räikkönen trouvera-t-il son point faible ?

TEXTE ANDREW BENSON **PHOTOS** ADRIAN MYERS

« Lorsque tu vises la perfection, tu découvres que la cible bouge. »

Fernando Alonso est un fervent adepte de la philosophie samouraï. On ne peut pas en dire autant de beaucoup de sportifs, mais Alonso n'est pas un sportif comme les autres.

Il prépare ses courses comme personne. Comme ceux qui ont travaillé avec lui en attestent, *« Il ne laisse rien au hasard dans sa quête du succès. »* Cette quête d'un titre insaisissable a duré sept ans – un chiffre clé qui signifie beaucoup pour lui. Par trois fois il l'a raté d'un souffle. Il s'apprête à entrer dans la huitième année.

Étant donné les circonstances, on excuserait Alonso d'accuser des baisses de forme occasionnelles. De puiser au fond de lui pour retrouver la motivation. En bref, que la frustration ait sapé ce roc. Ça a parfois été le cas, mais en piste, il a toujours fait preuve d'une excellence inégalée par ses pairs. Ceux qui le connaissent savent que la →

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE


勇
忠
義


忠



comparaison avec un guerrier est appropriée.

« Il est incroyable, non ? » dit le patron d'une écurie rivale. *« Il émerge toujours aux avant-postes, d'où qu'il parte sur la grille. »*

« Regardez les premiers tours de la plupart des courses de cette année ou de la précédente, dit une autre figure de la F1, ou la globalité de sa saison dernière. *Il a gagné en Malaisie avec une voiture qui ne pouvait pas entrer en Q3 en Australie. Personne d'autre ne peut réaliser cet exploit.*

Vous parlez de l'approche d'un guerrier : il exploitera toute faiblesse d'un adversaire. L'inexpérience, mystifier ceux qui sont dilettantes dans les premiers tours – il saute sur toutes les occasions. »

Alonso déploie son talent dans tous les types de situation, dans chaque course sans exception. Il fait rarement de mauvaises courses, mais ça peut lui arriver. Par exemple, il a été inhabituellement timoré à Monaco cette année. Même si le fond plat de sa voiture avait souffert de la rencontre infortunée avec des débris, il était surprenant de le voir lutter avec Button et Sutil et prendre la 7e place. Mais des courses comme Monaco 2013 sont des exceptions. Alonso a hissé la norme à un niveau exceptionnel.

« Si l'ennemi pense aux montagnes, attaque par la mer ; s'il pense à la mer, attaque par les montagnes. »

Un des thèmes récurrents de la F1 est l'habileté de Fernando à gagner une course qu'il n'avait aucun droit de remporter. Ross Brawn et Martin Whitmarsh, respectivement patron de Mercedes et de Ferrari, parlent avec une admiration non feinte de sa maestria à avoir frôlé le titre mondial en 2012 avec une Ferrari qui ne pouvait théoriquement pas se retrouver en position aussi flatteuse. Malgré des débuts prometteurs, la Scuderia prend le même chemin en 2013.

« L'un des domaines dans lequel il a progressé, dans lequel nous le craignons et nous savons qu'il nous battra, avance un dirigeant d'une écurie rivale, *ce sont les premiers tours d'une course. Il est le meilleur, il est très propre, il n'envoie pas les autres hors de la piste. Il prend généralement des départs corrects puis, dans les suivants, il gagne des places quand tout le monde est prudent. »*

Alonso est capable de manœuvres incroyables. Son dépassement décisif sur la Lotus de Romain Grosjean, après la neutralisation de Valence, l'année dernière, est probablement l'un des plus beaux des 18 derniers mois. *« Une manœuvre incroyable,* a reconnu Webber, *vraiment très spéciale. »*

Elle était le reflet d'un aspect du talent d'Alonso, beaucoup plus vaste : sa perception des événements dans leur globalité. C'était une manœuvre difficile à exécuter et il fallait une analyse fine du ratio risque/bénéfice ainsi que du potentiel de sa voiture. Le courage et le jugement requis étaient époustouflants. Il peut décocher des flèches comme celle-ci grâce à sa faculté à penser au-delà du simple pilotage à la limite. Tous les grands pilotes y parviennent, mais Alonso est exceptionnel dans cette ligue.

« Tout en pilotant, il a plus de ressources inexploitées que n'importe quel autre pilote avec lequel j'ai travaillé, » dit de l'Espagnol un personnage qui a eu une expérience professionnelle directe avec Ayrton Senna. Quel compliment !

Prenez la victoire d'Alonso au Japon en 2008. Tout en se battant contre la BMW de Robert Kubica, il a dicté à l'équipe Renault ce qu'elle devait faire. La stratégie standard à l'époque – quand les ravitaillements étaient autorisés – aurait voulu qu'il fasse un très long relais pour gagner du temps sur son adversaire quand son réservoir était vide. Au contraire, Alonso a senti que sa meilleure chance était de mettre peu de carburant pour le deuxième arrêt au stand et d'enchaîner les tours de qualification.

C'était aussi fabuleux que les fameuses "25 secondes en 19 tours" de Michael Schumacher, en Hongrie dix ans plus tôt. Dans les deux cas, la victoire était au bout. La différence est que Schumacher a appliqué à la lettre une stratégie lumineuse de Ross Brawn quand Alonso a échafaudé la sienne depuis le cockpit.

Autre exemple, le GP d'Australie 2013. Ralenti par Felipe Massa et Sebastian Vettel, Ferrari refusant de le favoriser au→

L'ART ANCIEN DU TWEET : VOL. 1

La fascination de Fernando pour le Bushido (littéralement "la voie du guerrier") s'exprime dans tous les aspects de sa vie : un tatouage de samouraï dans le cou et une flopée de propos qu'il distille sur son compte Twitter. Qu'il cite Confucius ou un philosophe comme Miyamoto Musashi, son objectif est toujours de donner à ses amis et à ses ennemis l'image d'un homme imperturbable et stoïque. À l'occasion, il envoie un message subtil...

26 SEPTEMBRE 2012

« Seul un guerrier peut s'engager sur le chemin qui mène à l'invincibilité. Sa vie est un défi, et les défis ne sont ni bons ni mauvais, ce sont des défis. »

4 NOVEMBRE 2012

« Un samouraï travaille sans hésitation, sans donner prise à la fatigue ou au moindre découragement jusqu'à ce qu'il ait atteint son objectif. »

27 NOVEMBRE 2012

« No tengo milagros, Yo hago de las leyes correctas mis milagros. #Samurai »

(Traduction en langage Samouraï : *« Je ne fais pas de miracles. Je fais de lois justes mon miracle. »* C'était une référence à sa certitude que Vettel avait dépassé sous drapeau jaune au Brésil, le privant ainsi du titre. La FIA a nié les faits.)

détriment de son équipier, Alonso a pris les choses en main. Il s'est arrêté au stand plus tôt que prévu, sans prendre ses mécaniciens de court mais en déclenchant sa manœuvre suffisamment tard pour que Massa ne puisse pas répliquer. Il a débordé ses deux adversaires. C'était risqué, car le relais suivant serait plus long que prévu et les pneus allaient donc souffrir. Mais sa vitesse pure et sa capacité à tirer la substantifique moelle de son matériel ont suffi à préserver les gommes.

« Impossible de tourner le dos ; mieux vaut la guerre que le déshonneur. »

En piste, Alonso a fait la démonstration de sa faculté à réaliser des exploits dont ses adversaires sont incapables. En dehors, il est tout aussi implacable. *« Fernando est intelligent,* explique une personnalité en vue, *il pense à chaque angle d'attaque et il est sans pitié. »*

Lorsqu'il a rejoint McLaren en 2007, Alonso a offert à chacun une bouteille de vin. Quelle gentillesse, se sont-ils tous dit. Avant d'apprendre que c'était une délicate attention qui était destinée au personnel de Renault, pour son titre en 2006… et que Fernando avait finalement jugé plus utile de bâtir de bonnes relations avec ses nouveaux collaborateurs. Les gens de McLaren l'ont pris comme un bon signe : il était impitoyable et avait tourné la page.

Mais ils n'étaient pas préparés à le voir aller aussi loin… Ron Dennis n'a pas tenu sa promesse de réserver à l'Asturien un statut prioritaire. Leur relation s'est dégradée au cœur de l'été. Sa lutte en piste contre Lewis Hamilton s'est intensifiée et la déflagration de la bombe à retardement s'est fait entendre en Hongrie. Hamilton a gêné Alonso en qualification, lequel lui a renvoyé l'ascenseur en le bloquant dans les stands – l'empêchant de s'élancer pour son dernier tour. Les commissaires ont sanctionné Alonso qui s'est emporté contre Dennis. Fernando l'a nié, mais tout le monde pense qu'il a menacé Dennis de fournir à la FIA des preuves de l'implication de McLaren dans le scandale de l'affaire d'espionnage – McLaren détenait des informations sur la Ferrari – s'il n'imposait pas son statut de n°1 vis-à-vis d'Hamilton.

C'est le paroxysme, mais il illustre la détermination d'Alonso d'explorer toutes les pistes possibles. Il suffit de se rappeler du GP du Japon 2012, lorsqu'il avait harcelé Ferrari pour qu'elle pose une réclamation contre Vettel, qui l'aurait bloqué dans son unique tour de qualification ; ou encore de son insistance pour que la Scuderia ne laisse pas tomber l'affaire après que Vettel ait échappé à une pénalité pour un prétendu dépassement sous drapeaux jaunes (il s'est avéré que Seb n'avait rien commis de répréhensible).

« La pluie ne devient un problème que si tu ne veux pas te mouiller »

Selon quelqu'un qui l'a connu tout au long de ses 12 années en F1, en privé, Alonso est très différent de l'image qu'il donne en public, confiante et agressive. Il est calme, timide et naturellement pessimiste. La philosophie samouraï, pense cette source, n'est pas son tempérament. Mais il s'auto-invective, se motive pour continuer de garder la foi quand les événements ne tournent pas en sa faveur. Quel que soit ce qu'il pense au fond de lui, le modus operandi de sa motivation fait tache d'huile sur ses collaborateurs.

« C'est un leader, nous dit quelqu'un qui le connaît bien, *le seul pilote qui est arrivé dans l'équipe en provoquant une réunion avec les ingénieurs. Il y en avait 15 et il a présidé la réunion. Je n'avais jamais vu ça auparavant. Les gens se battent pour lui car il fait en sorte que ça arrive. »*

Alonso veut et impose d'être traité comme s'il était le n°1, l'homme central de l'écurie. Il est exigeant envers lui-même et attend la même attitude en retour. C'est une force motrice, mais s'il sent que l'écurie ne répond pas à ses attentes, il la critique.

L'objectif est d'exhorter celle-ci à en faire plus. Renault gérait la chose avec sérénité, estimant qu'elle ne pouvait rien attendre de moins d'un homme aussi exigeant. Chez Ferrari, ça tique. Lorsque la télévision transalpine lui a demandé après le GP de Hongrie ce qu'il souhaitait pour son anniversaire, il a répliqué : *« L'auto d'un autre. »*

Le président de Ferrari, Luca di Montezemolo, ne s'est pas amusé de ce bon mot. Il a téléphoné à Fernando pour lui tirer l'oreille et l'a fait savoir au monde entier sur le site internet officiel de l'écurie. →

L'ART ANCIEN DU TWEET : VOL. 2

21 AVRIL 2013
« Un homme normal prend tout comme une bénédiction ou une malédiction. Un samouraï est un guerrier qui relève tous les défis. #BahrainAlo »

27 MAI 2013
« Peu importe si vous êtes lent, tant que vous ne vous arrêtez pas. »

5 JUIN 2013
« Je cherche non seulement à marcher sur les traces du sage, mais également à avoir la même quête. »

3 JUILLET 2013
« L'esprit méfiant conjure ses propres démons. » (Peut-être une réponse à l'affaire des essais privés Mercedes/Pirelli.)





Six jours plus tard, Alonso a tweeté : *« En s'entraînant quotidiennement, on dépasse la fatigue, on sait quels sont les efforts à consentir, l'importance de la persévérance et la joie de surmonter les difficultés. »* Le mariage Alonso/Ferrari bat de l'aile et l'arrivée de Kimi Räikkönen en 2014 est un message clair envoyé à Fernando : il ne dictera plus sa loi à Maranello.

« Si l'épée se brise, combats avec tes mains. Si on te les coupe, pousse l'ennemi avec tes épaules, tes dents. »

Quand Alonso a quitté McLaren pour la dernière fois au GP du Brésil 2007, il s'est retourné et a dit : *« Merci pour tout. Je sais où j'ai merdé ; c'était en Hongrie. Je sais exactement ce que j'ai mal fait. J'ai perdu les pédales, je le regrette. Sinon, j'aurais gagné le championnat. »*

Ses débordements d'émotion sont cités par tous comme son talon d'Achille. Historiquement, ils ont été déclenchés soit lorsqu'il ressentait une injustice, soit quand il était battu par son équipier. Il sait qu'il a ce tropisme et il est clair qu'il a travaillé sur lui pour le canaliser. Mais il y a des rechutes. Ferrari ne cache pas que l'embauche de Räikkönen est faite pour stimuler un peu plus Alonso en qualification, un domaine où elle a le sentiment qu'il ne tire pas toujours la quintessence de sa F1.

À Singapour, il a été demandé à Fernando s'il en était arrivé au point de ne pas aimer les qualifications du fait des difficultés récurrentes de Ferrari. Quoique confuse, sa réponse a été formulée sur le ton de l'indignation. *F1 Racing* lui a demandé des éclaircissements. *« Felipe a toujours été considéré comme excellent en qualification – contre Schumacher et contre Kimi,* a-t-il rappelé. *Généralement, il était plus fort que Kimi en qualification, et Kimi meilleur en course. Moi, je suis plus rapide que lui 82 % du temps. Je ne pense donc pas avoir un problème avec les qualifications. »*

De toutes les personnes avec lesquelles F1 Racing s'est entretenu, aucune ne pense catégoriquement que Räikkönen battra Alonso sur le pilotage seul. Quasiment toutes pensent qu'Alonso aura le dessus. L'une nous a même dit qu'il allait *« détruire »* le Finlandais. Mais tout le monde s'accorde à dire que les émotions de Fernando sont un problème potentiel. *« Kimi se moque de ce que font les autres alors que Fernando non,* résume quelqu'un qui connait bien les deux hommes. *« Pour Fernando, il est tellement important de battre son équipier… S'il a une faiblesse, c'est celle-là. Il perd sa concentration à cause de son équipier. J'espère qu'il acceptera que dans 20% des courses, il sera moins rapide. Ça ne serait pas une mauvaise philosophie. »*

Alonso connaît ses défauts. La question est : peut-il les contrôler face à un homme qui, comme un consultant le dit, *« n'en a probablement rien à battre »* ? Il a dit qu'il y parviendrait. Si le samouraï de la F1 peut remporter son duel avec lui-même, il pourrait gagner celui en piste.

ALONSO EN GUERRE

Cinq de ses mémorables attaques…

Suzuka, 2005

Dépasse Michael Schumacher par l'extérieur dans l'effrayant gauche rapide nommé 130R, dont la corde est négociée à 335 km/h, confiant dans le fait que Michael lève le pied. *« Dans des moments comme celui-là,* dira-t-il plus tard, *je me souviens toujours que Michael a deux enfants. »* Franchement impressionnant.



Sur Michael Schumacher, Suzuka 2005.

Nürburgring 2007

Prend le dessus sur Felipe Massa par l'extérieur du virage 5 pour la tête sur le mouillé. Leurs roues se touchent, d'où une discussion tendue avant le podium. Deux garçons courageux et sans pitié.



Sur Felipe Massa, Nürburgring 2007.

Spa 2007

Dans la continuité de la polémique hongroise et sa relation avec McLaren en miettes, l'équipe étant décidée à le priver du titre, Alonso étrille son coéquipier Lewis Hamilton en Belgique comme lors de la course précédente à Monza. La force mentale poussée à l'extrême.



Sur Lewis Hamilton, Spa 2007.

Spa 2011

Roues contre roues avec Webber dans l'Eau Rouge, il sait que la partie est perdue mais lutte avec une telle force qu'il manque perdre le contrôle dans le droite. Il sait qu'il peut "reprendre" Mark avec le DRS au tour suivant, et va le faire. Le genre de pensée réfléchie dont Musashi lui-même aurait été fier.



Sur Mark Webber, Spa 2011.

Valence 2012

Lors d'un *re-start* derrière le SC, Romain Grosjean est si occupé à défendre sa position dans le virage n°1 qu'il ne réalise pas qu'il se fait passer à l'extérieur du n°2 par Alonso qui l'avait déjà fait à Webber. Un geste porté par un flair incroyable.

Sur Romain Grosjean, Valence 2012.



CHARLES COATES/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • GLENN DUNBAR • ANDREW FERRARO/LAT

ABONNEMENT
ENDURANCE



2 ANS
22 NUMÉROS

POUR SEULEMENT
72 €

AU LIEU DE ~~123,20 €~~*
SOIT 9 NUMÉROS GRATUITS

ABONNEMENT EXPRESS sur : www.webabo.fr/f1

BULLETIN D'ABONNEMENT à renvoyer à : ABOMARQUE F1 RACING

CS63656 - 31036 TOULOUSE CEDEX 1 - Tél. 05 34 56 35 60 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

❒ **Oui**, je m'abonne à ***F1 RACING*** pour 2 ans soit 22 numéros et je ne paie que **72 €** au lieu de ~~123,20 €~~*

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

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

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

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

❒ Carte bancaire ○ MasterCard ○ VISA ○ CB

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

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

Date et signature (obligatoire)

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

F1RAC177/2ANS

UNE ÉTOILE EST NÉE

Ce ne sera pas Kimi, ni Lewis, ni Fernando, mais un Australien de 24 ans qui partagera le garage Red Bull avec Sebastian Vettel en 2014. **Daniel Ricciardo** est sous le feu des projecteurs.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON
PORTRAITS ANDREW FERRARO/LAT

Les exploits en piste et l'intensité de la vie des pilotes de course ont toujours illuminé l'existence de millions de supporters. Cependant, même à l'intérieur du cercle très fermé des pilotes de F1, certains brillent davantage que d'autres, grâce à ce surplus de vitesse, ce zest de charisme, ce brin de folie qui fait toute la différence. Rares sont ceux qui peuvent se prévaloir de ces atouts : Vettel, Alonso, Räikkönen, Hamilton. Peut-être qu'un jour Daniel Ricciardo appartiendra à cet aréopage.

Plus que l'équipe Red Bull, c'est l'élite de la F1 que Ricciardo rejoindra l'an prochain, avec toutes les attentes que cela implique. "Faire le job" et "se montrer convaincant" ne suffiront plus. Gagner et pousser Vettel dans ses derniers retranchements représenteront le minimum syndical, pas la panacée. Tâche difficile pour un jeune chien fou que d'occuper l'un des deux baquets les plus convoités de la F1, au nez et à la barbe d'une kyrielle de champions, tous sur les rangs. L'Australien joue ici à quitte ou double.

Malgré les enjeux et toute cette pression, c'est un Ricciardo détendu qui rejoint l'équipe de *F1 Racing* au 21e étage du Pan Pacific Hotel de Singapour. Le visage barré d'un large sourire, il nous rappelle qu'il n'est pas de meilleur moment pour interviewer un pilote que lorsque celui-ci est au sommet de la vague.

Rayonnant, Ricciardo s'aventure sur la terrasse pour contempler l'un des plus beaux cadres urbains qui s'offrent à la F1 : la *skyline* nocturne de Singapour. Puis il se penche légèrement pardessus la balustrade : *« Waouh, il vaut mieux ne pas regarder en bas, n'est-ce pas ? »* Il a raison : il ne faut pas avoir le vertige ici. Un bon point pour lui : il ne semble pas craindre les sommets – pas plus mal quand il s'agit de gravir tous les échelons du Red Bull Junior Programme, ce qui n'est pas donné à tous les pilotes de la filière.

« Le facteur le plus important, quand une organisation comme Red Bull vous soutient, explique-t-il, *c'est toute la pression et les attentes qui en découlent. Fort heureusement, je n'ai pas de problème avec ça. »*

Il est annoncé comme le nouveau chouchou des médias, depuis l'annonce du retrait de son compatriote Mark Webber de la F1 (ce dernier ayant déclaré non sans ironie sur Twitter que Ricciardo gardera son baquet au chaud), mais il ne s'agit là que d'une incitation pour qu'il hausse son niveau de jeu.

« Pour Jean-Éric [Ndlr : Vergne, son équipier chez Toro Rosso] et moi, ça sonnait un peu comme si c'était à notre tour de jouer, et on a enchaîné ensemble trois Q3 d'affilée. Je pense savoir bien gérer la pression, mieux que d'autres personnes en tout cas. »

Ricciardo fait référence à cette remarquable série de qualifications : P5 en Angleterre, P6 en Allemagne, P8 en Hongrie, puis P7 à Monza et P9 à Singapour. Quand il s'agit de claquer un temps, Ricciardo sait donner le meilleur de lui-même – à l'inverse de son équiper qui semble avoir plus de mal à "souder" en qualif'.

« J'ai vraiment bossé là-dessus, c'est vrai, reconnaît Ricciardo, *mais si vous êtes pied au plancher, vous risquez de surpiloter et de partir à la faute. J'attaquais simplement davantage, sans me forcer. Je me disais que j'avais de bonnes sensations. J'avais trouvé un juste milieu, et une* →



ADAPTATION WILLIAM ZINCK


RedBull
RedBull



JED LEICESTER/LAT - CHARLES COATES/LAT

source de motivation en voulant montrer à Red Bull ce dont j'étais capable. Voilà donc mon approche dans cette situation, alors que d'autres se mettraient peut-être davantage la pression, en se disant : "C'est maintenant ou jamais, c'est le tour le plus important de ma vie", et oubliant de relativiser. C'est peut-être ce qui me différencie des autres. »

Ses performances ont donc attiré l'attention de Christian Horner, le patron de Red Bull Racing, et d'Helmut Marko, le



Daniel Ricciardo

CV

2012 Formule 1 (Toro Rosso), 18e.

2011 Formule Renault 3.5, 5e. Formula 1 (HRT, 11 GP), 27e.

2009 Formule 3 britannique, 1er.

2008 Coupe d'Europe de l'Ouest de F. Renault, 1er.

2007 Formule Renault Italie, 7e.

2006 Formule BMW Asie, 3e.

2005 Formule Ford Western Australia, 8e.

Né le 1er juillet 1989 à Perth, Australie.

QUAND LE TALENT NE FAIT PAS TOUT

Certains jeunes loups brillent au firmament. Mais ce n'est pas le cas de tous, comme nous le rappelle Stuart Codling...

Heikki Kovalainen : McLaren, 2008-09

La Renault de 2007 était si rétive qu'il fut impossible de juger du niveau d'Heikki Kovalainen. De son côté, McLaren, après avoir déboursé 100 millions de dollars dans l'affaire du "Spygate", se devait de trouver un équipier docile à Lewis Hamilton. Mais en dépit de bonnes qualif, le Finlandais était absent en course. Il prit la porte après n'avoir accroché qu'une seule victoire à son palmarès.







Michael Andretti : McLaren, 1993

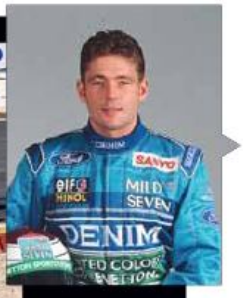
À bord d'une lourde Indycar à suspensions rigides et freins ultra-durs, Michael Andretti était quasi imbattable. Engagé au pire des moments chez McLaren, en 1993 – V8 Ford client, nouvelle suspension active, sans compter la présence d'Ayrton Senna de l'autre côté du garage, et de Mika Häkkinen rongeant son frein – il fut totalement dépassé. Il jeta l'éponge avant la fin de saison.

Antonio Pizzonia : Williams, 2004-05

« Cajolé, il aurait pu être champion du monde, » déclara un jour un patron d'écurie. Malheureusement, "Pizza Boy" n'a jamais explosé. Williams n'était pas le point de chute idéal pour un pilote si fragile mentalement. *« Peu importe ce que tu fais... fais-le plus rapidement ! »* lui lança un jour Patrick Head, lors d'une conversation radio restée célèbre.







Jos Verstappen : Benetton, 1994

Tout sembla se goupiller à merveille lors de l'hiver 1993-94 pour ce prodige du karting. Flavio Briatore remporta les "enchères" pour s'arroger ses services en tant qu'essayeur chez Benetton, puis JJ Lehto se blessa au cou en tests hivernaux. Jos le remplaça au pied levé, pour finalement se griller aux côtés de Schumi. Ce dernier décrocha le titre, alors que Jos ne récoltait que dix misérables points.

Reine Wisell : Lotus, 1970-71

Faire-valoir de Ronnie Peterson en F3 suédoise, Wisell faillit faire son trou en F1. Il fit fort impression lors de ses débuts chez Lotus, en remplacement de John Miles. Mais il était sur un siège éjectable au regard de la politique de Colin Chapman : après avoir développé la trop osée 56B, armée d'une turbine Pratt&Whittney et d'une transmission intégrale, Wisell fut viré.



ARCHIVES LAT

responsable de la filière de jeunes pilotes Red Bull.

« Daniel mérite d'avoir sa chance, déclare Horner. *Il est diablement rapide, et derrière ce sourire se cache une forte détermination. Je ne vois pas pourquoi il ne réussirait pas l'an prochain. Il a montré qu'il pouvait se battre roues contre roues avec les meilleurs, tout en évitant les accidents. Il a toutes les qualités pour réussir. »*

Horner en vient même à dire que Ricciardo constitue un *« risque calculé »*, qu'il deviendra une star dans l'avenir, avant de conclure : *« Nous voulions le meilleur duo de pilotes. L'argent ne rentrait pas en ligne de compte. Vous avez beau avoir de la personnalité, si vous n'êtes pas assez rapide, cela ne sert à rien. Daniel a une bonne vitesse de pointe. Et il sent bien l'auto. »*

Un sacré compliment de la part de Red Bull qui, avec Mercedes et Ferrari, fait partie des trois seules équipes à pouvoir engager n'importe quel pilote. La marque au taureau a donc choisi de faire rentrer dans l'arène le bon marché Ricciardo, et par là même valider le bien-fondé de son école de jeunes matadors.

Le choix est sans doute moins risqué qu'on ne l'imagine, du fait de la présence dans l'autre voiture d'un triple champion du monde en titre – un autre exemple de pilote qui a saisi l'opportunité qui lui était offerte de piloter pour une voiture de pointe, conçue par Adrien Newey. Vettel sera une référence parfaite pour Ricciardo, ce qui représentera un atout mais aussi une menace pour ce dernier. Sera-t-il à l'aise dans ce second rôle, une partition similaire à celle qu'avait joué Giancarlo Fisichella vis-à-vis d'Alonso chez Renault ? Ou David Coulthard vis-à-vis de Mika Häkkinen chez McLaren ? Ou, à l'inverse, abattra-t-il la carte d'un Webber jouant son va-tout pour défier tous les pronostics ?

Ricciardo est optimiste quant à sa confrontation avec Vettel. Son calme, tiré des années passées dans l'incubateur Red Bull, devrait lui permettre d'aborder les choses plus sereinement.

« Seb pourrait bien être l'un des équipiers les plus difficiles que je n'ai jamais eu, dit-il dans un sourire un peu forcé. *Mais je vois les choses différemment. Me mesurer à lui sera bien sûr un grand défi, mais ce sera aussi une formidable opportunité de montrer ce dont je suis capable. Si je le bats, j'aurai fait mes preuves et cela voudra dire beaucoup. J'ai hâte que ça commence.*

Si je ne suis pas son rythme en début de saison, je pourrai toujours m'inspirer de ses performances. Je prendrai davantage de recul, j'analyserai ses moindres faits et gestes – comment il fait, pourquoi il le fait – et tenterai de faire de même. »

Les dures lois de la F1 impliquent que l'engagement doit être total. Ricciardo va devoir faire son trou rapidement et montrer qu'il mérite sa place



Les performances de Daniel en qualif lui ont donné un avantage sur son équipier Vergne.

> "Seb sera l'un des équipiers les plus coriaces que je n'ai jamais eu. Être face à lui sera un grand défi, et aussi une formidable opportunité de montrer ce que je sais faire."

dans la cour des grands. Cela signifie aussi bien batailler contre un Alonso ou un Räikkönen que pouvoir tirer le maximum d'un week-end de domination à la Vettel.

Ricciardo reste inflexible sur le fait que sa démarche empirique soit la bonne pour réussir dans la discipline. *« Je n'ai jamais essayé de considérer le défi dans son ensemble. Je me concentre toujours sur de petites tâches, la tête dans le guidon. Si on commence à réfléchir aux implications de tous nos actes, alors on finit par être submergé par l'envergure des événements. C'est vrai que tout arrive très vite, mais j'aime quand les choses s'enchaînent de façon rapide et fluide. Je ne suis donc pas déstabilisé. Je pense que l'an prochain, je répondrai présent une fois glissé dans la Red Bull. »*

Une très forte assurance se dégage de l'Aussie au fil de la conversation. Il devient clair que Ricciardo a des certitudes sur sa vélocité. Questionné sur les qualités qu'il pense pouvoir apporter à la F1, il répond sans hésitation : *« La vitesse. La vitesse et... une pointe de légèreté, dans le sens où je ne me laisse pas facilement démonter. La vitesse et la confiance en soi, donc. Je ne voudrais pas paraître arrogant, mais je suis arrivé jusque-là grâce à mes résultats en qualif. Dieu merci, on peut aussi me prêter d'être un pilote dur au mal en course. Car c'est quelque chose que j'apprécie et qui me fait me sentir bien. »*

C'est un fait, il y a de la gnaque australienne derrière ce grand sourire, même si tous les angles sont arrondis par ce caractère décomplexé et désinvolte. L'humour et l'aptitude à bien s'entendre avec ses pairs sont des traits qu'il partage avec un certain allemand natif d'Heppenheim. Et ce n'est pas leur seul point commun. Tout deux ont reçu un soutien inconditionnel de la part de leur famille avant d'être rémunéré par Red Bull, et tout deux ont conservé un lien avec leurs racines – dans le cas de Daniel, avec sa famille située à Perth, sur la côte ouest australienne.

« J'ai gardé le contact avec pas mal de potes restés au bercail. Je viens aux nouvelles sur ce qu'ils font les week-ends par exemple, et ils se vantent d'emballer cinq ou six filles quand ils sortent le samedi soir ! Le genre de chose qui fait du bien à entendre, et qui permet de décompresser. »

Il n'oublie pas non plus de remercier son coach, un compatriote nommé Stuart Smith, qui s'assure qu'il garde bien les pieds sur terre.

« C'est mon coach, mais c'est aussi un ami sur qui je peux compter, car je passe plus de temps avec lui qu'avec ma petite amie ou bien ma famille ! Je pense qu'on a trouvé le bon équilibre entre le travail et la rigolade.

Quand il faut faire le job, on le fait à 100 %. Mais une fois que c'est terminé, on se déconnecte complètement. Je pense que c'est une démarche saine. »

Cependant, en dépit du fait qu'il soit originaire de l'ouest de l'Australie, où se situent les plus belles côtes au monde, Ricciardo se démarque de ses compatriotes sur un point : il n'est pas surfeur. Un peu honteux, il admet : *« Non, je ne surfe pas... je n'aime pas ça ! J'admire les gars qui en font. Le fait est que j'ai peur des requins. Et je nage comme une enclume. »*

Nager avec les squales... Les métaphores ne manquent pas pour qualifier la saison 2014 de Ricciardo, et nous renvoie à cette conférence de presse lors du GP d'Italie, où Webber et lui ont été interpellés sur le fait qu'il fallait être armé d'un couteau à la Crocodile Dundee pour espérer vaincre Vettel.

« Il saurait s'en servir, » répondit Webber. Et Ricciardo de rétorquer : *« Comme l'a dit Mark, je saurais quoi en faire. »*

C'est tout le mal qu'on lui souhaite.

• F1 Racing *tient à remercier le Cinq Etoiles Pan Pacific Hotel de Singapour, pour lui avoir permis de réaliser cette interview et cette séance photos dans les meilleures conditions possibles. Pour plus d'informations sur l'hôtel, www.panpacific.com*

Beaucoup d'appelés.

Même si Daniel Ricciardo se prépare à rejoindre Sebastian Vettel dans la meilleure équipe de F1, on peut se demander si la filière Red Bull est un succès ou un système trop brutal qui détruit plus de carrières qu'il n'en lance. **James Roberts** enquête...

Au moment où Sebastian Vettel et Daniel Ricciardo prendront place sur la grille de départ du GP d'Australie 2014, on pardonnera au conseiller de Red Bull pour les pilotes, Dr Helmut Marko, un léger sourire d'autosatisfaction. Ayant supervisé la carrière des deux jeunes hommes depuis leurs débuts en sport auto, cette double présence dans les châssis RB10 représentera pour lui la totale justification de l'apprentissage "à la dure" qu'il a mis en place pour identifier tout jeune talent susceptible de gagner un jour en F1.

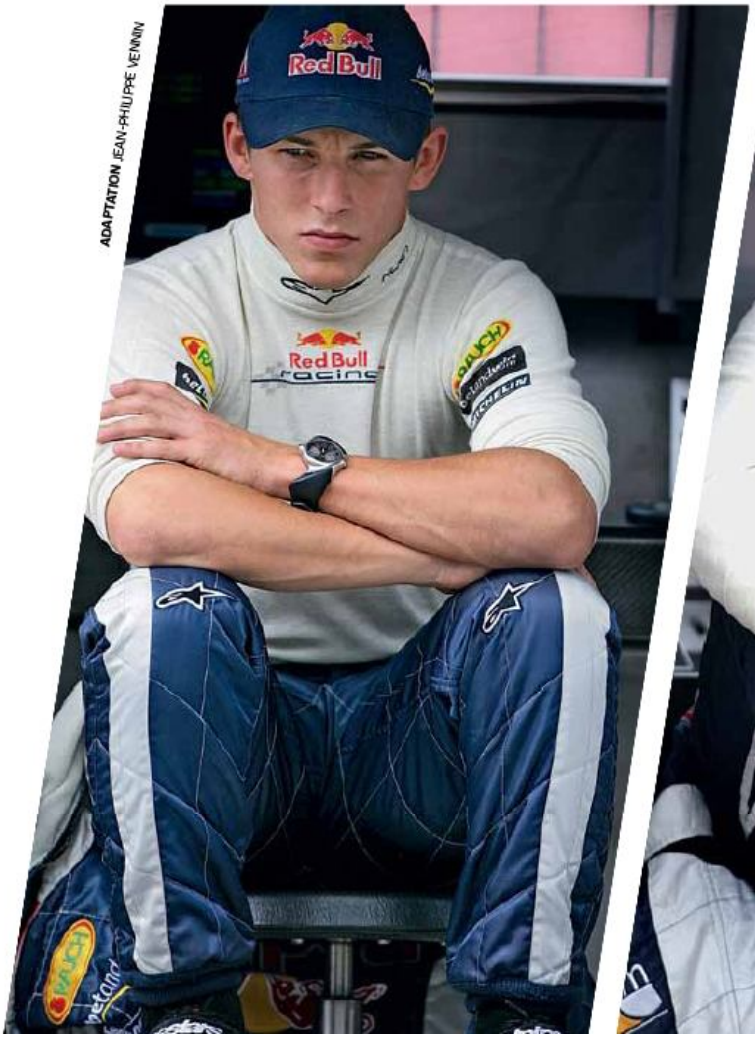
La réussite de Vettel chez Toro Rosso et, depuis 2009, Red Bull, est bien connue des lecteurs de *F1 Racing*. Ricciardo, bien que moins étincelant à ce stade, en a assez fait pour convaincre le "dirlo" qu'il a les mêmes atouts en main.

Très bien pour eux – et très bien, aussi, pour le programme de développement de jeunes pilotes fondé par Red Bull en cette époque où le chemin vers les sommets est toujours plus alambiqué. Moins bien pour tous ceux qui n'ont pas répondu aux attentes élevées de Marko et dont la carrière a par conséquent sombré : Scott Speed, Vitantonio Liuzzi, Jaime Alguersuari ou Christian Klien.

Ces espoirs avaient tous reçu une chance de briller quand Red Bull a fait son entrée en F1 en 2005. Cette année-là, la marque autrichienne œuvra dur pour faire son trou et bâtir sa personnalité en F1, acquérant la petite équipe Minardi dans l'intention de la renommer Scuderia Toro Rosso et d'en faire la petite sœur de son équipe première, Red Bull Racing. Son image de marque étant basée sur le marketing, cette académie de jeunes pilotes renforçait sa crédibilité d'entreprise orientée vers l'énergie et la jeunesse.

Ainsi, Vitantonio Liuzzi, un ancien champion du monde de

ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN





Mais peu d'élus.



PHOTOS: STEVE ETHERINGTON/LAT; CHARLES COATES/LAT; GLENN DUNBAR/LAT

karting, fut-il placé chez Toro Rosso où il incarna l'archétype du jeune athlète maison : vrai sens de la mode, passion pour la musique et image de fêtard. Il fut associé à Scott Speed l'Américain, dont la présence était une tentative raisonnablement assumée par Red Bull de *booster* les ventes de canettes sur son plus gros marché : les USA. Et tant pis si ces deux-la se crashaient à l'occasion, leur image était bonne pour la marque.

Mais n'être là que pour le marketing n'intéressait pas les huiles de Red Bull, comme le prouva l'engagement d'Adrian Newey pour diriger la conception des voitures. Soudain, les intentions de se battre au championnat devenaient claires. D'où, côté pilotes, le recrutement de l'expérimenté Mark Webber (à partir de 2007) aux côtés du "grand frère" David Coulthard (2005-2008) – deux sources bien informées en matière de précieux retour technique.

C'est alors que le programme jeunes pilotes fut bousculé par l'arrivée d'un p'tit gars terriblement rapide nommé Sebastian. Sensible. Athlétique. Malin et super rapide. À partir de mi-2007, chez Toro Rosso, il aligna une série de résultats de premier ordre avec une maturité incroyable pour son âge, jusqu'à cette fameuse victoire de Monza 2008.

Objectif atteint, le but du programme devint immédiatement de →





Christian Klien, Vitantonio Liuzzi, Scott Speed et Jaime Alguersuari (de g. à d.) ont tous disparu sans laisser de trace. Mais le programme Red Bull a au moins donné un vrai génie. Lève le doigt, Sebastian...



Ricciardo (ci-dessous) précédait Vergne, son coéquipier chez Toro Rosso, de cinq points avant Singapour. Et c'est Daniel qui a eu le volant Red Bull.

trouver… un second Vettel. Mais les superstars ne se trouvent pas sous le pied d'un cheval, comme Sébastien Buemi et Jaime Alguersuari l'ont découvert à leurs dépens en se faisant éjecter sans ménagement à la fin du championnat 2011 après respectivement deux saisons et une saison et demie chez Toro Rosso.

Brutal, oui, mais il fallait s'y attendre, selon Trevor Carlin, patron de l'écurie portant son nom en F3 et World Series by Renault, qui a vu passer la majorité des jeunots de Red Bull arrivés en F1. Le seul intérêt du programme, estime-t-il, est de trouver des vainqueurs.

« C'est très simple, dit-il. *Tout ce qu'ils recherchent, c'est un pilote capable de gagner des GP. Peu importe leur nationalité ou à quoi ils ressemblent, ils les veulent suffisamment rapides pour mettre la voiture en haut de la grille et avoir la force mentale de rester devant pour gagner. Point barre. »*

Cette quête de résilience mentale est un aspect majeur du programme et la raison pour laquelle tellement se sont plantés. Lui-même ancien pilote, Dr Helmut Marko est seul maître à bord pour décider de qui entre et qui sort du programme. En tant que conseiller du grand patron de Red Bull, Dietrich Mateschitz, il est mandaté pour exercer une pression terrible sur chaque pilote arborant les couleurs de la marque. Pour ceux qui ne sont pas bons, c'est dehors. On stoppe les frais et les laisse se débrouiller. Pour des garçons qui ont bénéficié →

"Ce qu'ils veulent, c'est un pilote capable de gagner en F1." *Trevor Carlin*

PILOTES JUNIORS RED BULL
DES FORTUNES DIVERSES…

Christian Klien Red Bull : 2005-06
Red Bull tenait à promouvoir un Autrichien, mais c'était sans doute trop tôt pour l'Autrichien. Il court en European Le Mans Series (ELMS).

Vitantonio Liuzzi Red Bull : 2005 ; Toro Rosso : 2006-07
Red Bull a pensé que son *look* aussi était exploitable. Tonio n'a jamais répondu aux attentes et se retrouve en International Superstars Series.

Scott Speed Red Bull (essayeur) : 2005 ; Toro Rosso : 2006-07
Red Bull l'engagea pour *booster* ses ventes aux USA. Hélas, il n'a pas assez justifié son patronyme et végète désormais en Nascar.

Sebastian Vettel Toro Rosso : 2007-08 ; Red Bull : depuis 2009
Pilote allemand simple et facile à vivre, dont le père était un humble mécanicien, devenu multiple champion du monde.

Jaime Alguersuari Toro Rosso : 2009-11
Le pilote le plus jeune de l'histoire de la F1 y est arrivé trop tôt. Aujourd'hui pilote essayeur Pirelli, il espère encore faire son retour.

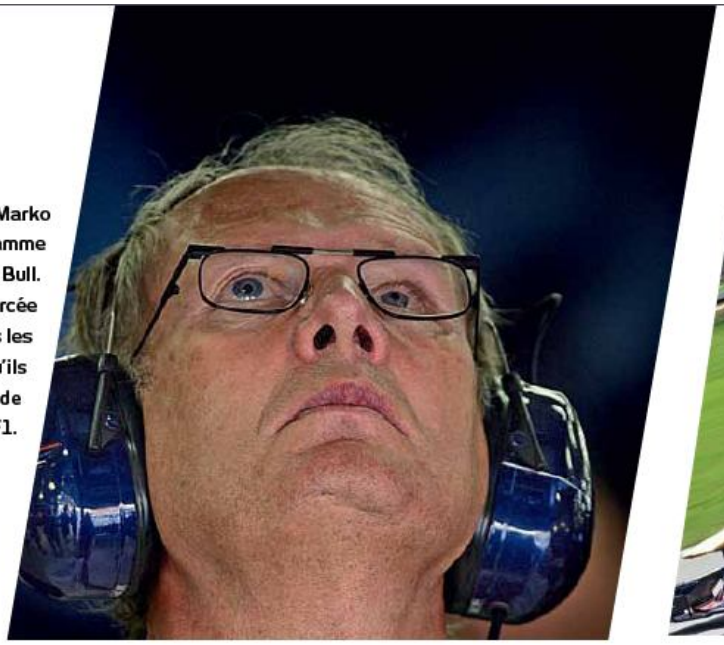
Sébastien Buemi Toro Rosso : 2009-11 ; Red Bull (essayeur) : 2012-13
Considéré comme pas assez rapide et écarté fin 2011, il reste essayeur de Red Bull Racing et court pour Toyota en Endurance.

Daniel Ricciardo Toro Rosso : 2012-2013 ; Red Bull : 2014-?
Il a commis très peu d'erreurs chez Toro Rosso. Rapide et régulier, il mérite sa promotion chez Red Bull Racing en 2014.

Jean-Éric Vergne Toro Rosso : depuis 2012
Ses performances très proches de celles de Ricciardo lui laissent de l'espoir au cas où Daniel ne serait pas à la hauteur.



PHOTOS : ANDY HONE/LAT • MALCOLM GRIFFITHS/LAT



Dr Helmut Marko dirige le programme junior de Red Bull. La pression exercée sur ses protégés les prépare à celles qu'ils ne manqueront pas de subir une fois en F1.



d'un salaire annuel frôlant les 200 000 euros et un siège gratuit dans un *top team* (que ce soit en Formule Renault, F3 ou Renault World Series), le choc est rude et peut stopper net une carrière.

« Mais, reprend Carlin, *il sont au courant de ça. Ils savent que s'ils font du bon boulot, il piloteront la meilleure voiture de course au monde. La pression est donc là* de facto. *Helmut ne s'en prend qu'à ceux qui ne sont pas bons. Si un pilote ne peut supporter la pression qui s'exerce sur lui en Formule Renault, il n'y arrivera jamais en F1. C'est simple. Il les prépare aux niveaux de pression de la F1. Seuls ceux qui peuvent résister réussiront. »*

Suivant les pas de Sebastian Vettel, Jaime Alguersuari et Sébastien Buemi se vont donc vu donner leur chance chez Toro Rosso. À 19 ans, le premier était sans doute trop jeune. Il sortit de la piste à son sixième GP car son cou n'était pas assez résistant. Mais cela fut-il une faute de Red Bull de l'avoir mis trop tôt dans la voiture ?





PHOTOS: CHARLES COATES/LAT • ANDY HONE/LAT

Ou bien n'a-t-il pas su maximiser la chance qui lui était offerte en ne s'entraînant pas suffisamment ? En 2011, Buemi et lui ont perdu leur place au profit de Jean-Éric Vergne et Daniel Ricciardo. Décision trop cruelle ? Ou loi de la jungle Red Bull ?

« Certains ont eu leur chance et n'ont pas su la saisir, » dit le directeur de Toro Rosso, Franz Tost, chargé d'optimiser le potentiel des nouvelles recrues promues dans son écurie. Au début de 2012, ces recrues s'appelaient Ricciardo et Vergne. L'année prochaine, JEV devrait être rejoint par António Félix da Costa – mais seulement si ce dernier montre qu'il mérite cette distinction.

Ricciardo (ci-dessus), Vergne (en haut) et Vettel (à g.) sont les représentants actuels du programme Junior de Red Bull en GP. Ils sont plusieurs, derrière, à vouloir les rejoindre.

« S'ils étaient si bons que ça, ceux que nous n'avons pas gardés seraient encore en F1 aujourd'hui, poursuit Tost. *Ils pensent que parce qu'ils sont en F1, ils sont arrivés et ne réalisent pas que le vrai travail commence maintenant ; c'est-à-dire vivre 365 jours par an, 24 heures sur 24, à 100 % pour la F1. S'ils ne sont pas préparés à cela, alors au revoir. »*

Ces mots, les juniors de Red Bull feraient bien d'en tenir compte. António Félix da Costa, Carlos Sainz Jr, Daniil Kyvat, Callan O'Keeffe, Tom Blomqvist et Beitske Visser, que l'histoire récente vous guide. Ne gâchez pas votre chance. Si vous êtes assez rapide, supportez la pression et ne comptez pas vos heures : la récompense est une place dans la meilleure voiture de course au monde.

Demandez à Seb et Dan...

> "Certains ont eu leur chance mais ont échoué. S'ils étaient si bons que ça, ceux que nous n'avons pas conservés seraient encore en F1 aujourd'hui." *Franz Tost*

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

Franz Tost

Ce patron d'écurie pas si effrayant que ça parle entre autres du développement de jeunes pilotes et de l'absence de consignes chez Toro Rosso.

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

Au sein du programme junior "ça passe ou ça casse" de Red Bull, Franz Tost est souvent perçu comme l'homme à la machette mettant fin sans faire de sentiment à la carrière de ceux qui ne répondent pas aux attentes. La sonnerie de son téléphone portable a donc quelque chose d'incongru : il s'agit de la musique de *The Entertainer*, le classique du ragtime signé Scott Joplin.

Avant qu'il prenne les rênes de la Scuderia Toro Rosso, la carrière de Tost est passée par un poste à responsabilité chez BMW, durant l'association avec Williams, et, avant cela, une activité de manager de pilotes avec Willi Weber. Son travail actuel est un des plus durs en F1 : séparer le grain de l'ivraie et, quand un jeune pilote a fait ses preuves, le voir partir pour gagner des courses chez Red Bull Racing.

Ayant terminé son coup de fil, Tost observe d'un air amusé la pile de fiches contenant les questions des lecteurs de *F1 Racing*. Comme il a la réputation d'être sans pitié, nous avons choisi avec soin la première d'entre elles...

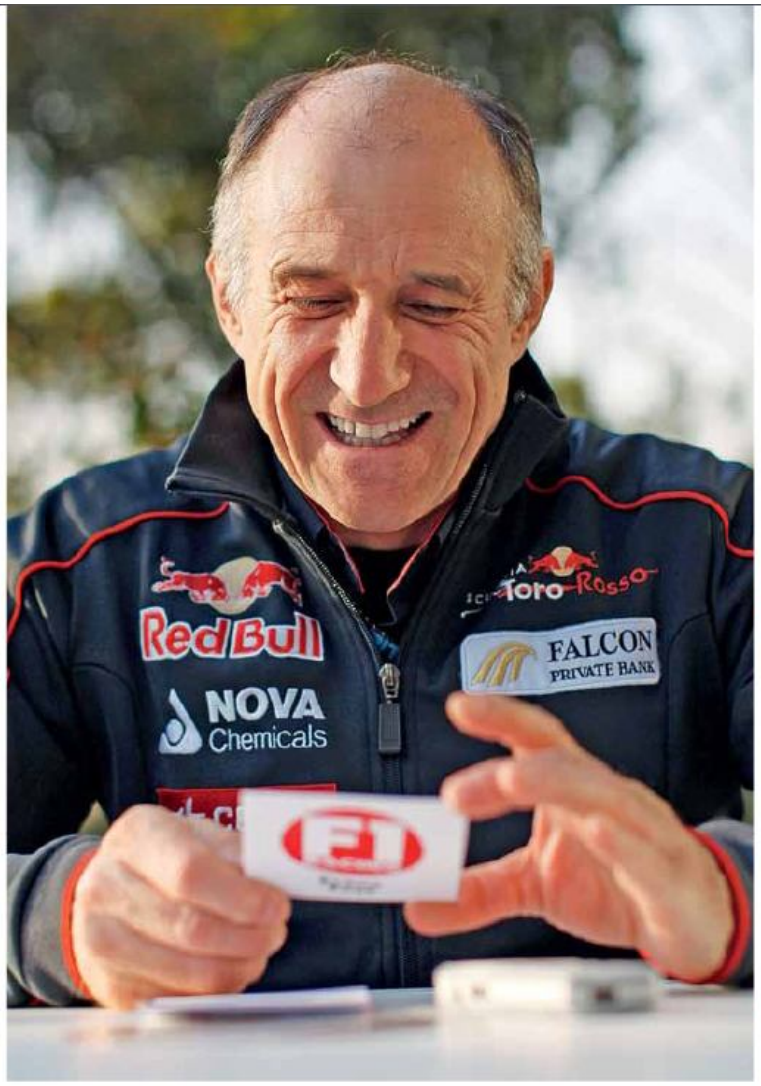
Êtes-vous aussi effrayant que les gens le pensent ?
Lauren Fuller, Royaume-Uni
[Rire] Mon humeur dépend de nos performances – si nous ne sommes pas bons, je suis de mauvais poil ! Si nous sommes rapides, je suis quelqu'un de très amical...

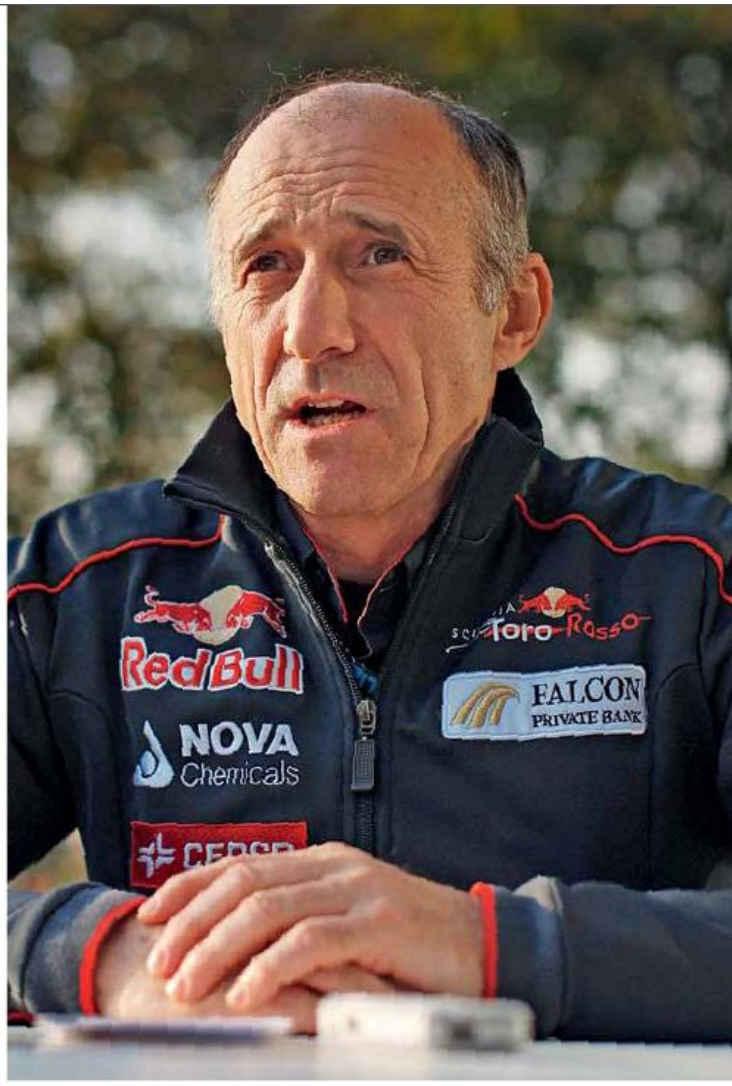
En tant que patron d'une des plus petites écuries, quelle est votre avis sur le nouveau règlement 2014 pour les moteurs ?
Connor Wilson-Archer, Royaume-Uni
Je pense qu'il est nécessaire ; nous avons le V8 depuis longtemps maintenant. La F1 est le sommet du sport auto et doit montrer les nouvelles technologies. Le moteur 1,6 litre turbo, associé aux systèmes de récupération de l'énergie, est le bon chemin à suivre car les voitures de série vont elles aussi dans cette direction. D'un point de vue financier, ce sera un gros défi pour les petites équipes comme la nôtre car l'ensemble est plus cher. En dehors de ça, ma principale inquiétude est le son que ces moteurs émettront. Espérons qu'il soit joli car c'est important pour les passionnés.

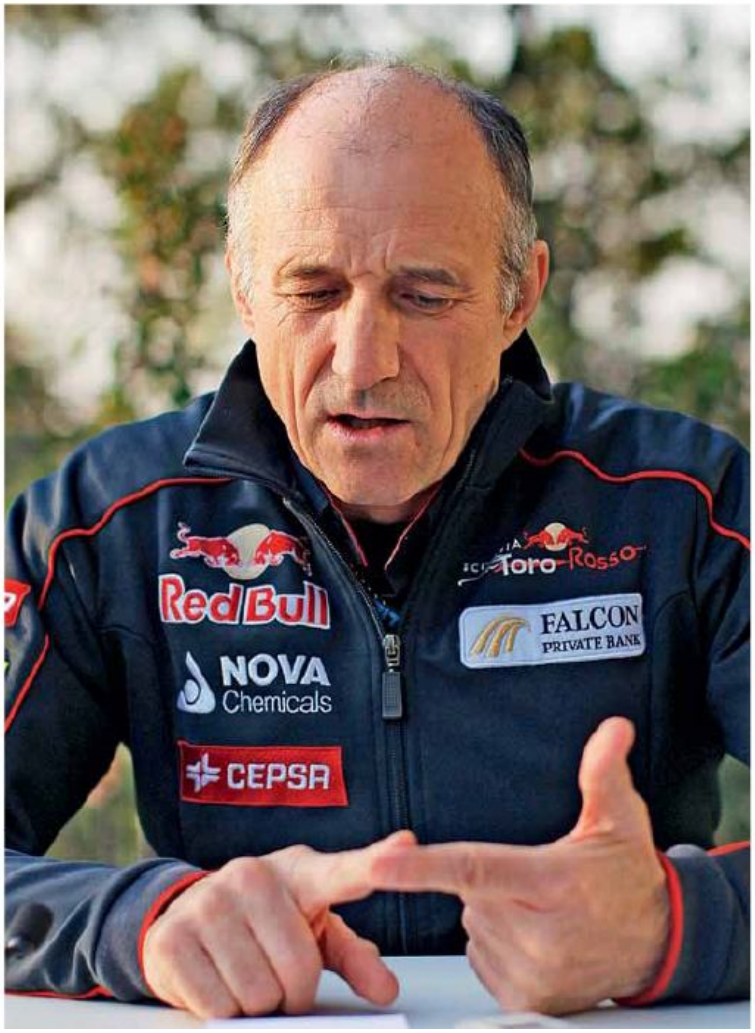
Sébastien Bourdais dominait tout le monde en Champ Car quand il a rejoint Toro Rosso [Ndlr : en 2008]. Qu'est-ce qui n'a pas marché ?
Luiz Claudio Correa, Brésil
Nous pensions qu'il serait plus facile de former un jeune pilote s'il avait davantage d'expérience derrière lui, et Sébastien était très motivé pour venir en F1. Mais ça n'a pas fonctionné parce que Vettel puis [Sébastien] Buemi étaient plus rapides que lui. Il n'était pas dans son élément.

Qu'est-ce qui vous a traversé l'esprit lors du GP d'Italie 2008 [théâtre de la seule victoire de Toro Rosso à ce jour] ?
Maja Bejor, Slovénie
[Rire] Beaucoup de choses ! Avant le départ, j'espérais qu'il pleuvrait plus que ça. Et ça a été le cas ! J'étais satisfait de la décision de lancer la →

ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN


RedBull
NOVA
Chemicals
Toro Rosso
FALCON
PRIVATE BANK


RedBull
NOVA
Chemicals
Toro Rosso
FALCON
PRIVATE BANK


RedBull
NOVA
Chemicals
Toro Rosso
FALCON
PRIVATE BANK
CEPSA


RedBull
NOVA
Chemicals
Toro Rosso
FALCON
PRIVATE BANK
CEPSA

course derrière le Safety Car car donner un vrai départ sous la pluie aurait été risqué. Durant la course, j'espérais de bons pit-stops et que Vettel reste devant, car la visibilité serait meilleure. Tout s'est bien passé et on a gagné.

La F1 devient un sport payant à la télé. Pensez-vous que cela pourrait détourner son public vers d'autres disciplines plus accessibles du sport auto ?
Steve Grieves, Grèce
La télévision payant se développe clairement. Pour suivre la Ligue des Champions de football, par exemple, il faut payer. Je pense qu'il faut un bon équilibre avec les chaînes gratuites, afin que si de nombreux gens sont prêts à payer pour regarder la F1 en direct, tous les autres puissent la voir un peu plus tard mais gratuitement. Il est très important que les gens continuent de s'intéresser à la F1.

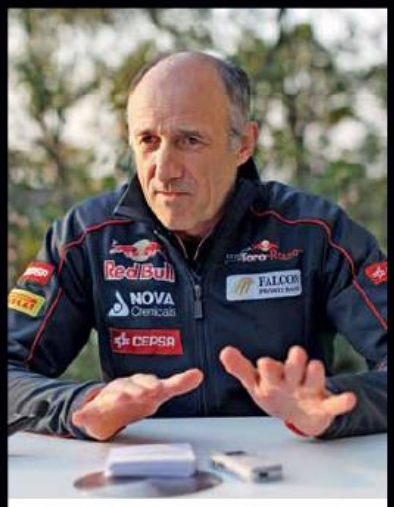
Suite à l'incident des "consignes d'équipe" en début de saison chez Red Bull, comment faites-vous en sorte qu'une telle situation ne se produise pas avec vos pilotes?
Stephen Bloomer, Royaume-Uni
On ne peut jamais être sûr à 100 % que ça n'arrivera pas. Ça fait partie de la course. Si des pilotes se battent l'un contre l'autre en piste, ils risquent de s'accrocher – c'est arrivé dans le passé et ça arrivera encore. On essaie de prévenir cela, mais ça arrive néanmoins. Concernant les consignes, chez Toro Rosso, nous n'en donnons pas. Je dis toujours que si un pilote est plus rapide que l'autre, il doit le dépasser, point. Mais la situation est différente pour les équipes qui luttent au championnat car chaque point est important.

Si vous pouviez engager un pilote – passé ou présent – dans votre équipe, quel serait-il et pourquoi ?
Michelle Hamilton, Royaume-Uni
Je ne me suis jamais posé la question car je suis assez satisfait de ceux que nous avons aujourd'hui. J'espère pouvoir les former, leur donner de bonnes bases et les aider à gagner, comme Vettel. C'est mon principal objectif.

En quoi diriger Toro Rosso diffère-t-il de diriger le programme moteur F1 de BMW?
Daniel Vickers, Australie
Il y a une grande différence. Travailler pour BMW était intéressant durant la collaboration avec Williams, à gérer la communication et l'organisation entre les deux. Quand je suis arrivé chez Toro Rosso après le rachat de Minardi par Red Bull, il n'y avait que 85 personnes. Nous devions clairement construire l'équipe et le faisons toujours. Il nous faudra encore deux ou trois ans pour être au niveau standard de la F1. Le recrutement est intense. Nous avons dû mettre sur pied les départements conception et aéro, la soufflerie et la CFD [dynamique des fluides assistée par ordinateur], ainsi que les services achats et production. Ce n'est pas fini car il y a toujours du mouvement en F1.

Pourquoi avoir viré Scott Speed ? Manque d'argent, ou de vitesse ?
Frank Trejo, États-Unis
Il n'a pas été aussi performant que nous l'attendions et c'est pourquoi nous avons pris quelqu'un d'autre.

Le règlement devrait-il empêcher les équipes à gros budget de recruter tous les bons ingénieurs ?
Basil Sukumaran, Inde
Globalement, je suis opposé à une réglementation dans ce domaine. La F1 est un marché ouvert, les ingénieurs y entrent en sortant de l'université, travaillent pour de petites équipes et acquièrent de l'expérience, puis ils peuvent en chercher de plus grandes et plus compétitives. C'est un défi pour eux de se battre pour le championnat. Ils veulent gagner à titre personnel autant que pour une équipe. C'est comme ça que ça marche en F1, la compétition est partout.



"Le talent est le plus important. Sans lui, on ne peut pas gagner. Mais un pilote doit aussi être passionné par son sport, vivre pour lui 365 jours par an."

Pensez-vous qu'António Félix da Costa pourrait débuter bientôt en F1 ?
Sabino Araujo, États-Unis
Il a gagné le GP de Macau F3 l'an dernier ainsi que plusieurs courses en Formule Renault 3,5. Il a bien débuté la saison actuelle – j'ai vu sa course à Monza, il s'est bien battu. On va voir pour la suite. Il pilotera tôt ou tard une Toro Rosso un vendredi matin de GP et après, on verra.

Qui choisit les pilotes Toro Rosso : vous ou Helmut Marko ?
Nicholas Carter, Royaume-Uni
C'est le pilote qui a le plus à dire : s'il se montre performant, il décroche le volant. La décision finale concernant les pilotes des deux équipes appartient à Red Bull.

Pensez-vous que les pilotes devraient être payés en fonction de leur place afin d'éviter que les course deviennent des processions ?
GA Lawrence, Royaume-Uni
Je ne pense pas que ce soit de leur faute si une course est une procession. Ces deux dernières années, on a eu des courses intéressantes car la réglementation était stable – nul ne pouvait arriver avec un gros avantage technique comme dans le passé – et parce que Pirelli a bien travaillé côté pneus. De plus, les top pilotes sont dans des équipes différentes. Le fait est que c'est intéressant. J'espère que ce sera encore le cas l'an prochain avec les nouveaux règlements.

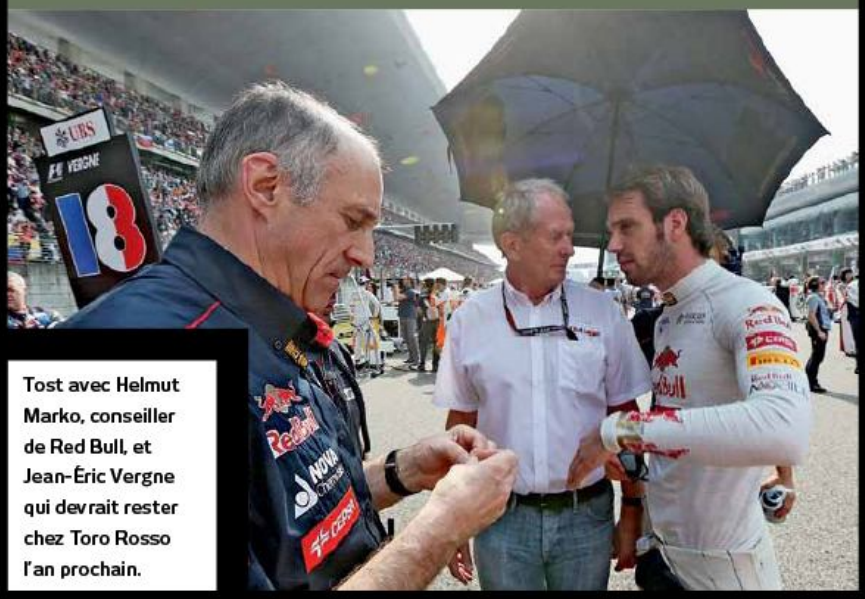
Si l'un de vos pilotes occupait la tête dans le dernier tour, avec une Red Bull juste derrière lui, pourriez-vous lui dire : *« La Red Bull est plus rapide que toi... »* ?
Duong Vuong, Australie
Je lui dirais surtout : *« La Red Bull est plus rapide que toi, donc tu dois attaquer plus ! »*

À quel point le talent du pilote est-il important, par rapport à la discipline et la technique ?
Gustavo Zapelini, Brésil
C'est la chose la plus importante. Sans talent, on ne peut gagner ni courses ni titres. Mais un pilote doit être passionné par son sport et vivre pour lui 365 jours par an. La discipline est aussi cruciale et ça ne se résume pas à arriver à l'heure aux réunions, il faut aussi être constamment performant, et ne pas s'accrocher avec d'autres pilotes.

Quelle est la chose la plus difficile dans le rôle de patron d'écurie ?

Sam Ray, Royaume-Uni

Il faut s'occuper de nombreux domaines. Avant tout, mettre en place un financement solide, car en F1, l'argent est nécessaire pour avoir du succès. Deuxièmement, le recrutement est important ; mettre les bonnes personnes à la bonne place. Et puis il faut s'assurer qu'elles peuvent travailler ensemble, qu'elles ne sont pas juste assises côte-à-côte à s'envoyer des emails mais parlent et communiquent efficacement. Par-dessus tout, on doit toujours chercher des façons de progresser, car rien n'est jamais immobile en F1.



Tost avec Helmut Marko, conseiller de Red Bull, et Jean-Éric Vergne qui devrait rester chez Toro Rosso l'an prochain.

ANDY HONE/LAT

Pensez-vous que ce soit une bonne idée d'ajouter des courses au calendrier ?

Theodore Birks, États-Unis

Si ca ne dépendait que de moi, j'aimerais avoir 26 courses dans l'année puisqu'il y a 52 week-ends. Mais 20 est un nombre qui convient car le temps de préparation avant la saison est déjà très court.

Préféreriez-vous avoir deux pilotes expérimentés qui veulent tous deux être n°1, ou deux débutants ? Quelle situation vous donnerait le plus de maux de tête ?

Andrew Rosales, Philippines

J'ai travaillé autant avec des pilotes expérimentés qu'avec des débutants, et j'apprécie les deux. S'ils sont impliqués, disciplinés, rapides et victorieux, je n'ai jamais de maux de tête. Il est clair qu'on ne doit pas donner autant de conseils – sur leur préparation des week-ends de course, leurs obligations médias et marketing ou le travail avec les ingénieurs – à des pilotes expérimentés. Il faut rentrer plus dans le détail avec des débutants. Mais quel que soit les pilotes qu'on a, c'est intéressant.

Avez-vous ressenti de la fierté quand vous avez vu Sebastian Vettel gagner un championnat ? Où êtes-vous détaché de ça désormais ?

Michael Roberson, Royaume-Uni

Fierté n'est pas le mot qui convient. Je suis très heureux que Sebastian gagne des courses et des championnats. Nous avons toujours de très bonnes relations car il est très professionnel et j'aime sa façon de travailler.

Avez-vous des animaux domestiques ?

Leo Gowing, Royaume-Uni

Non, mais une belle chatte noire m'attend parfois, espérant quelque chose de bon à manger. Elle n'est pas à nous. Elle mange et puis s'en va.

Le manque d'essais en piste a-t-il altéré vos efforts de développement de jeunes pilotes ?

Robert Wood, États Unis

Chaque tour couvert aide un pilote à améliorer ses performances et ses connaissances ; les restrictions de tests sont donc un désavantage. Il y a des choses qu'on ne peut apprendre sur un simulateur – comment freiner, tourner, accélérer. Il faut rouler sur piste. J'aimerais qu'il y ait plus de tests, mais cela coûte cher et c'est pourquoi il n'y en a plus durant la saison.

Comment avez-vous pu obtenir de si bons contrats pour Ralf Schumacher quand vous travailliez pour lui ?

Beaux Bottomley, Royaume-Uni

[Rire] La plupart étaient conclus par Willi Weber, pour qui je travaillais. Mais Ralf était un pilote doué et rapide. J'ai dirigé l'équipe WTS pour laquelle il pilotait en F3 et il a été de suite très rapide. Il a gagné à Macau, et quand nous sommes passés en Formule Nippon au Japon, il a gagné souvent bien que ne connaissant aucun circuit. Ralf avait la capacité de gagner le titre en F1, mais hélas, il s'est trouvé aux mauvaises endroits aux mauvais moments.

Même si Vergne a inscrit plus de points que Ricciardo l'année dernière, Daniel l'a battu 6-4 en qualification (en prenant en compte les chronos réalisé avant la pénalité pour changement de boîte de vitesses en Corée). Votre préférence va-t-elle au pilote le plus rapide, qui marque un peu moins de points, ou dans le sens contraire ?

Gerbrand Van Der Vooren, Pays-Bas

Il n'y a pas de sens contraire ! Je préfère le pilote le plus rapide possible. Jean-Éric a réalisé plusieurs bonnes courses durant lesquelles il a attaqué fort et piloté de façon agressive. C'était sa première saison, il a donc eu du mal en qualification – mais on ne doit pas sous-estimer à quel point un pilote doit réfléchir en qualification. C'est pourquoi l'expérience est importante. Daniel a bien couru aussi – il a fini 6e à Bahreïn. Ils ont été tous deux performants l'an dernier.

Pensez-vous que Toro Rosso devrait troquer sa livrée pour quelque chose de plus personnel ?

Julian Antoniewicz, Pologne

Non, car nous faisons partie de la famille Red Bull et nos couleurs en sont le reflet. J'aime cette livrée comme elle est.

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

Mr New Way

Depuis 2010, Red Bull est quasiment imbattable en F1, dominant la discipline comme le firent en leur temps les Ferrari, McLaren et Williams des meilleures années. L'auteur de cette réussite ? Un certain Adrian Newey, lequel a retrouvé pour nous la RB6 qui offrit à l'équipe son premier titre.

TEXTE MATT YOUSON **PHOTOS** MALCOLM GRIFFITHS/LAT



ADAPTATION RICHARD RAUX





L'opinion répandue dans le paddock, en ce début d'automne, est qu'une ère touche à sa fin. Le championnat 2013 s'achemine vers une conclusion inévitable, avec deux nouveaux titres pour Red Bull, et l'attention se porte sur 2014 et le début d'une ère nouvelle. Contrastant avec la décennie précédente, les cinq dernières saisons furent caractérisées par un changement technique régulier mais ayant encore une vraie cohérence. Tout en saluant Brawn GP et ses efforts louables, on peut dire que ce fut une ère Red Bull, Sebastian Vettel et plus encore une ère Adrian Newey.

En refermant le livre de cette période, il est temps de parler des héritages. La plus grande satisfaction de Newey, le patron du service technique de Red bull, est la continuité entre la RB5 de 2009 et la RB9 de 2013.

« C'est ce dont je peux être le plus fier, je pense, dit-il. *Peignez une RB5 et une RB9 en blanc, vous verrez que l'une est la descendante de l'autre. Si vous faites de même avec beaucoup de leurs concurrentes, je crois – même s'il peut sembler arrogant de le dire – qu'on pensera que la RB5 est aussi leur parente. »*

Ce fut un bouleversement réglementaire qui lança la révolution Red Bull il y a cinq ans. En vue de réduire les appuis de 50 % et d'améliorer les opportunités de dépassement, la F1 déchira son livre technique sur l'aérodynamique, mettant fin à une décennie de relative stabilité. Et l'histoire retient que les conceptions de Newey ne sont jamais aussi remarquables que lorsqu'il part d'une feuille blanche.

Les statistiques brutes suggèrent que le haut

"Il est impossible pour une seule personne de créer toute la voiture – bien que j'essaie d'être impliqué dans son architecture et la philosophie générale qui la sous-tend, qui la font réagir comme un ensemble."







du panier est la RB7 : 18 pole positions, une douzaine de victoires et la facilité écrasante avec laquelle elle mit en pièces sa concurrence la recommandent. Mais beaucoup de responsables de l'équipe chuchotent que la RB6 fut en fait la meilleure de la série. Posez la question crûment et l'on vous répondra évasivement ; mais en privé, c'est la RB6, photographiée ici, qui remporte la palme. Elle fut plus fiable que la complexe RB7 dotée du KERS, plus facile à maintenir, et répondait de façon plus prévisible aux changements de réglages (grâce peut-être à la docilité des derniers pneus Bridgestone comparée aux caprices des Pirelli qui leur succédèrent). C'est aussi elle qui offrit à Red Bull son premier titre. Et l'on se souvient toujours avec affection de la première fois.

Newey élude la question d'un haussement d'épaules mais quand il parcourt d'un œil exercé la carrosserie de la RB6, il concède une chose : que la compétition serrée de 2010 a masqué la supériorité de la RB6 sur ses rivales.

« En début de saison, de stupides défauts de fiabilité et des erreurs de pilotage nous ont coûté beaucoup de points, se souvient-il. *C'était frustrant car la voiture avait d'évidence une belle vitesse et du potentiel mais nous ne marquions pas de points. Le titre constructeur fut acquis au Brésil mais celui des pilotes ne le fut qu'à la dernière course. Tout s'est bien fini mais ce fut plus serré que ça n'aurait dû l'être. »*

Pour le public, Newey détone en F1. Il est rare qu'un homme autre qu'un pilote soit associé de façon aussi étroite aux triomphes de son équipe. Il faut remonter à Colin Chapman et Lotus pour trouver une figure de pointe de l'ingénierie associée à la victoire. Newey ne reçut pas une telle reconnaissance quand il remporta des titres pour Williams et McLaren.

Il est vrai que l'homme est un cas unique, perçu comme un autocrate opérant à une époque où le design par consensus est à la mode. C'est comme un retour en arrière à une époque révolue où une personne seule avait assez d'autorité pour supporter toute la conception. De nos jours, il y a tant de catégories monotypes, utilisant un châssis standard, que les jeunes designers ne gagnent pas leurs galons en concevant des voitures entières à la façon dont Newey et ses contemporains le firent.

« C'est probablement vrai, concède-t-il. *« Quand j'ai débuté, les premières voitures que j'ai dessinées – en Indycar, par exemple – devaient tout à deux ou trois concepteurs et à moi-même. Chez Leyton House [dans la F1 du début des années 90], le staff d'ingénierie, dont l'équipe de course, comptait six ou sept personnes. C'est impensable de nos jours. Il est impossible pour une seule personne de créer la voiture de l'avant à l'arrière – bien que je tente d'être impliqué dans l'architecture de celle-ci et dans la philosophie générale qui la sous-tend, ce qui fait qu'elle réagit comme un ensemble. Dans ce sens, c'est une approche holistique. On voit parfois des voitures, même de nos jours, qui ne semblent pas issues d'une seule conception. Elles donnent l'impression qu'un certain nombre de personnes ont travaillé dessus sans jamais se parler beaucoup. »*

Mais Newey désire gommer l'idée que tout dans une Red Bull vient de lui. Il semble embarrassé par cette notion. *« Elle est fausse,* dit-il. *Certaines des idées sont de moi, d'autres des collègues de l'équipe. Et c'est ce que j'aime dans ce boulot : travailler avec mes collègues. Nous nous lançons les idées de l'un à l'autre. De nos jours, une grosse part du travail consiste à créer un environnement qui favorise la créativité. »*

Il y a beaucoup de son histoire personnelle dans la RB6. En la parcourant pour *F1 Racing*, il pointe des aspects mineurs qui annoncent sa présence : des "oreilles" de châssis surdimensionnées d'abord vues sur la McLaren 1998, l'arceau qui prend racine dans la Williams FW19, etc. Il mentionne nombre de voitures qui ont remporté des titres mais l'influence qui ressurgit de temps en temps ne se manifesta pas lors de la saison qui précéda la RB5. →



Newey et sa première Red Bull victorieuse, la RB6 – moins dominatrice que la RB7 mais qui est considérée en interne comme supérieure.

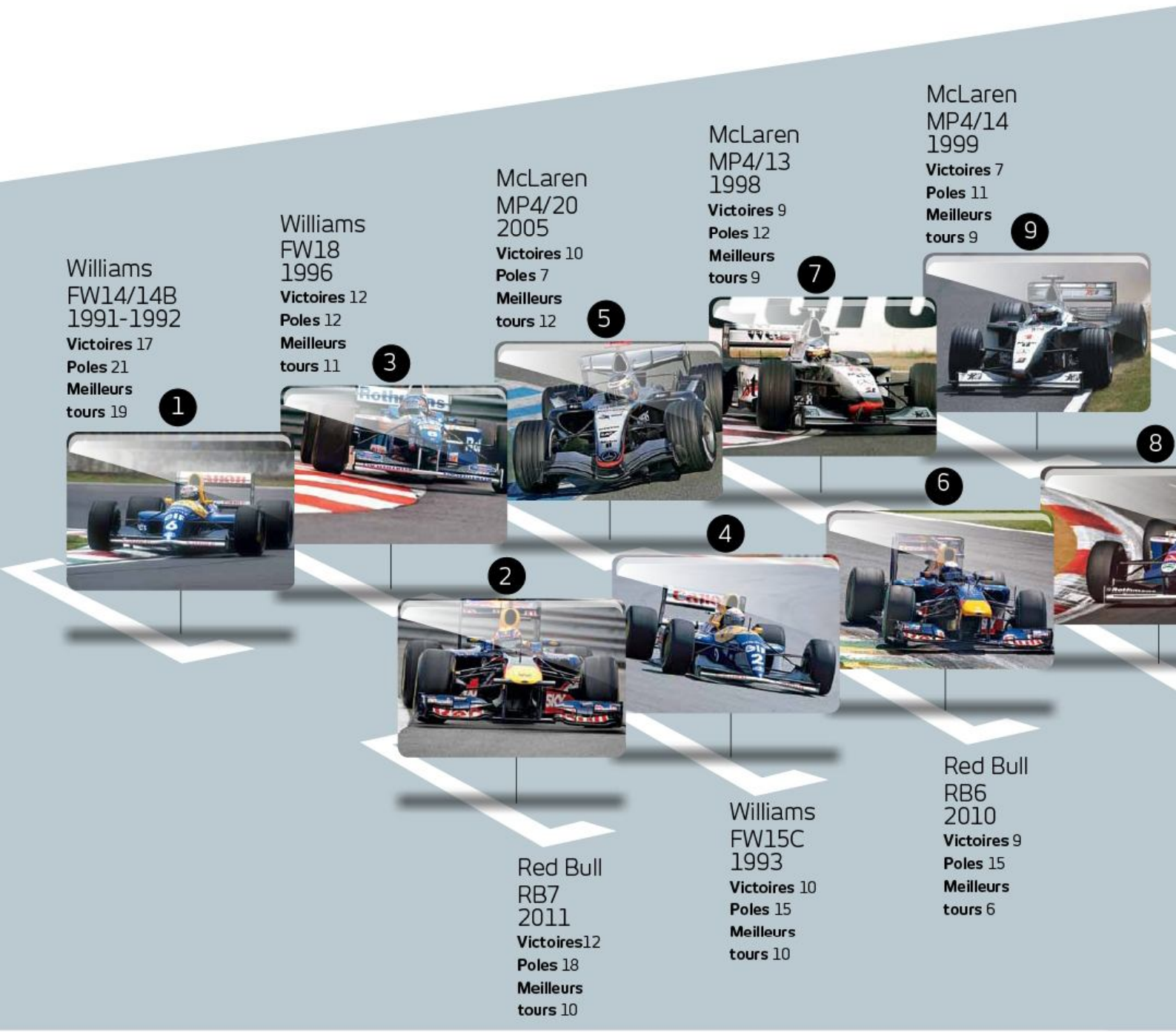


C'est un point douloureux. En dépit de l'étagère à trophées qui grince sous leur poids à l'usine de Milton Keynes, Newey et ses collègues de Red Bull murmurent encore contre la légalité du double diffuseur lancé en course en 2009 par Brawn et quelques autres. Il fallut des mois à Red Bull pour concevoir sa propre version, sur fond de protestations, jusqu'à ce que la Cour d'appel internationale de la FIA rejette le dispositif. Red Bull ne put dépasser Brawn aux points mais avant la fin de la saison, ses performance étaient supérieures à celles des Brawn.

Le point de départ de la RB6 fut une voiture qui remporta six courses en 2009, dont les trois dernières. *« Elle fut bien plus qu'une évolution,* dit Newey. *Je pense que nous avions le bon ensemble mais la différence principale est que la RB6 fut conçue comme une voiture à double diffuseur plutôt qu'une voiture sur laquelle on avait greffé un double diffuseur. »*

Pour y parvenir, Red Bull avait plus souffert que d'autres. La RB5 avait une suspension arrière à bras tirés et réaliser un soubassement arrière autour de ses bras surbaissés était un vrai défi. Mais cela a finalement fonctionné, et encore mieux quand le montage fut optimisé pour la RB6. L'équipe aurait-elle utilisé le concept des bras tirés si elle avait envisagé le double diffuseur ?

Cela devint un gros avantage pour la RB6, car la suspension à bras tirés rendait la voiture moins sensible aux variations de hauteur de caisse que ses rivales – et donc plus apte à supporter l'interdiction du remplissage en course et les exigences de réglages avec les qualifications disputées réservoir vide et la course, réservoir plein.



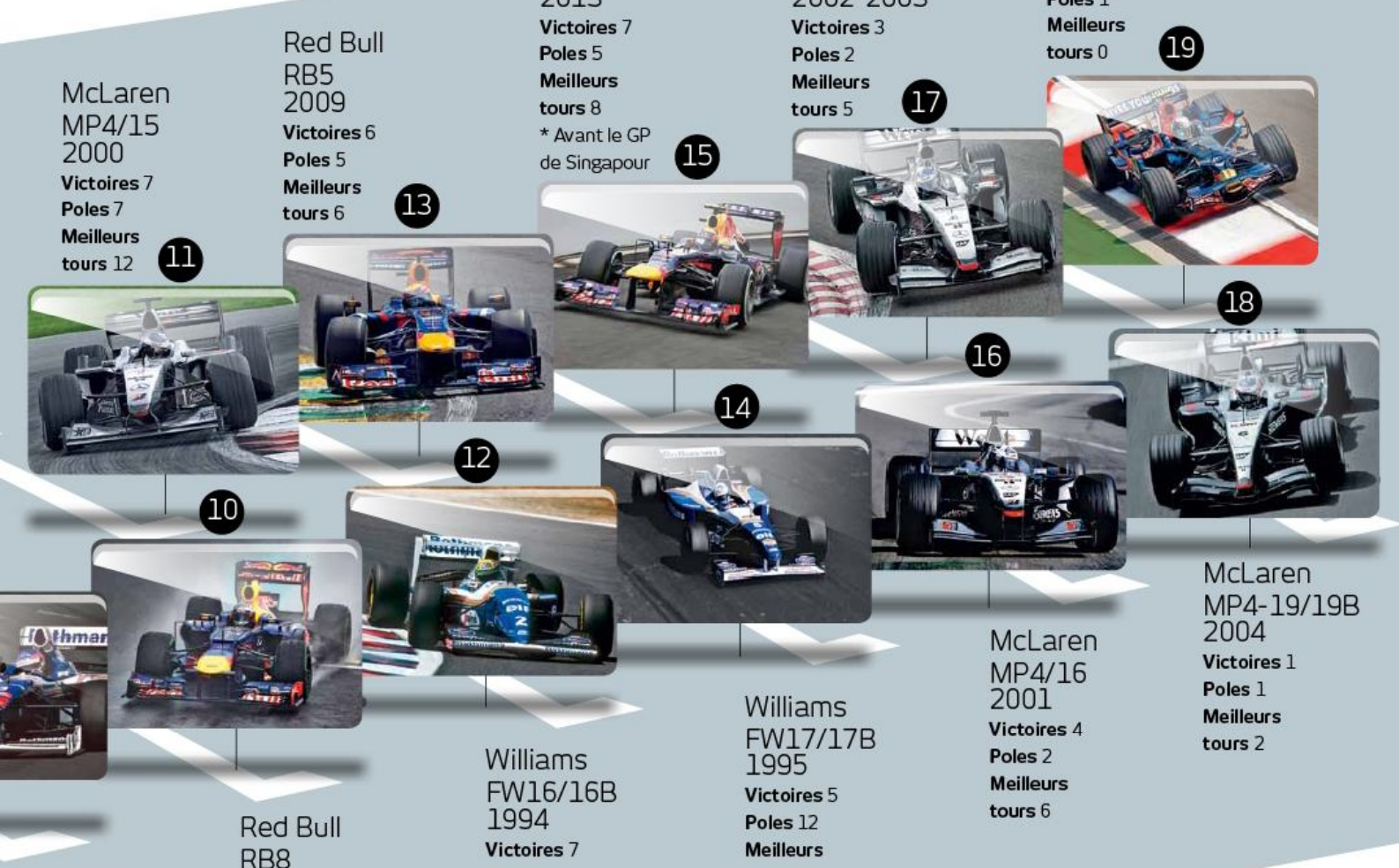
Newey insiste sur le fait qu'il aurait favorisé la solution à bras tirés à l'arrière quel que soit le type de diffuseur : *« Les bras tirés étaient la bonne voie à suivre. La décision aurait été plus difficile à prendre mais cela restait la meilleure solution. Elle offre un centre de gravité plus bas, évidemment, et un arrière très favorable à l'aileron principal. »* En dépit de la préférence de Newey pour les concepts innovants plutôt qu'évolutifs, quand la RB6 apparut, Red Bull fut autant capable que quiconque de la faire évoluer. Plus à son goût, cependant, les règles changèrent suffisamment pour que la pensée créatrice ait encore sa place.

« C'est la vieille histoire des 95 % de transpiration et 5 % d'inspiration, explique t-il. *La transpiration, c'est l'évolution darwinienne de la voiture ; critiquer, se figurer quelle pièces pourraient être meilleures, tenter de les améliorer un peu. L'autre aspect est le moment lumineux : on regarde quelque chose, on se sent parfois un peu frustré, on sent qu'il pourrait y avoir une meilleure solution. On reste souvent bloqué sur ces problèmes. Il faut faire autre chose, s'éloigner, parfois pour un jour ou un mois.*

Le cerveau est un organe surprenant. Ces problèmes s'enfoncent dans le subconscient et le temps passe tranquillement. On fait quelque chose qui n'a rien à voir, on prend une douche ou autre, et tout à coup une idée surgit. Il faut se ruer au travail et la représenter. →

La super-grille F1 de Newey

Les créations victorieuses d'Adrian – 19 en tout – ont signé un score ahurissant de 142 victoires, 171 poles et 155 records du tour en course. Les voici classées en fonction de leur palmarès.



10 — Williams FW19 1997
Victoires 8
Poles 11
Meilleurs tours 9

11 — McLaren MP4/15 2000
Victoires 7
Poles 7
Meilleurs tours 12

12 — Red Bull RB8 2012
Victoires 7
Poles 8
Meilleurs tours 7

13 — Red Bull RB5 2009
Victoires 6
Poles 5
Meilleurs tours 6

14 — Williams FW16/16B 1994
Victoires 7
Poles 6
Meilleurs tours 8

15 — Red Bull RB9* 2013
Victoires 7
Poles 5
Meilleurs tours 8
* Avant le GP de Singapour

16 — Williams FW17/17B 1995
Victoires 5
Poles 12
Meilleurs tours 6

17 — McLaren MP4-17/17D 2002-2003
Victoires 3
Poles 2
Meilleurs tours 5

18 — McLaren MP4/16 2001
Victoires 4
Poles 2
Meilleurs tours 6

19 — McLaren MP4-19/19B 2004
Victoires 1
Poles 1
Meilleurs tours 2

Toro Rosso 2008
Victoires 1
Poles 1
Meilleurs tours 0


RENAULT
FINI

"On prend une douche ou autre, et soudain une idée surgit... Il faut se ruer au travail et la représenter."







Newey à propos de la RB6 : "Elle fut conçue comme une F1 à double-diffuseur plutôt que sur laquelle il faudrait en greffer un."

Après vient le moment de la décision. Quelle que soit votre fierté d'avoir eu cette idée, elle n'est pas bonne si elle ne rend pas la voiture plus rapide. Alors le physique rencontre l'idée artistique. Il faut s'imposer la discipline de ne pas poursuivre une idée qui ne va pas fonctionner. »

Naturellement, si le moment d'inspiration est important en F1, il n'est pas nécessaire que ce soit votre idée propre. Après avoir souffert à redessiner la RB5 pour un double diffuseur, l'équipe de Newey dut faire face à une situation similaire avec la RB6 quand McLaren lança son dispositif de F-duct en 2010.

« Nous n'avions rien vu venir, chapeau aux gars qui l'ont fait, dit Adrian. *Les "interrupteurs fluides" étaient bien connus mais c'était une façon très intelligente d'en faire usage et difficile à faire fonctionner. Nous nous sommes efforcés de le copier mais le problème d'essayer de le greffer sur une voiture qui n'était pas conçue pour s'est à nouveau posé. Il fallait faire entrer et sortir de l'air du châssis après l'homologation de ce dernier et on ne pouvait rien changer. Heureusement, nous avions de généreux passages de faisceaux électriques...*

Nous sommes allés un peu plus loin que McLaren. Nous avons soufflé l'élément principal de l'aileron arrière plutôt que le flap. C'est plus difficile à réaliser mais le bénéfice est plus grand. Quand nous y sommes parvenus, c'était très efficace. Je pense que c'est quelque chose que McLaren a atteint à la fin de la saison, après que nous et Renault ayons suivi ce chemin. »

Ni le F-duct ni le double diffuseur ne survirent à la RB6 quand ils furent interdits pour 2011. Étant donnée la domination des Red Bull en fin de saison (trois victoires sur les quatre dernières courses), il fut suggéré qu'elles avaient atteint un sommet et auraient des difficultés à répliquer leurs succès avec de nouvelles règles. Nous savons ce qui est arrivé, mais il est bon de le rappeler car la situation actuelle est identique : les règles changent, Red Bull est au plus haut mais avec une porte reste ouverte pour ses rivales.

C'est une colle pour Newey. D'un côté, il a le droit à une nouvelle feuille vierge, d'un autre, les changements profitent rarement à ceux qui n'ont rien à gagner. Il élude, affirmant que 2014 pourrait bien ne pas être décidée par les concepteurs : *« Les moteurs pourraient être le facteur dominant,* dit-il. *Lequel des trois motoristes fera un meilleur travail que les deux autres ? Nous devons faire de notre mieux et avoir confiance en Renault. Si nous faisons tous deux bien notre boulot, ça ira. Si l'un de nous deux se plante, nous n'y arriverons pas. »*

La seule certitude est que l'arrivée des nouveaux hybrides et de nouvelles exigences en aérodynamique mettent fin à une ère de la F1. Que ce sera la fin d'une époque pour Red Bull et Adrian Newey reste à voir.

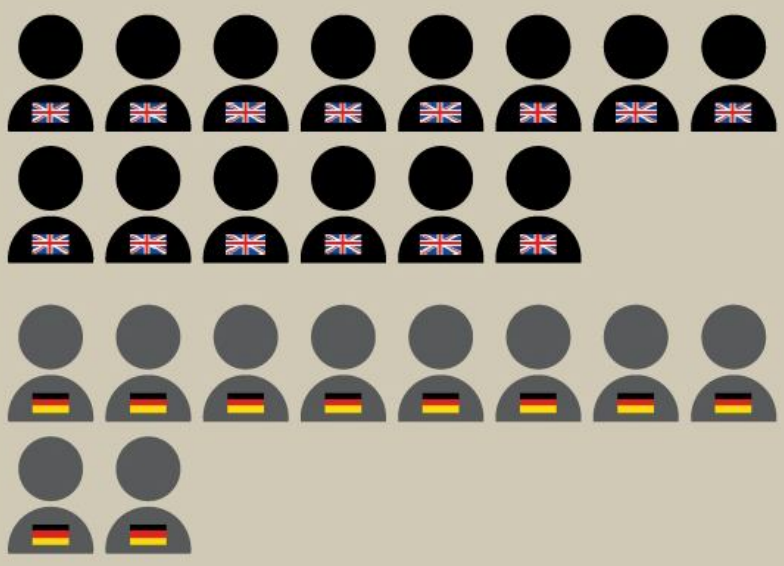


EN FIGURE

Tandis que Sebastian Vettel fonce vers son quatrième titre, jetons un œil sur les chiffres du championnat du monde pilotes.

14-10

Dix pilotes britanniques ont remporté à eux tous **14** titres, à comparer avec les **dix titres "allemands"** partagés entre **deux** pilotes.



• JUILLET •

21

La date la plus tôt à laquelle un pilote a été couronné, quand Michael Schumacher s'est adugé le titre en 2002 au GP de France. **Il restait pas moins de six courses à disputer.**

1

John Surtees, James Hunt et Sebastian Vettel ont tous les trois mené aux points une année où ils ont été titrés (1964, 1976 et 2010) seulement quand cela comptait vraiment : après la dernière course !



Nombre de fois où le championnat pilotes s'est joué à un point voire moins : 1958, 1961, 1964, 1976, 1981, 1984, 1994, 2007 et 2008.

TROIS

trois équipes n'ont pas été titrées chez les constructeurs alors qu'un de leurs pilotes l'était au cours des 30 denières années : Brabham (1983), McLaren (1986, 1999, 2008) et Benetton (1994).

0,5 et 122

Le plus grand et le plus petit écart de points sur lesquels un championnat s'est joué.

4

Une fois seulement, **quatre pilotes ont pris le départ de la dernière course en ayant une chance de gagner le titre :** Alonso, Webber, Vettel et Hamilton en 2010 à Abou Dhabi.



42,85

Le pourcentage de titres attribués lors de la toute dernière course de la saison.

1994

La dernière fois qu'un champion du monde en titre – Alain Prost – n'était pas présent la saison suivante.

90

Le nombre de jours que Jack Brabham, Tony Brooks et Stirling Moss ont dû attendre après Monza (avant-dernier GP) 1959 et Sebring aux USA avant de se disputer le titre.

Nombre de fois où le Japon fut le théâtre du dénouement du championnat – soit plus que n'importe quel autre pays.

13

2

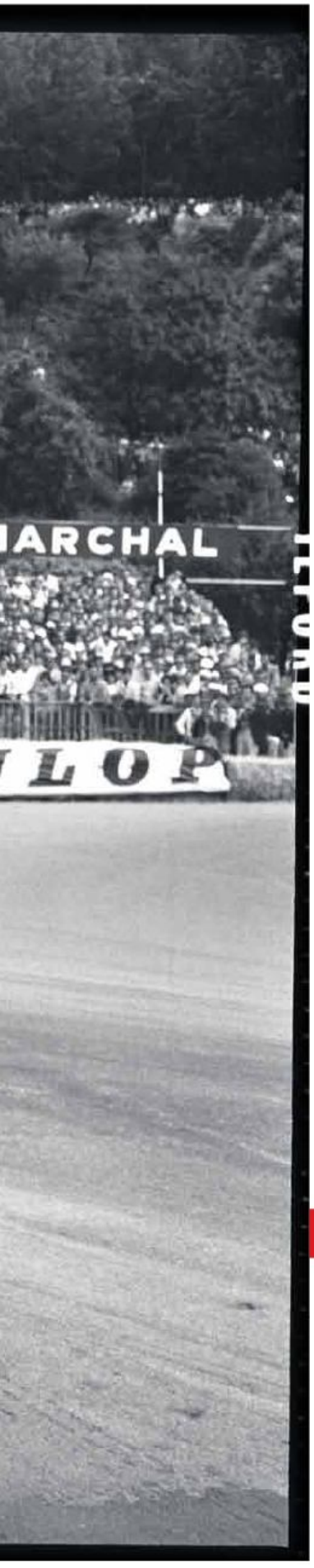
pilotes ont été titrés en décembre seulement : Jack Brabham en 1959 (le 12) et Graham Hill en 1962 (le 29).

Le nombre de fois où Alain Prost et Stirling Moss ont terminé 2e à eux deux. Si le Français a compensé ses quatre places de dauphin avec autant de titres, l'Anglais, lui, n'a jamais pu coiffer le couronne.





ADAPTATION RICHARD RAUX



Jim CLARK

CHAMPION !

Cinquante ans après que Jim Clark ait conquis son premier titre avec une grâce inimitable, Peter Windsor a fouillé ses archives pour revivre cette saison remarquable.

PHOTOS ARCHIVES LAT

Quand on regarde dans le rétroviseur, 50 ans en arrière, il est aisé de dire que la saison 1963 de Clark fut "immense". Il remporta 70% des GP de la saison pour remporter le titre mondial de F1 et il fut incroyablement près de gagner les 500 Miles d'Indianapolis. Il pilotait la révolutionnaire Lotus 25 à coque totalement porteuse. Et il vécut cette année d'une façon qui transcenda même la F1. Il avait avec lui sa petite amie, la superbe Sally Stokes, en minijupe et foulard, et quand il n'endossait pas la combinaison bleu pâle Dunlop, il arborait des costumes à la Dean Martin ou une veste décontractée et la casquette des fermiers écossais, sifflant des ordres à ses chiens de bergers.

Pourtant, en réalité, 1963 ne fut rien de tout cela. Ce fut une année de labeur, un terrible labeur. Un jour à la fois. Un tour à la fois. Un virage, puis un autre. Et un artiste, qui dévorait tout sur son passage.

Colin Chapman et le mécanicien Cedric Selzer (à droite) facilitent le retour de Jim vers le stand Lotus après son abandon à Monaco. Parti en pole et malgré des soucis précoces d'alimentation, Jim volait vers la victoire et ménageait sa fragile boîte ZF quand il mélangea ses rapports et fit un tête-à-queue le forçant à se retirer au Gazomètre. La Lotus souffrait de problèmes de boîte récurrents, alternant entre la ZF, la Colotti ou la Hewland.

Bien qu'il ait mené en 1960, 62, 63 et 64, Jim ne gagna jamais à Monaco. Le lundi suivant cette photo prise par Michael Tee – le père de Steven, photographe qui a tant contribué et contribue encore à *F1 Racing* –, il s'envolait pour Indianapolis avec Dan Gurney et Colin Chapman. Il allait finir 2e des Indy 500 le jeudi suivant. →



Après avoir remporté le titre mondial F1 en s'imposant à à Monza, Jim eut une semaine chargée. Il assista à une conférence de presse sur Fleet Street, puis il fêta l'ouverture du nouveau Club Steering Wheel de John Morgan à Mayfair, assista à l'exubérante soirée de Chapman à Hadley Wood, puis mena la parade à Brands Hatch le dimanche. Sans casque, Jim portait sa combinaison Dunlop tandis que Colin, en pull à col ouvert et cravate, était assis à califourchon sur la Lotus 25. Trois Lotus 27 de Formule Junior de Ron Harris roulaient derrière eux, précédant les voitures de production : Elite, Elan, Seven et Cortina Lotus (les Elite et Elan furent lancées ensemble en 1963). Ce jour-là fut aussi un grand jour pour l'équipe Lotus du point de vue sportif : Peter Arundell gagna le Trophée Anglo-Européen de Formule Junior, tandis que de belles victoires revenaient à Denny Hulme (Brabham) – le 2 septembre marquant la formation de la McLaren Motor Racing Ltd – et Timmy Meyer sur une Tyrrell Cooper. Peter Revson, sur une autre Tyrrell Cooper, courut aussi avant de sortir brutalement à Paddock Bend.



L'habitacle de la 25 de Jim au GP du Mexique. Notez le mouchard à 6800 t/m. Le volant est un peu "minable" sans son écusson Lotus en plastique qui était souvent ôté par les mécaniciens pour les réglages.



En dépit de la pluie torrentielle réduisant la visibilité presque à zéro, Jim gagna en Belgique. De façon remarquable, il passa l'essentiel de la course une seule main sur le volant car les quatrième et cinquième rapports sautaient. En approchant de Masta, le virage le plus rapide du monde, il gardait la main gauche en bas du volant, prêt à contre-braquer si nécessaire. À 240 km/h. Sous la pluie !



Jim dirige la 25 vers la remorque de la victoire après avoir remporté le GP de Hollande. Le même week-end, il fut expulsé de force de la zone des spectateurs d'Hunze Rug par un policier. Portant une veste bleu sombre Indy Pure (Pure était un pétrolier associé à Ford, alors en compétition avec Esso), Jim fut emmené vers une salle d'interview avant d'être autorisé à retourner au garage Lotus pour les essais du vendredi. On voit ledit policier sur son cheval en arrière-plan.



Dan Gurney débordant d'enthousiasme pour la Ford Galaxie 7 litres, Jim espérait piloter celle d'Alan Brown lors d'une course à Brands Hatch le lundi suivant le GP d'Allemagne. Jack Sears fit la pole au volant de sa Willment Galaxie mais Jim remporta l'épreuve. La voiture avait un levier de vitesses au plancher, une boîte 4, une ceinture ventrale, un arceau latéral et ses pneus fumaient. Elle n'avait pas les bons ressorts et Jim glissait à moitié de son siège en plongeant dans Paddock Bend. Mais il adorait ça. Il mène ici devant Sears dans South Bank.



Jim rit du pur plaisir d'avoir mené sa Normand Lotus 23 à la victoire lors des Trois Heures de Snetterton le 28 septembre. Pensez qu'il venait juste d'arriver d'une course à Trenton dans le New Jersey et qu'il avait été couronné champion du monde de F1 20 jours plus tôt, et vous capterez l'ambiance de l'époque. Remarquez l'absence de ceinture de sécurité et la proximité des réservoirs d'essence.



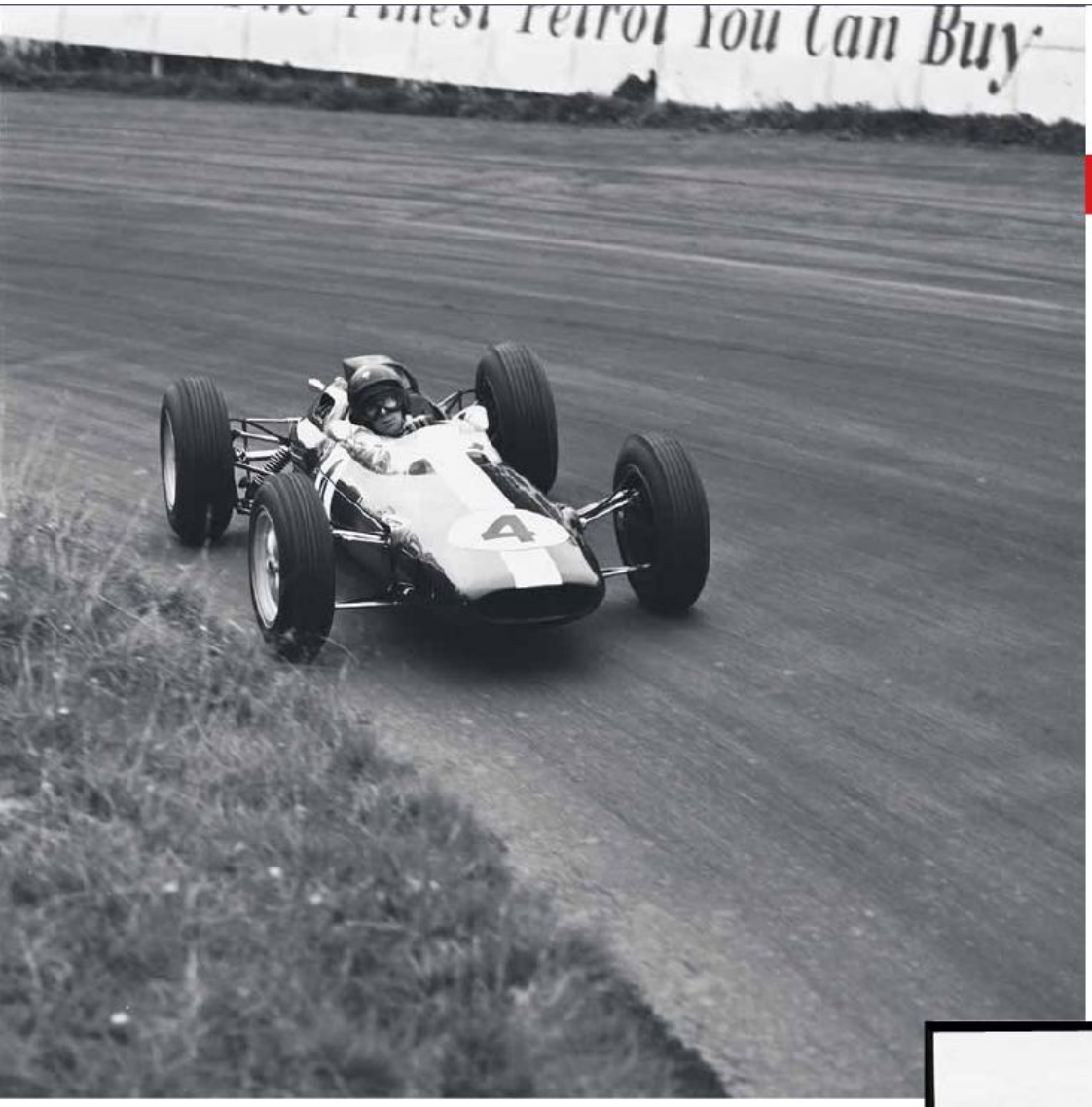
Jim décrocha le titre F1 en Italie, mais ce ne fut pas facile. En ligne droite, sa Lotus était bien plus lente que les Ferrari et les BRM en qualif. En outre, Jim et l'équipe Lotus n'étaient pas à l'aise à Monza en raison de l'enquête de police relative à la mort de Wolfgang von Trips et de 14 spectateurs en 1961, suite à un accrochage entre le pilote allemand et Clark. De plus, les organisateurs exigeaient d'utiliser en course le circuit complet avec son anneau relevé.

Puis l'anneau fut fermé, la Lola de Bob Anderson ayant perdu une roue le vendredi – avant même que Clark ait pris la piste. Jim s'imposa à l'issue d'une bataille titanesque avec John Surtees (Ferrari), Graham Hill (BRM) et Dan Gurney (Brabham-Climax) ; sa voiture avait été pratiquement reconstruite avant la course. On le voit ci-dessus, 2e dans la Parabolique. Contrairement à l'avis des sceptiques, sa Lotus, ce jour-là, s'avéra plus fiable que la majorité de ses rivales.

Plus tard, fêtant sa victoire chez Dunlop, Jim apprit qu'il était à nouveau convoqué par la police – afin de signer un nouveau témoignage de 1961 rédigé en italien. Il refusa. Démoralisé, il quitta Monza le lundi matin à bord du Cessna monomoteur de Jack Brabham.



Jim dans une posture classique avec sa Lotus 25 à Watkins Glen, lors du GP des États-Unis. Une batterie à plat au départ avait ruiné ses chances de victoire mais après être remonté dans le peloton et avoir établi le record du tour, il finit à une extraordinaire 3e place. →



Le titre en poche, Jim ravit la foule lors de Gold Cup à Oulton Park le 21 septembre, avec une démonstration brillante de contrôle de la voiture. Le même jour, il remporta aussi sa classe au volant de sa Normand Lotus 23 et il aurait dû courir pour la première fois avec une Cortina Lotus. Il tourna aux essais mais l'honneur de la faire courir échut à Jack Sears : Ford le tenait particulièrement en haute estime et voulait que Jack remporte la première victoire en remerciement de tous ses efforts. Trevor Taylor, de retour à la course après son accident à Enna, termina 2e dans l'autre Cortina.

Pas le temps de fêter la victoire : Jim et Dan Gurney (vainqueur à Oulton sur sa Galaxie) filèrent vers Heathrow puis Chicago d'où ils s'envolèrent à bord d'un jet privé de Ford vers Trenton, New Jersey, pour la course locale sur ovale. Tous deux menèrent sur l'anneau de 2,4 km avant d'abandonner sur panne de moteur.



Jim pilotait toujours à la limite, quelle que soit la course ou la voiture. Ici, une semaine après sa victoire à Silverstone, il roule sur le rapide et dangereux circuit de Solitude, à Stuttgart, hors championnat et sur une extravagante Porsche. Il signa la pole mais sembla devoir abandonner quand un arbre de transmission cassa sur la ligne. Pourtant, 20 minutes plus tard, il réapparut. La foule eut du spectacle et un record devait être battu. Le voici en pleine action. Et oui, il réalisa le meilleur tour et oui, ce fut un nouveau record.



Fabuleux instantané de Jim, à fond à Silverstone, volant vers la victoire au GP de Grande-Bretagne. Il avait aussi gagné, le 11 mai avec la 25, le Trophée International de Silverstone. Mais dans les deux cas, la 25 n'était pas au mieux. En juillet, elle sous-virait, obligeant Jim à la lancer de côté et à l'équilibrer avec beaucoup de finesse au volant et à l'accélérateur dans les virages rapides.

Il avait souffert avec les Dunlop 1963 lors de la première course, à Snetterton, et à Silverstone, en juillet, avec l'équilibre et l'amorce de dérapage difficiles à cerner, il utilisa différents types de pneus avant et arrière. Ce fut sa septième victoire en F1, la quatrième en 63 – et l'on n'était qu'en juillet.



Jim se prépare pour le GP de France à Reims. Blessé en 1961 par des jets de pierres, il se protège avec du ruban adhésif blanc. Il testa pour la première fois un casque Bell Magnum à Indianapolis et l'utilisa régulièrement en course jusqu'en 1966. Avec les nouveaux saute-vents, il pouvait s'asseoir plus bas dans la voiture. Pour donner plus de mouvement latéral au casque et avoir une meilleure vision arrière, de petites sections furent découpées de chaque côté. Il remporta ce GP de France après un brillant départ depuis la pole qui l'avait placé hors de portée des BRM plus puissantes. Son moteur Climax eut des soucis d'allumage aux trois quarts de la distance, ses Dunlop étaient usés après trois courses successives... mais une légère pluie lui permit d'utiliser son art au maximum.



Deuxième à Indy, Jim revint en Angleterre pour gagner à Crystal Palace, se faufilant entre arbres et bordures comme si le décalage horaire restait à inventer !



Jim remporte à Mexico sa sixième victoire de l'année. Il récidiva en Afrique du Sud, portant à sept le nombre de ses victoires en GP sur dix courus – avec encore cinq succès hors championnat à venir. Il remporta aussi les 200 Miles de Milwaukee avec sa Lotus 29, quatre courses avec la Normand Lotus 23 et une avec la Galaxie, soit 17 victoires, trois 2e places (Allemagne, Snetterton et Indy) et deux 3e places (Aintree et Watkins Glen).



En fin de saison, sous les projecteurs, pneus vernis, la Lotus de Clark est exposée au Racing Car Show, à Olympia.

L'homme qui veut renverser Todt

Jean Todt briguera un second mandat à la FIA en décembre. Mais l'opposition s'organise, avec David Ward en chef de file.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON **PORTRAIT** THOMAS BUTLER

Mardi 10 septembre au matin, Place de la Concorde, Paris. Le président de la FIA, Jean Todt, s'installe à son bureau et commence à feuilleter la traditionnelle revue de presse quotidienne. Stupéfaction : le comité d'éthique de la FIA lui reproche son manque de déontologie ! C'est David Ward, son opposant à la présidence, qui vient d'ouvrir les hostilités en vue des élections du 6 décembre.

Le rival de Todt est un homme expérimenté : Ward a longtemps officié en tant que consultant politique de John Smith, ancien leader du Parti travailliste britannique, et a œuvré pendant presque 20 ans à la FIA – à des postes aussi divers que secrétaire général à la Cour d'appel, conseiller de Max Mosley et, pendant 12 ans, directeur général de la Fondation FIA.

« Beaucoup de gens pensent qu'il s'agit de "Todt bashing", dit Ward à propos de sa sortie médiatique liée aux procédés utilisés par Todt pour sa réélection, *mais c'est très sérieux. J'ai travaillé à la Cour d'appel de la FIA pendant cinq ans, je connais donc toutes ces manœuvres, et j'ai voulu les dénoncer. »*

David Ward, 57 ans, avance que Todt a abusé de sa position dominante en réclamant des lettres de soutien pour sa campagne en échange de faveurs. Aux yeux de Ward, cela signifie *« utiliser les ressources de la FIA pour influencer le résultat des élections, avant même que celles-ci ne débutent ».*

Todt a bien entendu riposté. *« Comment aurais-je pu réagir autrement ?,* dit l'actuel président. *J'ai en face de moi des personnes qui me disent être très satisfaites de mon travail, et qui veulent par conséquent me réélire. Ce n'est pas mon genre de mettre une personne en joue et la forcer à voter pour moi. »*

Mais les griefs de Ward ne s'arrêtent pas là, ce dernier arguant pour une meilleure représentation de toutes les instances de la FIA. L'Anglais dénonce ici l'omnipotence d'un nombre limité d'individus – qui ont la responsabilité de quatre championnats du monde, ainsi que d'une myriade d'activités rattachées – et exige une modernisation du système.

« Ce serait un raccourci de penser que je ne suis qu'un trublion politique, prétend Ward, *mais je m'attaque au cœur des problèmes. Il y a eu pas mal de progrès sous la présidence de Jean, mais aussi des régressions. Cela me met en colère car nous avons l'opportunité de faire de la FIA une organisation bénéfique pour le sport – ce qu'elle n'est pas pour le moment. »*

Un grand aveu de la part de quelqu'un qui a soutenu Todt lors de sa campagne en 2009. Le présumé amateurisme et le manque de transparence de la FIA ont été les éléments déclencheurs de la candidature de Ward. *« Je veux qu'un débat ait lieu,* dit celui-ci. *Et pour cela, il faut qu'il y ait deux candidats en lice. Avant que je ne déclare ma candidature, il n'y avait aucun débat… plutôt une voie royale pour Jean. »*

Compte tenu des relations ayant lié par le passé Ward et Mosley – le prédécesseur controversé de Todt, de 1993 à 2009 –, des rumeurs ont évoqué qu'il pourrait faire office de tête de pont pour un éventuel retour de ce dernier. Ce qui l'amuse beaucoup. *« Bien sûr que je veux gagner, et je pense pouvoir faire mieux que Jean,* assure-t-il. *Je veux changer la FIA. De la qualité de l'opposition découle la qualité de la gouvernance. »*

Son but premier est de retirer tout rôle exécutif à la présidence, en élisant un conseil d'administration qui s'occuperait de la marche courante. *« Les décisions doivent être prises par un conseil d'administration dédié, dirigé par un président non-exécutif, et détenant un délégué par championnat, un homme de terrain en somme, »* explique le candidat.

Aux dernières nouvelles, Ward s'est dit prêt à se rallier à une autre candidature, pour peu que celle-ci puisse assurer la conduite des réformes qu'il juge nécessaire. Le nom de Mohammed Ben Sulayem (ancien pilote de rallye et actuel Président de l'Automobile Club des Émirats Arabes Unis) a ainsi été avancé. Mais il pourrait très bien s'agir d'une diversion : Ward ayant déposé sa démission de la Fondation FIA, il est peu probable qu'il rétropédale à présent.

CV

1994 19 ans à la FIA dans des rôles divers, parmi lesquels :
- Directeur général de la FIA au bureau de Bruxelles,
- Secrétaire général de la FIA en France,
- Secrétaire général de la Cour d'appel internationale de la FIA,
- Conseiller du président de la FIA,
- Directeur général de la Fondation FIA.

1988 Conseiller politique du futur leader du Parti travailliste britannique, John Smith.

1979 Obtient un diplome en philosophie (avec mention) à l'Université de Londres.



ADAPTATION WILLIAM ZINCK



F1 RACING PRÉSENTE
LA (TRÈS) GRANDE
INTERVIEW

Rubens Barrichello

"Je me suis toujours battu bec et ongles, en toutes circonstances, pour un point... Avoir Michael à ma portée était vraiment spécial. C'était un cadeau de Dieu."

Toujours le gendre idéal chez Ferrari ; une seule fois en lice pour le titre, en 2009 avec Brawn GP ; a failli piloter une McLaren et s'écraser contre le mur en Hongrie en 2010, poussé par Schumacher. La carrière de Rubinho se lit comme un catalogue d'occasions manquées. Mais l'affable Brésilien explique qu'il n'est pas aigri...

INTERVIEW MAURICE HAMILTON PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT

Typiquement Rubens. Après une fin de carrière décevante chez Williams, on ne l'aurait pas imaginé choisir le motor-home de sa dernière écurie pour le déjeuner. Il n'est pas revenu sur sa décision ; ça ne me pose aucun problème, a-t-il affirmé à *F1 Racing*.

Non seulement, Rubens est chaleureusement accueilli, mais il se sent immédiatement chez lui, il est heureux de revoir des amis. Le toujours impeccable maître d'hôtel, Jo Turley, a réservé une table près de la fenêtre. Idéal pour les photographes, mais également pour faire diversion, occasionnellement. Les passants qui repèrent Rubens se pressent pour le saluer. Parmi eux, les journalistes brésiliens, Dickie Stanford (manager de Williams), mais aussi Alan Jones et Alain Prost – tous font un crochet par notre table – ou encore le personnel de Ferrari. L'heure que nous avons passée ensemble regorge de témoignages d'affection envers l'un des pilotes les plus populaires de la F1.

Rubens a fait partie du décor pendant très long temps – l'auteur de ces lignes et lui avaient filmé un documentaire pris sur le vif lors de ses débuts chez Jordan, en 1993. Il avait rejoint Stewart GP lorsque Maurice Hamilton tournait un reportage sur cette fabuleuse première année de l'écurie, en 1997. Leurs relations se sont distendues à cause de la politique défensive de la Scuderia vis-à-vis de la presse. C'était le jour et la nuit chez Brawn GP en 2009. Il y a beaucoup de choses à dire alors que Rubens arrive tout sourire. Typiquement Rubens.

F1 Racing : C'est une belle surprise de vous revoir sur un GP. Que faites-vous ici ?
Rubens Barrichello : Je couvre dix courses pour Globo TV, y compris les GP d'Europe, d'Abou Dhabi, de Singapour et du Brésil.



F1R : Aviez-vous déjà commenté une course à la télévision ?
RB : Ils m'ont invité à faire un essai, au Brésil l'année dernière. Honnêtement, j'ai toujours aimé travailler avec la télévision. Les gens pensent que la F1 est très technique... Elle l'est, mais si je peux l'expliquer à mon fils, je dois pouvoir l'expliquer à des adultes.
F1R : En plus de l'expliquer avec des termes de profane, les pilotes ont la capacité de décrypter ce qu'il se passe dans l'auto, alors que nous autres n'en avons aucune idée. Ce qui m'épate le plus, c'est lorsque des pilotes observent une F1 en mouvement et repèrent tout un tas de choses.
RB : Oui, on peut pointer du doigt quelque chose et les gens disent soudain : *« Ah oui , je le vois maintenant. »* Au GP de Bahreïn, j'avais noté qu'il y avait un problème avec l'aileron arrière d'Alonso avant que les images de la télévision ne le montrent. Lorsque j'ai vu une chute de performance, j'ai scruté la Ferrari et lorsqu'elle est passée devant la cabine de commentateur, j'ai vu que le DRS était bien au-delà de son positionnement normal.

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE



F1R : Vous avez toujours aimé l'aspect technique. Je me souviens de votre première année chez Jordan, en 1993. Ils n'avaient aucun pilote et vous voilà soudain faisant tous les tests avec la nouvelle voiture et le moteur Hart – un novice qui prend en charge la totalité de l'analyse technique !

RB : Avant ça, je me souviens de mes premiers essais, fin 1992, à Silverstone. Ils m'avaient autorisé à ne faire que six tours car leur pilote, Stefano Modena, tournait déjà. C'était un peu : *« OK, laissons le gamin brésilien qui apporte de l'argent faire quelques tours. »* Je suis allé plus vite que Modena était jamais allé. Après ça, j'ai toujours été chargé des essais. J'avais une excellente relation avec Gary Anderson [Ndlr : directeur technique de Jordan] et malgré mon inexpérience, j'avais un très bon *feeling*.

F1R : Vous deviez être intimidé de devoir endosser ce rôle. Quel âge aviez-vous ?

RB : 19 ans.

F1R : Et vous étiez arrivé en F1 en l'espace de trois ans, après avoir roulé en Formule Vauxhall Lotus, F3 et F3000. L'écurie progressait bien, ce n'était que la troisième saison de Jordan en F1.

RB : C'était une grande expérience, une formidable manière de débuter ma carrière en F1. C'était une petite équipe qui n'avait pas énormément d'argent. La voiture de 1993 était fabuleuse en qualification, mais elle était tout juste correcte avec le réservoir plein. Dans mon souvenir, la meilleure place que j'ai occupée en course, c'était la 7e, au Brésil – ce n'était que ma deuxième course. Puis, j'ai eu un problème hydraulique.

F1R : C'est la course suivante qui a compté, non ?

RB : Oui, Donington Park [GP d'Europe]. J'étais 12e au départ et 4e à la fin du premier tour. Malheureusement, la piste a été alternativement mouillée, sèche, mouillée. L'antipatinage était trop mis à contribution et je consommais trop de carburant. L'écurie s'était trompée dans ses calculs, même si sur le moment elle a prétendu qu'il y avait eu une défaillance de la pompe à essence.

F1R : On se souvient tous du formidable pilotage d'Ayrton Senna. C'est dommage que vous n'ayez pas pu monter sur le podium avec votre héros car vous étiez 3e avant votre abandon.

RB : Si j'avais fini 3e, je n'aurais pas pu me tenir debout sur le podium ! Mon baquet avait été modifié à cause d'un problème dans la position du bas du dos. Ça me poussait en avant. Lorsque je suis sorti du cockpit, je n'arrivais pas à tenir debout. On m'a immédiatement amené au centre médical. Cela dit, j'aurais probablement trouvé un moyen de me tenir aux côtés d'Ayrton si j'avais vu l'arrivée. Plus tard, on a été à deux doigts de marquer un point à Magny-Cours. La course de ma pédale de frein était très longue et j'ai perdu une place au profit de la McLaren de Michael Andretti à deux tours de la fin.

F1R : Vous avez une excellente mémoire. Vous rappelez-vous de vos 326 GP ?

RB : Oui, de chacun d'eux. Ma femme pense que quelque chose ne tourne pas rond chez moi ! Mais lorsque j'écrirai mes mémoires, il ne s'agira pas que de faits allant droit au but. Je veux que les lecteurs sachent qu'il y a eu bien plus dans ma vie – à commencer par un milieu financièrement très pauvre. Lorsque je pense à ce qu'on a accompli, c'est phénoménal. La manière dont mon père a géré les événements malgré des difficultés immenses, pour s'assurer que j'aie le meilleur matériel possible.

F1R : J'ai toujours été impressionné par la manière dont votre père s'est tenu discrètement en arrière-plan.

RB : J'ai reçu un énorme soutien. Il a été fantastique ; il adorait la course, mais il n'y connaissait pas grand-chose. On apprenait donc ensemble.

F1R : En avez-vous retiré quelque chose pour l'éducation de vos enfants ?

RB : Bien sûr. Eduardo a 11 ans et il fait déjà de la course. J'ai assisté à sa première. Il s'en est très bien tiré. Je lui ai demandé : *« Ai-je trop parlé ? Est-ce que je dois faire attention à ne pas le faire ? »* Il m'a dit que c'était bon, même si parfois je parlais de deux ou trois choses en même temps et que ça faisait un peu trop. Je dois donc prendre un peu de recul. Le fait que je n'assiste pas à deux ou trois courses est bénéfique. Il subira bien plus de pression que moi à son âge

F1R : Porte-t-il les mêmes couleurs de casque que vous ?

RB : En gros, oui, surtout le blanc. Mais si vous vous rappelez bien, il a dessiné l'un de mes casques lorsque je courais chez Williams. C'est devenu le dessin de son casque, avec la partie orange sur les côtés, scindée en deux plutôt que d'être ovale comme sur mon casque.

F1R : Ça me rappelle Interlagos 1995 [le premier GP du Brésil après le décès de Senna], lorsque vous aviez intégré les couleurs du casque d'Ayrton dans les vôtres. Je ne pense pas vous avoir vu plus stressé avant une course. La pression était énorme, non ?

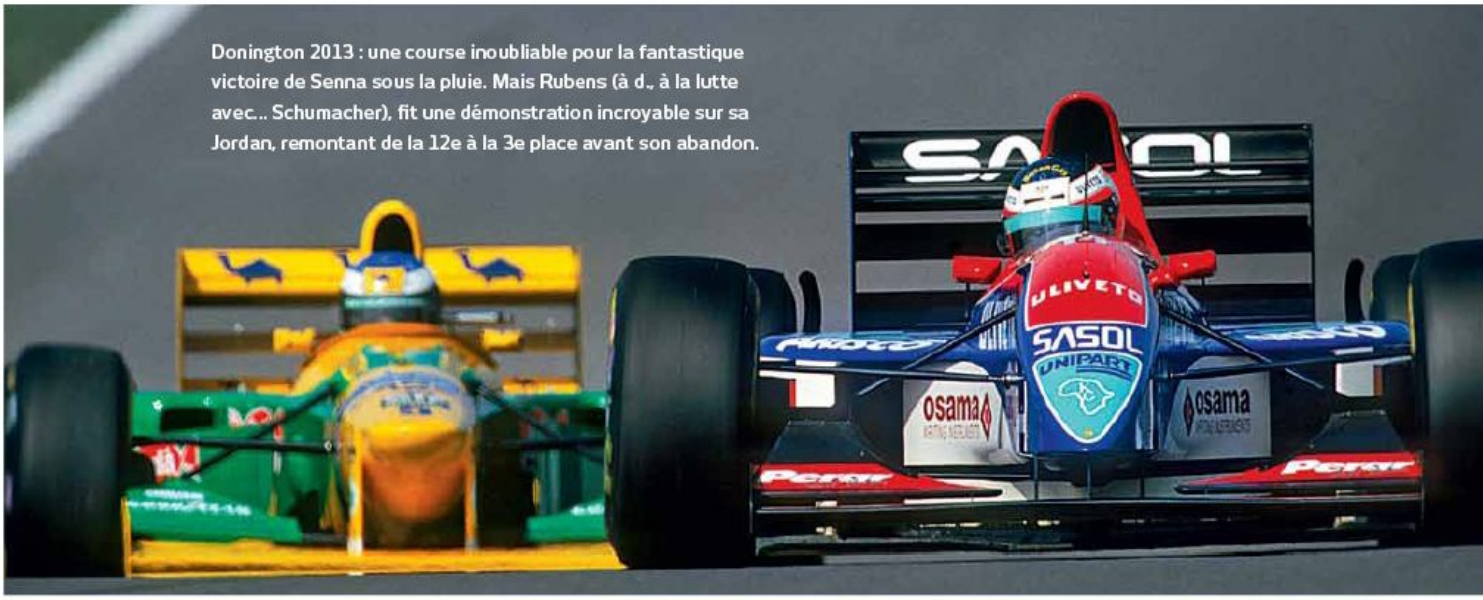
RB : Même si je pouvais revivre ce week-end, je ne le ferais pas. J'avais l'impression de faire quelque chose pour quelqu'un d'autre. Je n'étais pas moi-même. J'ai enlacé mon père et j'ai fondu en larmes.

La pression était gigantesque. C'était à l'époque où j'essayais de freiner du pied gauche pour la première fois de ma vie. La télémétrie n'était pas aussi performante qu'aujourd'hui et je ne savais pas que je touchais la pédale de frein en ligne droite. Les freins en carbone surchauffaient et j'étais 3-4 km/h plus lent qu'Eddie Irvine en ligne droite. Nous ne comprenions pas pourquoi. C'était comme si j'avais bouché l'entrée de la prise d'air moteur. J'ai dit à mon père que j'allais avoir un accident car j'en faisais trop en piste. Je ne comprenais pas pourquoi j'étais plus rapide qu'Eddie dans la plupart des virages, mais moins rapide sur un tour. Après cinq ou six courses, lorsque je suis revenu au freinage du pied droit, j'ai terminé 2e au Canada et la pression s'est évaporée.

F1R : La pression a semblé beaucoup moins forte lorsque vous êtes allé chez Stewart, en 1997 –



"Je me souviens de chacun de mes 326 GP. Ma femme dit que quelque chose ne tourne pas rond chez moi !"



Donington 2013 : une course inoubliable pour la fantastique victoire de Senna sous la pluie. Mais Rubens (à d., à la lutte avec... Schumacher), fit une démonstration incroyable sur sa Jordan, remontant de la 12e à la 3e place avant son abandon.



même si vous aviez plus de responsabilités car vous étiez le leader d'une toute nouvelle écurie. J'ai eu la chance de voir le puzzle s'assembler.

RB : Oui, vous me suiviez partout ! Pour moi – et pour vous aussi j'imagine –, c'était unique de se retrouver dans une écurie qui faisait ses débuts. C'était fascinant, il y avait tellement de choses à apprendre, l'ambiance était incroyable. Travailler avec Jackie Stewart était un régal pour moi. C'était le meilleur professeur qu'on pouvait imaginer. Parfois, les gens se moquent de lui – vous savez, sur ce qu'il dit et sa manière de le dire – mais je ne suis pas d'accord avec ces critiques. Il est très gentil et il insuffle toute sa passion dans la course et pour que le spectacle soit de meilleure qualité.

F1R : Et en tant que pilote ? Que pensiez-vous de ses conseils ?

RB : Il adorait mon style très doux. Il ne m'a jamais rien dit sur mon pilotage car lorsque vous choisissez quelqu'un et que vous n'avez pas de doute sur lui, ça marche forcément. On n'était pas toujours d'accord sur des points de détail, mais nous en parlions. On ne s'est jamais brouillé.

F1R : Jackie tenait à ce que les pilotes aient une certaine apparence.

RB : J'ai toujours le costume qu'il a fait tailler sur mesure pour moi.

F1R : Et les chaussures fabriquées à la main ?

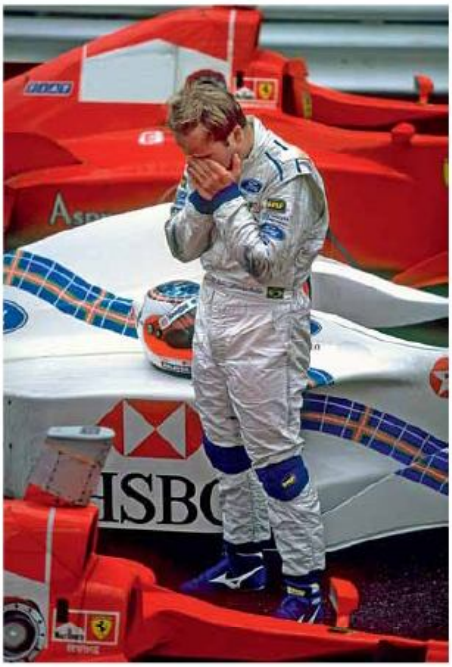
RB : Oui, tout était parfait. Physiquement, je n'ai pas tellement changé et je peux donc encore entrer dans le costume. C'est sympa.

F1R : Puis il y a eu l'histoire avec Rolex...

RB : Ah oui. J'avais une montre Timex et Jackie avait un accord avec Rolex. Sur le ton de la plai-

Rubens, ici avec son équipier Jan Magnussen et Jackie Stewart, arbore fièrement sa Rolex.





Deuxième à Monaco en 97 : quelques larmes pour une des plus belles courses de sa carrière.

ARCHIVES LAT





Ses victoires à Silverstone et à Suzuka en 2003 sont les deux préférées de Barrichello sur une Ferrari.

santerie, je lui ai dit : *« Jackie, tu dois me donner une Rolex Daytona. »* Il a répondu : *« OK, si tu te qualifies dans le top dix des deux premières courses. »* J'étais 11e à la première, donc, pas de montre ! La seconde, j'étais encore 11e. J'ai demandé une chance supplémentaire et je me suis qualifié 6e en Argentine. J'ai cette photo, prise par l'un des mécaniciens : la Timex vole dans les airs, je l'ai jetée hors du cockpit ! J'ai eu ma Rolex – avec une inscription de Jackie au dos.

F1R : Monaco 1997 doit être un souvenir génial. Quelle place occupe-t-il pour vous ?

RB : La victoire [avec Ferrari et Brawn GP] est plus significative, pour des raisons évidentes. Mais la 2e place avec cette voiture valait une victoire. C'était notre cinquième course. Je l'ai regardée l'autre jour, avec mes enfants. Ils adorent regarder les courses qu'ils n'ont pas pu voir à l'époque, je leur raconte tout.

F1R : Ça doit être merveilleux.

RB : Oui, ils adorent. Nous avons regardé le GP d'Espagne 1996, celui sous le déluge, quand Michael gagne. J'étais très bien placé avec la Jordan jusqu'à un problème d'hydraulique. L'équipe m'a dit qu'elle n'y pouvait rien. Je me déshabillais lorsque j'ai entendu hurler : *« On l'a réparée ! Remonte dans l'auto ! »* J'ai remis le casque sans la cagoule ni les boules quies. Je ne suis pas allé bien loin avant que l'auto ne s'arrête de nouveau – c'était une chance car mes tympans auraient explosé si j'avais pu finir la course ! Ne jamais conduire une F1 sans boules quies ! Pendant des semaines, un "buuzzzz" sifflait dans mes oreilles.

F1R : Quand vous avez quittez Stewart pour Ferrari, je vous ai demandé si c'était bien raisonnable étant donné que Ferrari était l'équipe de Michael. Vous m'aviez dit que votre talent serait suffisant. Ça n'a pas marché comme vous l'espériez, n'est-ce pas ?

RB : Lors de notre première réunion, j'ai dit à Jean Todt : *« S'il est écrit dans mon contrat que je ne dois pas courir pour moi et que je ne dois pas gagner, ça ne m'intéresse pas. Je veux être libre de lutter. »* Il m'a dit que c'était ce que Ferrari attendait de moi. Je savais que Michael était très bon et je pensais que ce serait bien pour moi car j'allais faire mes preuves à ses côtés.

Michael a été plus rapide lors des premières courses. Il n'avait aucun jour "sans"... Mais j'étais de plus en plus rapide et de plus en plus près de lui. Puis l'équipe a commencé à évoquer des sujets qui n'étaient pas dans le contrat. Comme le mulet, par exemple. Elle a dit qu'il était pour Michael. Pourquoi ? Ça n'était pas dans mon contrat, mais c'était dans le sien ! Ils ont parlé de stratégies, mais lorsque mon ingénieur a quitté la pièce, ils ont tourné leurs chaises et ont recommencé les discussions. Au lieu de me battre, je me suis assis avec eux. Je l'ai donc toujours pris de manière positive.

En moyenne, Michael était meilleur que moi, ça ne fait aucun doute. Je l'ai toujours dit en Portugais, j'espère que ça passera bien dans une autre langue : si vous me mettez avec Michael dans la cage d'un lion, je serai probablement celui qui en sortira. Car je trouverai un moyen de le faire. En six ans passés chez Ferrari, j'ai trouvé un moyen pour que ça marche pour moi. Piloter pour Ferrari était tellement énorme... Il y avait beaucoup de pression, mais j'ai toujours aimé la pression. Ça a commencé à se gâter car ils ne m'ont jamais autorisé à être... assez bon. Au bout du compte, ils voulaient que les choses restent en l'état. C'est pourquoi je me suis dit : *« J'ai la meilleure voiture, mais suis-je heureux ? »* Je ne l'étais plus et je suis parti un an avant la fin de mon contrat.

F1R : Y a-t-il eu un tournant, un moment où vous





Regardez qui est là : Alain Prost, un des grands noms de la F1 venus saluer Rubens durant cette interview.



vous êtes dit : trop c'est trop ?

RB : Le GP des USA 2005. Il n'y avait que six voitures en piste.

F1R : Vous avez failli percuter Michael lorsqu'il est ressorti des stands.

RB : Oui, mais ce ne fut pas ça le détonateur. En milieu de course, il est arrivé une chose que je réserve pour mon livre, si vous le voulez bien. Cet incident auquel vous faites référence était purement un incident de course. J'essaie de passer à l'extérieur et il s'accroche à sa trajectoire. Je n'ai aucun problème avec ça. Pendant la course, il y a eu des palabres… Il n'y avait que six voitures en course et c'est ce qui m'a frustré. La tournure qu'a pris la conversation m'a rendu furieux et c'est à ce moment que j'ai décidé de partir.

F1R : J'ai hâte de lire vos mémoires pour savoir ce qu'il s'est passé. Pour en revenir à des expériences plus heureuses chez Ferrari, laquelle de vos victoires sort du lot ? Je suis sûr que c'est l'Allemagne 2000.

RB : La première est toujours très chargée en émotions. Si j'ai pleuré sur le podium, en levant les yeux au ciel, c'est parce que, pour je ne sais quelle raison, j'ai repensé à mon père qui vendait sa voiture – la seule qu'on avait – pour que je puisse participer au championnat du Brésil de karting, en 1987. S'il n'avait pas vendu cette voiture, je n'aurais peut-être jamais fait de F1. Mais j'ai trois victoires préférées. Silverstone 2003 : un endroit magique que j'ai toujours adoré. Même si j'ai eu de mauvais jours, je prenais le dessus sur Michael. Je connaissais mieux Silverstone qu'Interlagos.

F1R : Vraiment ? Même si Interlagos était de l'autre côté du grillage où vous avez grandi ?

RB : Oui, vraiment. N'oubliez pas que je suis arrivé en Angleterre à l'âge de 16 ans. Je n'ai fait que quelques essais à Interlagos, alors que j'ai participé à énormément de courses à Silverstone. Ensuite, Suzuka 2003 : très spécial car je considère que Suzuka et Spa sont des circuits de pilotes. Et puis Valence 2009, c'était super.

F1R : Là, vous courriez pour Brawn GP alors que l'hiver précédent, il semblait bien que vous n'auriez pas de volant du tout en 2009.

RB : C'était horrible. Mais mon instinct me disait que ça marcherait. Ma femme pensait que j'étais fou, mes amis disaient que j'avais pété les plombs. Mais il y avait deux petits bonhommes qui savaient que leur papa ferait encore de la course. Au moment où Ross Brawn m'a appelé, j'étais au bord de ma piscine en train de philosopher sur la vie. Lorsqu'il m'a demandé si je pouvais être là vendredi, j'ai dit : *« Quand tu veux. »* Il m'a dit : *« Nous avons un contrat. »* C'est encore très émouvant quand j'en parle. Je suis allé le dire à mon épouse, c'était le plus beau jour de ma vie. Le sentiment était profond : j'allais piloter !

Cerise sur le gâteau, j'étais à Barcelone quand Jenson a fait les premiers tours de roues. Il y avait beaucoup d'essence à bord et il est revenu en disant : *« On va bien s'amuser cette année ! »*

F1R : Et si vous n'aviez pas eu des débuts difficiles à cause des freins, l'histoire aurait pu être encore plus belle.

RB : Ça peut sembler être une fausse excuse, mais ça ne l'était pas. Jenson avait des Brembo et moi des AP. En 2006, je n'ai pas réussi à faire fonctionner les freins de Jenson sur ma voiture. J'ai donc changé pour des AP. En 2007, nous les avons de nouveau testés. Utiliser les Brembo était impensable pour moi. Idem en 2008. En 2009, j'ai débuté avec les AP, comme d'habitude, mais mes étriers arrière chauffaient plus que ceux de Jenson, ce qui impactait mes pneus. C'était infime, mais j'étais toujours un peu derrière. Même si je me suis parfois mieux qualifié que lui.

> "Si j'ai pleuré sur le podium, c'est en pensant à mon père qui vendit sa voiture pour que je puisse courir."

Après six GP, l'équipe m'a suggéré de tester de nouveau les freins. On a changé de matériel et il a marché à la perfection avec la voiture de 2009. Après le GP de Turquie, Jenson ne s'est plus jamais qualifié devant moi [hormis en Hongrie, où Rubens a souffert d'un problème mécanique en Q2] mais Red Bull montait en puissance et je n'ai pas pu marquer autant de points que j'aurais voulu. Ce fut une année phénoménale. Si vous me demandez en quelle année j'ai eu la meilleure chance de devenir champion, je dirais que c'était 2009. J'ai gagné à Valence et à Monza avec une voiture qui n'était plus la meilleure du plateau. Mais Jenson avait remporté six courses en début d'année. Le package avec le moteur Mercedes était phénoménal, c'était une voiture adorable.

F1R : Avez-vous l'une des F1 de Brawn GP dans votre garage ?

RB : J'ai l'une des Honda, mais j'aimerais avoir une Brawn GP.

F1R : Après ça, on a parlé de vous chez McLaren. Qu'en était-il ?

RB : J'avais un contrat avec Williams pour 2010. J'ai vraiment réfléchi à McLaren, mais j'avais une relation excellente avec Sam Michael. Je suis allé chez Williams pour que l'écurie marche, avec Sam. J'en étais très heureux, mais je dois dire que l'offre de McLaren était très tentante. J'aime à penser que si le paddock se souvient d'une de mes qualités, c'est l'honnêteté. Je ne pouvais pas faire ça à Sam ni à Williams. Je le dis sans regret. Malheureusement, je suis arrivé quand Sam était sur le point de partir.

F1R : Donc, rien ne s'est passé comme prévu chez Williams.

RB : Adam Parr [le DG] était un financier. Les règles avaient changé au sein de l'écurie ; Adam avait besoin d'apporter de l'argent et ça ne pouvait donc pas marcher très bien, l'auto n'était pas géniale. La première année avec Nico Hülkenberg a été assez bonne – je pense énormément de bien de Nico. Mais il y a eu beaucoup de politique au cours de la seconde année et même si j'ai fait tout ce que je pouvais pour faire une 20e année de F1, j'étais assez content de ne pas être impliqué dans les jeux politiques. Si la F1 ne voulait pas de moi, je ne voulais pas rester.

F1R : Parlons du GP de Hongrie 2010 et de Michael Schumacher. Vous avez dit que ça paraissait plus effrayant vu de l'extérieur que depuis le cockpit. Malgré tout, c'était terrifiant de là où je me trouvais.

RB : Je me suis toujours battu bec et ongles, tout le temps, partout, pour un point. Avoir Michael devant moi, c'était très spécial. C'était un cadeau de Dieu.

F1R : Que voulez-vous dire ?

RB : C'était nouveau car je me battais contre Michael sans que personne ne me raconte des conneries à la radio, sur ce que je devais faire ou ne pas faire.

F1R : Ah, OK ! Poursuivons…

RB : Je me suis dit : *« Si j'ai une chance, je la saisis. »* J'avais des pneus plus tendres et tout se passait bien, mais il était très difficile de suivre Michael. Je suis resté derrière lui pendant six tours à essayer →

ARCHIVES LAT

F1 RACING PRÉSENTE
LA (TRÈS) GRANDE
INTERVIEW
Rubens Barrichello

"Si on me demande en quelle année j'ai eu la meilleure chance de titre, je dis 2009. Une saison phénoménale."





Une fois résolus les problèmes de freins l'ayant gêné en début d'année et écarté de la lutte pour le titre, Rubens impose sa Brawn à Valence en 2009.

de trouver l'ouverture. Je ne pouvais le passer que s'il faisait une erreur. Il en a fait une en entrant dans la ligne droite des stands et je me suis dit : *« La voilà ! Il va aller à l'intérieur et moi à l'extérieur. »*

J'ai trouvé étrange qu'il aille au milieu de la piste car il ne protégeait pas sa trajectoire. J'ai donc plongé à l'intérieur et il a commencé à se rabattre. J'ai réalisé qu'il savait qu'il n'avait aucune chance de rester devant car, que j'aille à droite ou à gauche, j'étais plus rapide que lui. Et que donc, quand je choisirais une trajectoire, il me fermerait la porte et je lèverais le pied. C'est ce qu'il pensait ! Lorsque les gens me demandent si le mur était très proche, je réponds que je n'en sais rien : j'ai fermé les yeux !

F1R : Êtes-vous allé en Indycar les yeux grand ouverts ?

RB : Oui et j'ai été heureux de le faire, même si les gens de la F1 pensaient que c'était fou. C'était une décision difficile à prendre. J'avais vu la course où Dan Wheldon avait perdu la vie. Lorsque ma femme m'a regardé, j'ai dit : *« Aucune chance, ne t'inquiète pas, je ne ferai jamais ça. »* Lorsque j'ai fait des essais, elle a pensé : *« Y a un problème. »* Lorsque j'ai été rapide, elle s'est dit : *« Y a vraiment un gros problème. »* Mais elle m'a dit : *« Si tu es heureux, alors je suis heureuse. »* C'est ce qui était important pour moi.

Donc, oui, j'ai aimé l'expérience. Le paddock, sa manière de travailler et d'appréhender la course est vraiment agréable. Les voitures sont très sûres, les circuits non. On roule sur des pistes tellement bosselées qu'on ne peut pas garder le pied sur les pédales. Si j'étais resté, j'aurais essayé de devenir le président de l'association des pilotes, car il y a un manque de considération.

Au début, j'ai eu du mal avec l'absence de direction assistée. Pas parce que j'étais trop faible, mais parce que j'avais perdu ma souplesse. Pour piloter une voiture d'Indycar, il faut être brutal. Sur les ovales, ma souplesse était de retour car il n'y avait pas d'appui. Soudain, je me suis retrouvé aux avant-postes quand tout le monde m'attendait en fond de grille. C'est génial de me dire que j'ai piloté sur des ovales. J'ai travaillé d'arrache-pied pour faire une deuxième année car je pensais que je pouvais faire bien mieux en connaissant la voiture et tous les rouages. Mais comme partout, comme en F1 désormais, il faut de l'argent. Je leur ai dit qu'ils n'avaient pas à me verser de salaire. Mais je devais amener deux millions de dollars. Je leur ai dit que je n'allais pas les sortir de ma poche car je ne pensais pas devoir le faire. Je suis fier de ce que j'ai fait en Indycar avec une voiture qui n'était pas très compétitive, dès ma première année.

F1R : Que pilotez-vous maintenant ?

RB : J'ai toujours voulu faire du stock-car. Je me suis dit que j'allais rentrer chez moi et faire ça. J'ai fait trois courses pour des œuvres de charité et j'ai trouvé que c'était bien plus facile que l'Indycar. J'ai donc décidé de tenter l'aventure.

F1R : Je ne suis pas sûr que vous le sachiez, mais lorsque vous êtes arrivé en F1, Eddie Jordan parlait d'engager Ayrton Senna en 1994. Il y avait peu de chances que ça arrive, mais Ayrton voulait quitter McLaren et l'accord qu'Eddie avait mis sur la table, c'était d'avoir Honda à la condition qu'Ayrton soit là, qu'il façonne l'écurie comme il le voulait avec ses copains de Honda. Ça l'avait tenté. Vous auriez été le n°2 idéal. Malheureusement, ça ne s'est jamais fait.

RB : Je n'étais pas au courant. Ça aurait été parfait. Avoir Ayrton à ma table était tout simplement génial. Imaginez si je l'avais eu comme équipier. J'étais fasciné par lui, en tant que pilote et qu'être humain. Merci de m'avoir appris ça.

F1R : Oh, de rien. Vous pouvez le mentionner dans vos mémoires !

RYAN PIERSE/GETTY IMAGES



PHOTOS : KER ROBERTSON/GETTY IMAGES • ANDREW FERRARO/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT

Toujours plus haut

Les victoires impressionnantes de Sebastian Vettel à Marina Bay et Yeongam, ses septième et huitième de la saison, l'ont placé tout près d'un quatrième titre.

ANALYSES



086
GRAND PRIX DE SINGAPOUR
La course nocturne a été dominée par le même homme que l'année dernière.



089
GRAND PRIX DE CORÉE
Une nouvelle alerte côté pneus n'a pas empêché Vettel de remettre ça.

À VENIR



092
GRAND PRIX D'INDE...
Son revêtement très lisse est le principal défi du tracé de Buddh.



094
... ET D'ABOU DHABI
Une course à la tombée de la nuit sur le plus tape-à-l'œil des circuits.

OPINION

096
GLOBE-TROTTER
Après le décor tristounet du Grand Prix de Corée, Tom Clarkson a manifestement apprécié de se retrouver à Singapour...



098
SI JE NE M'ABUSE...
Une fête en F1 ne ressemble à aucune autre, nous dit Murray Walker... qui, après tant d'années, en connaît un rayon sur le sujet !



ANALYSE

Grand Prix de Singapour

22.09.2013 / Marina Bay Street Circuit



La nuit du chassé

Pour la troisième fois, Red Bull et Vettel ont fait main basse sur la spectaculaire épreuve nocturne.

Oui, contempler Sebastian Vettel atomiser ses adversaires est consternant pour ceux qui élèvent la F1 au rang de sport imprévisible, aux conclusions qui ne peuvent être écrites à l'avance. Des jours comme ce 22 septembre 2013, il donne littéralement l'impression de faire une course à part, une épreuve où seul un imprévu ou un bris de la mécanique pourrait lui barrer le chemin de la victoire.

Analysons l'événement sous un autre angle. Considérons que l'essence même du sport est de signer des exploits dans un environnement hautement compétitif. De battre ses rivaux, de maîtriser tous les paramètres à la perfection, de telle sorte que la victoire n'est qu'une conséquence naturelle. C'est bien ce niveau d'excellence que Red Bull et Vettel ont atteint avec régularité. Les yeux se tournent donc vers leurs rivaux – leurs répliques n'ont pas eu grand effet jusqu'à présent.

Certains ont au moins la bonne grâce de reconnaître le brio lorsqu'ils en sont le témoin. Le responsable des opérations piste de Lotus, Alan Permane, évoquait un gain de de 0,2-0,3 seconde par tour grâce à l'empattement long que la E21 devait utiliser en Corée. *« Nous devrions trouver deux ou trois secondes pour être sur un pied d'égalité avec Seb !* reconnaissait-il. *Ce qu'il a fait après la neutralisation, c'est phénoménal. C'est totalement démoralisant. »*

Phénoménal, démoralisant... Deux des nombreux superlatifs qui qualifient la rapidité de Vettel après la neutralisation de la mi-course, lorsque son patron, Christian Horner, lui a laissé la bride sur le cou.

La voiture de sécurité a pris l'allée des stands au 30e tour après avoir été déployée pour permettre de dégager la STR8 de Ricciardo, plantée dans les rails du 18e virage (*« J'ai trop attaqué, »* a confessé Daniel). Vettel a instantanément pris une seconde par tour à Nico Rosberg, qui menait la chasse derrière lui.

Le meilleur restait à venir... Horner, Adrian Newey et Guillaume Rocquelin, l'ingénieur de Vettel, ayant constaté avec amertume que l'avance (environ dix secondes) que Seb s'était construite était annihilée par la neutralisation, ont décidé de le laisser rouler pied au plancher. Il l'a fait, et de quelle manière ! Au 32e tour, il était en violet sur les écrans de chronométrage (1min50,641s) et a enchaîné les tours dans les mêmes centièmes de seconde pendant une série époustouflante de 13 boucles. De Rosberg, 2e, à Sutil, 13e, on roulait en 1min52s. Au 36e passage, l'avance de Vettel était de 14,3 secondes !

Même Horner, qui a pourtant vu Seb laminer ses adversaires plus d'une fois ces cinq dernières années, se disait impressionné : *« Après la voiture de sécurité, nous avons dit à Seb : "OK, voyons ce que tu as dans le ventre". Nous pensions qu'il pouvait creuser un écart de 15 secondes. En avoir 30 à l'arrivée est véritablement extraordinaire. »*

On avait eu un aperçu de sa supériorité au début du week-end. Elle était manifeste dans le virage n°5, où la traction qu'apprécient tant Vettel et Mark Webber les propulsait à la vitesse de la lumière vers la fin du premier secteur. Cette supériorité était encore plus patente en qualification – Seb en a eu suf-

fisamment sous le pied pour faire un tour lancé de moins que ses rivaux et récolter la pole.

À en juger par la suprématie du tandem Vettel-Red Bull, on a du mal à croire que la F1 était entrée dans la pause estivale après deux GP très serrés, à Silverstone et au Nürburgring, et que Mercedes était alors la force dominante. Au soir de Singapour, les parieurs mettaient tout leur argent sur une série de six victoires consécutives de Vettel d'ici la fin de l'année.

Malgré les efforts herculéens de son principal rival, Alonso (de 7e à 2e), Vettel possède 60 points d'avance et ne montre aucun signe de faiblesse. La résistance héroïque d'Alonso ne peut que ralentir l'échappée belle de Seb. Son pilotage, bien que ne pouvant concourir que dans la catégorie "meilleur des autres", a été tout aussi remarquable : un départ canon, suivi d'un enroulement agressif des 2e et 3e virages à l'extérieur, l'a catapulté à la 3e place derrière Rosberg. Nico a fait jeu égal au départ, mais il était déjà distancé dans le 3e virage. Il a mené la chasse jusqu'au 40e tour, puis son GP a été compromis par un débris de gomme qui a notablement réduit l'efficacité de son aileron avant. Il s'est contenté de la 4e place finale.

Alonso a perdu quelques espoirs, mais pas sa vigueur. En conférence de presse, il était grincheux – un contraste saisissant avec l'humeur joyeuse des deux garçons hirsutes assis à sa gauche, en train de rire d'une bonne blague.

« Ça a le goût d'une victoire », a-t-il dit avant de reconnaître qu'il ne pourrait être titré qu'avec *« une réussite colossale en Corée, au Japon, en Inde et à Abou Dhabi. Si nous sommes à deux secondes, il va nous falloir de la chance. »*

Fernando a poursuivi avec un propos au vitriol sur les raisons du déclin de Ferrari depuis la réintroduction des pneus 2012, à partir du GP d'Allemagne. Paul Hembery a balayé la critique d'un revers de la main. Il a fait remarquer qu'Alonso avait terminé 4e, 5e et trois fois 2e avec les "nouveaux vieux" pneus. *« Il a même failli gagner le titre avec eux, l'année dernière, »* a ajouté l'homme de Pirelli.

Avec Räikkönen sur la 3e marche, le podium a une nouvelle fois été monopolisé par des champions du monde – c'était le sixième de l'année. Le Finlandais a couru avec une douleur au dos qui s'était réveillée en essais libres. Son préparateur physique, Mark Arnall, a expliqué que Kimi souffrait de la rotation d'une vertèbre à chaque freinage : *« C'est instantanément douloureux, à tel point qu'il a envisagé de jeter l'éponge en qualif. »* De 13e à 3e, avec un dépassement robuste sur Jenson Button, c'était une sorte de triomphe au vu des circonstances.

Mais pas de quoi inquiéter celui qui caracolait 44 secondes devant lui – accompagné par le rituel des huées anti-Vettel. *« Ils ne sont pas sympa,* a lâché le champion, *mais par une journée pareille, je m'en fiche pas mal. »*

Les temps forts de la course

v Rosberg bat Vettel au départ pour le passer au virage n°1. Il sort large et Seb le repasse.



> Alonso passe de 7e à 3e mais il se retrouvera derrière Di Resta après son premier pit-stop.





< Le SC est de sortie comme dans 100 % des GP de Singapour après la sortie de piste de Ricciardo.

> Le SC permet aux McLaren de remonter mais les deux vont rétrograder du fait de l'usure de leurs pneus.





< Il est demandé à Webber de ménager sa monture, mais son moteur casse dans le dernier tour.



^ Malgré une sévère douleur au dos, Räikkönen termine à la 3e place devant Vettel et Alonso.

> Alonso ramène Webber dans le tour de décélération, ce qui leur vaudra une double réprimande.





ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • ALASTAIR STALEY/LAT • ANDY HONE/LAT

Stats GP de Singapour

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

LA GRILLE



1. VETTEL
RED BULL
1min42.841s Q3



2. ROSBERG
MERCEDES
1min42.932s Q3



3. GROSJEAN
LOTUS
1min43.058s Q3



4. WEBBER
RED BULL
1min43.152s Q3



5. HAMILTON
MERCEDES
1min43.254s Q3



6. MASSA
FERRARI
1min43.890s Q3



7. ALONSO
FERRARI
1min43.938s Q3



8. BUTTON
McLAREN
1min44.282s Q3



9. RICCIARDO
TORO ROSSO
1min44.439s Q3



10. GUTIÉRREZ
SAUBER
PAS DE TEMPS EN Q3



11. HÜLKENBERG
SAUBER
1min44.555s Q2



12. VERGNE
TORO ROSSO
1min44.588s Q2



13. RÄIKKÖNEN
LOTUS
1min44.658s Q2



14. PÉREZ
McLAREN
1min44.752s Q2



15. SUTIL
FORCE INDIA
1min45.185s Q2



16. BOTTAS
WILLIAMS
1min45.388s Q2



17. DI RESTA
FORCE INDIA
1min46.121s Q1



18. MALDONADO
WILLIAMS
1min46.619s Q1



19. PIC
CATERHAM
1min48.111s Q1



20. VAN DER GARDE
CATERHAM
1min48.320s Q1



21. BIANCHI
MARUSSIA
1min48.830s Q1



22. CHILTON
MARUSSIA
1min48.930 Q1

LA COURSE



CLASSEMENT (61 TOURS)

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	1h59min13.132s
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	+32.627s
3e	**Kimi Räikkönen** Lotus	+43.920s
4e	**Nico Rosberg** Mercedes	+51.155s
5e	**Lewis Hamilton** Mercedes	+53.159s
6e	**Felipe Massa** Ferrari	+63.877s
7e	**Jenson Button** McLaren	+1min23.354s
8e	**Sergio Pérez** McLaren	+1min23.820s
9e	**Nico Hülkenberg** Sauber	+1min24.261s
10e	**Adrian Sutil** Force India	+1min24.668s
11e	**Pastor Maldonado** Williams	+1min28.479s
12e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	+1min37.894s
13e	**Valtteri Bottas** Williams	+1min45.161s
14e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	+1min53.512s
15e	**Mark Webber** Red Bull	+1 tour – moteur
16e	**Giedo van der Garde** Caterham	+1 tour
17e	**Max Chilton** Marussia	+1 tour
18e	**Jules Bianchi** Marussia	+1 tour
19e	**Charles Pic** Caterham	+1 tour
20e	**Paul Di Resta** Force India	+7 tours – accident

Abandons

Romain Grosjean Lotus	37 tours – moteur
Daniel Ricciardo Toro Rosso	23 tours – accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : **Nico Rosberg 297,29 km/h**



Plus lent : **Daniel Ricciardo, 273,80 km/h**

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Supertendre **Medium** **Intermédiaire** **Pluie**

CONDITIONS

Clair/nuit 31°C

TEMP. PISTE

32°C



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min48.574s (au 46e)



MEILLEUR PIT-STOP

Sergio Pérez 28.709s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	247 pts
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	187 pts
3e	**Lewis Hamilton** Mercedes	151 pts
4e	**Kimi Räikkönen** Lotus	149 pts
5e	**Mark Webber** Red Bull	130 pts
6e	**Nico Rosberg** Mercedes	116 pts
7e	**Felipe Massa** Ferrari	87 pts
8e	**Romain Grosjean** Lotus	57 pts
9e	**Jenson Button** McLaren	54 pts
10e	**Paul Di Resta** Force India	36 pts
11e	**Adrian Sutil** Force India	26 pts
12e	**Sergio Pérez** McLaren	22 pts
13e	**Nico Hülkenberg** Sauber	19 pts
14e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	18 pts
15e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	13 pts
16e	**Pastor Maldonado** Williams	1 pt
17e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	0 pt
18e	**Valtteri Bottas** Williams	0 pt
19e	**Jules Bianchi** Marussia	0 pt
20e	**Charles Pic** Caterham	0 pt
21e	**Giedo van der Garde** Caterham	0 pt
22e	**Max Chilton** Marussia	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	377 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Ferrari	274 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Mercedes	267 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	206 pts			
5e	McLaren	76 pts			
6e	Force India	62 pts			
7e	Toro Rosso	31 pts			
8e	Sauber	19 pts			

FORIX

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

PHOTOS: STEVEN TEE/LAT - ANDY HONE/LAT

ANALYSE

Grand Prix de Corée

06.10.2013 / Yeongam



Le titre à portée de main

Sa victoire a porté l'avance de Vettel à 77 points et une quatrième couronne semblait inexorable.

Marchez à contrecourant en remontant le périmètre du Korea International Circuit ; vous aurez la sensation que le site s'ouvre comme une fleur embrassée par les premiers rayons du soleil printanier. Pourtant, nous sommes à l'automne de la saison 2013 et la victoire de Sebastian Vettel le rapproche un peu plus du titre des conducteurs.

La F1 est perdue au milieu de nulle part en attendant que les marécages soient asséchés et que le site soit transformé en une ville futuriste. Si ça devait être l'ultime GP de Corée, il s'est au moins conclu en beauté. Oui, Seb a mené la course du départ à l'arrivée, mais sa domination n'eut rien à voir avec celle de Singapour.

Les pneus ont une nouvelle fois dicté leur loi, en particulier l'avant droit – soumis à de fortes contraintes sur ce circuit qui tourne dans le sens antihoraire. Une nouvelle scène d'une pièce bien huilée s'est donc jouée tout au long du week-end : les pilotes ont critiqué les gommes Pirelli et se sont vus renvoyer à leurs chères études. *« La qualité des pneus est vraiment limite,* a dit Fernando Alonso vendredi. *C'est pareil pour tout le monde et je suis certain que toutes les voitures, si elles attaquent à 100 % dès le premier tour, ne feront pas 5 km. »*

« Je ne peux que suggérer qu'il aille demander au futur quadruple champion du monde comment tirer la quintessence des pneus, » a répliqué le directeur de Pirelli F1, Paul Hembery.

Les deux hommes se sont cordialement salués, mais le débat n'était pas clos. Dans un GP scindé en deux parties distinctes, le premier acte a respecté un casting à succès avec Vettel en poleman et leader – à la différence près que le second rôle, Romain Grosjean, lui a donné la réplique en débordant Lewis Hamilton dans le premier tour. Venaient ensuite Nico Rosberg et un autre Nico impressionnant, Hülkenberg qui s'était défait d'Alonso et de Kimi Räikkönen. Cinquième sur la grille, l'Espagnol s'est, une fois n'est pas coutume, retrouvé aphone dans le premier tour. Il a dû éviter son équipier parti en tête-à-queue au virage n°3.

Dans le top 10, seul Daniel Ricciardo s'est élancé avec les pneus mediums ; ce pari lui a permis de grimper temporairement à la 4e place grâce à un arrêt au stand tardif, mais son rythme s'est brutalement effondré en même temps que ses pneus. En sortant des stands au 18e tour, il était en dehors du top dix et avait lâché prise. Il a laissé Hülkenberg, Alonso et Räikkönen mener la chasse.

Après s'être promptement débarrassé des gommes tendres dont la durée de vie était limitée, tous les pilotes ont souffert de graining sur les pneus mediums avant que ces dernières ne retrouvent un second souffle. Ça a permis à Grosjean de garder Vettel dans sa ligne de mire. Le pneu avant droit d'Hamilton était, au contraire, usé jusqu'à la corde avant la fin de ses 13 tours. Malgré les protestations de Lewis (*« Je suis passé par la phase de graining, ils sont morts »*), l'écurie n'a pas souhaité changer ses gommes. Il a serré les dents sept tours supplémentaires.

Mercedes n'était pas au bout de ses peines. À peine s'était-il porté à la hauteur d'Hamilton que Rosberg voyait son aileron avant s'effondrer. Lewis a été ralenti par son équipier et a dû laisser passer sa fenêtre de pit-stop pendant que Mercedes changeait le museau de Nico.

L'autodestruction de Mercedes a brièvement élevé Mark Webber – qui était parti depuis la 12e place à la suite de sa pénalité de Singapour – au 3e rang avant qu'il ne s'arrête au stand et ne perde une place au profit de Räikkönen.

La course a perdu la tête au 31e tour lorsque Sergio Pérez a martyrisé son pneu avant droit dans le premier virage ; il a perdu sa bande de roulement dans la ligne droite suivante. Sept tours de neutralisation, suivis de deux supplémentaires à la suite de la percussion de Webber par Adrian Sutil, ont définitivement scellé les stratégies à deux arrêts au stand – à condition que les pneus tiennent le coup jusqu'au 55e tour. Vettel a été prévenu que le pneu avant droit du train qu'il avait changé au 31e tour était sur le point de rendre l'âme.

Räikkönen a dépassé Grosjean au premier *re-start*. Le Français n'a jamais pu récupérer sa 2e place malgré des pneus de six tours plus frais que ceux du Finlandais. Le fait n'a pas échappé à Éric Boullier qui lui a dit à la radio : *« Tu es plus rapide que lui, tu dois le dépasser. »*

Le second acte, un peu fou, a été haletant. Vettel a dû résister à ses poursuivants et Hülkenberg, qui était 4e, a admirablement défendu sa place tout en économisant ses pneus. Pendant ce temps, Webber ouvrait son cœur à la presse. *« Pirelli mettra la crevaison de Pérez sur le compte d'un blocage de roue,* fulminait-il, *mais les pilotes bloquent les roues car la bande de roulement est morte. »*

Pérez avait fait 20 tours avec un train de pneus neufs. *« Nous avons pu rapidement déterminer que c'était la conséquence d'un plat causé par un blocage de roue lors d'un gros freinage,* a déclaré Hembery. *La construction est exactement la même que celle de l'année dernière pour la même course et il n'y a donc pas de problème sous-jacent. »*

Vettel a salué le drapeau à damier 4,2 secondes avant Räikkönen tandis que Grosjean a été informé à la radio qu'il avait fait une erreur : *« On reparlera de ça, s'il te plait souris sur le podium. »*

Rien ne pouvait plus empêcher Vettel de coiffer sa quatrième couronne mondiale. Avec cinq courses à disputer, la pilule passait mal chez certains. Au 53e tour, il a signé son obligatoire record du tour et dans un réflexe, son ingénieur, Guillaume Rocquelin, lui a dit : *« Fais attention. On doit terminer cette course. »*

À ces mots, le journaliste français assis à côté de votre serviteur a soupiré : *« Oh, la ferme… »*

Les temps forts de la course

V Au 1er tour, Vettel reste 1er, Grosjean se glisse devant Hamilton et Massa fait un tête-à-queue.



> Räikkönen dépasse Alonso pour la 6e place mais doit ensuite se démener pour lui résister.



YEONGAM



< Les pneus de Lewis s'effondrent et Nico Rosberg subit une casse structurelle en le dépassant.



> Sergio Pérez subit un gros déchappage au 31e tour après avoir bloqué l'avant-droit au virage n°1.



< Räikkönen déborde Grosjean pour la 2e place au re-start ; Sutil part en toupie, heurtant Webber.





^ Pagaille, un véhicule officiel étant venu secourir Mark, dont la Red Bull a pris feu, avant l'entrée du SC.

> Vettel s'impose devant les deux Lotus alors que Hülkenberg (à d.) est 4e après une très belle course.



ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTO : GLENN DUNBAR/LAT • CHARLES COATES/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • ANDY HONE/LAT

Stats Grand Prix de Corée

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

LA GRILLE



1. VETTEL
RED BULL
1min37.202s Q3



2. HAMILTON
MERCEDES
1min37.420s Q3



3. GROSJEAN
LOTUS
1min37.531s Q3



4. ROSBERG
MERCEDES
1min37.679s Q3



5. ALONSO
FERRARI
1min38.038s Q3



6. MASSA
FERRARI
1min38.223s Q3



7. HÜLKENBERG
SAUBER
1min38.237s Q3



8. GUTIÉRREZ
SAUBER
1min38.405s Q3



9. RÄIKKÖNEN
LOTUS
1min 38.822secs Q3



10. PÉREZ
McLAREN
1min 38.362secs Q2



11. BUTTON
McLAREN
1min38.365s Q2



12. RICCIARDO
TORO ROSSO
1min38.417s Q2



13. WEBBER*
RED BULL
1min37.464s Q3



14. SUTIL
FORCE INDIA
1min38.431s Q2



15. DI RESTA
FORCE INDIA
1min38.718s Q2



16. VERGNE
TORO ROSSO
1min38.781s Q2



17. BOTTAS
WILLIAMS
1min39.470s Q1



18. MALDONADO
WILLIAMS
1min39.987s Q1



19. PIC
CATERHAM
1min40.864s Q1



20. VAN DER GARDE
CATERHAM
1min40.871s Q1



21. CHILTON
MARUSSIA
1min41.322s Q1



22. BIANCHI**
MARUSSIA
1min41.169s Q1

* Pénalisé de dix places après trois réprimandes.
* Pénalisé de trois places pour avoir gêné un autre pilote.

LA COURSE



CLASSEMENT (55 TOURS)

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	1h43min13.701s
2e	**Kimi Räikkönen** Lotus	+4.224s
3e	**Romain Grosjean** Lotus	+4.927s
4e	**Nico Hülkenberg** Sauber	+24.114s
5e	**Lewis Hamilton** Mercedes	+25.255s
6e	**Fernando Alonso** Ferrari	+26.189s
7e	**Nico Rosberg** Mercedes	+26.698s
8e	**Jenson Button** McLaren	+32.262s
9e	**Felipe Massa** Ferrari	+34.390s
10e	**Sergio Pérez** McLaren	+35.155s
11e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	+35.990s
12e	**Valtteri Bottas** Williams	+47.049s
13e	**Pastor Maldonado** Williams	+50.013s
14e	**Charles Pic** Caterham	+1min03.578s
15e	**Giedo van der Garde** Caterham	+1min04.501s
16e	**Jules Bianchi** Marussia	+1min07.970s
17e	**Max Chilton** Marussia	+1min12.898s
18e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	+2 tours – freins
19e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	+3 tours – freins
20e	**Adrian Sutil** Force India	+5 tours – accident

Abandons

Mark Webber Red Bull	36 tours – accident
Paul Di Resta Force India	24 tours – accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : **Mark Webber, 319,99 km/h**



Plus lent : **Romain Grosjean, 310 km/h**

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Supertendre **Medium** **Intermédiaire** **Pluie**

CONDITIONS

Ciel couvert 28°C

TEMP. PISTE

30°C



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min41.380s (au 53e)



MEILLEUR PIT-STOP

Fernando Alonso 22.208s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	272 pts
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	195 pts
3e	**Kimi Räikkönen** Lotus	167 pts
4e	**Lewis Hamilton** Mercedes	161 pts
5e	**Mark Webber** Red Bull	130 pts
6e	**Nico Rosberg** Mercedes	122 pts
7e	**Felipe Massa** Ferrari	89 pts
8e	**Romain Grosjean** Lotus	72 pts
9e	**Jenson Button** McLaren	58 pts
10e	**Paul Di Resta** Force India	36 pts
11e	**Adrian Sutil** Force India	26 pts
12e	**Sergio Pérez** McLaren	23 pts
13e	**Nico Hülkenberg** Sauber	19 pts
14e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	18 pts
15e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	13 pts
16e	**Pastor Maldonado** Williams	1 pt
17e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	0 pt
18e	**Valtteri Bottas** Williams	0 pt
19e	**Jules Bianchi** Marussia	0 pt
20e	**Charles Pic** Caterham	0 pt
21e	**Giedo van der Garde** Caterham	0 pt
22e	**Max Chilton** Marussia	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	402 pts	9e	Williams	1 pt
2e	Ferrari	284 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Mercedes	283 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	239 pts			
5e	McLaren	81 pts			
6e	Force India	62 pts			
7e	Sauber	31 pts			
8e	Toro Rosso	31 pts			

FORIX

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

PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • GLENN DUNBAR/LAT

À VENIR : GP d'Inde



25-27 octobre 2013 / Buddh International Circuit

Trouver le bon équilibre entre la séance de qualification et la course peut se révéler difficile sur ce tracé sinueux mais au revêtement ultra-lisse.



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Pour les ingénieurs, le point le plus critique concernant le Buddh International Circuit correspond à son manque d'abrasivité. C'est d'ailleurs l'apanage des circuits récents, celui de Corée en particulier. Les vitesses de passage sont assez élevées ici, qui, combinées aux fortes températures, pourraient faire souffrir les pneus si la piste n'était pas un "billard".

Le revers de la médaille, c'est qu'on a parfois des difficultés à mettre les pneus en température, surtout en qualification. Du point de vue des spectateurs, il serait sans doute préférable d'avoir une surface plus adhérente, qui soit davantage énergivore au niveau des pneus, ce qui créerait certes des casse-têtes pour les ingénieurs mais favoriserait aussi le spectacle. Comme toujours, il y a un compromis à trouver entre les réglages pour la séance qualif et pour la course.

Une autre caractéristique fondamentale du circuit réside dans ses nombreuses dénivellations. Quand on parcourt à pied le tracé avant la course, la ligne droite entre les virages 3 et 4 semble parfaitement plate. Mais à la télévision, on se rend compte des changements d'altitude. La montée vers le virage 3, par exemple, est particulièrement abrupte et conçue de telle façon qu'elle encourage les dépassements en multipliant les trajectoires possibles.

Mais la séquence la plus délicate est sans conteste l'enchaînement des virages 10 et 11. Il s'agit d'un double-droite qui se réduit en sortie, où les pilotes doivent jouer avec la pédale d'accélérateur tout du long. Le reste du tour est assez sous-vireur, et implique que le pilote reste dans le rythme.

L'Inde ne sera pas au calendrier l'an prochain, ce qui est vraiment dommage car les pilotes appréciaient ce tracé. La perle du Commonwealth offrait en outre de véritables intérêts économiques et sportifs pour la région.

INDE : FAITS & CHIFFRES

230 mètres
DISTANCE ENTRE LA POLE ET LE PREMIER VIRAGE.

Neuf des virages **N°5** à **N°15** sont négociés à une vitesse entre **200** et **250 km/h**



Les F1 passent 8,2 secondes à tourner dans le long cercle des virages 10 & 11.



Les forces latérales maximales sont de **3,8G (virage 13).**





L'INDE EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Buddh International
Premier GP 2011
Longueur 5,125 km
Distance course 307,249 km
Tours 60
Sens Horaire
Record du tour 1min27.249s, Sebastian Vettel, 2011
Accélération 65%
Changements de rapport par tour 54
Vainqueurs depuis la pole 2
Types de pneus Tendre et medium

L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Sebastian Vettel
Abandons 2
Dépassements 16
Dépassements DRS 15
Météo Soleil, 30° C

HORAIRES (France)

Vendredi 25 octobre
Essais 1 : 06h30-08h00
Essais 2 : 10h30-12h00
Samedi 26 octobre
Essais 3 : 07h30-08h30
Qualifications : 10h30
Dimanche 27 octobre
Course : 10h30
Diffusion en direct Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)

VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... du premier tour chrono du Grand Prix inaugural ? Lors de la première séance d'essais libres, un homme réalisa le rêve de toute une vie. Le pilote indien Karun Chandhok fut le premier à signer un tour officiel en F1 dans son pays. Il ne pilota pas la Caterham en course le dimanche, mais rentra malgré tout dans l'histoire de la F1.



TÉLÉMÉTRIE INDE

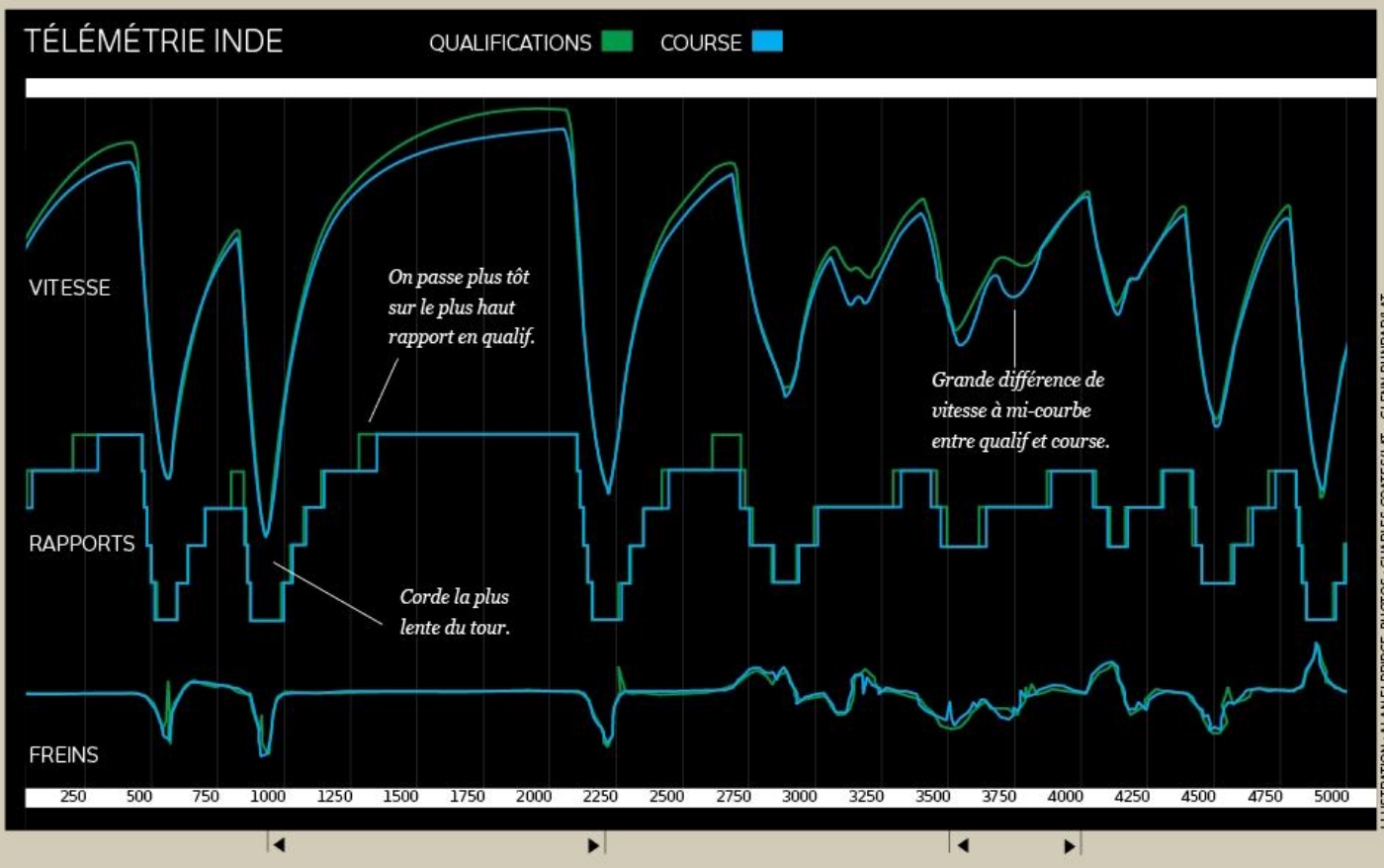


ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • GLENN DUNBAR/LAT

Virages 3 à 4

La direction reste la plus droite possible pour éviter une perte de vitesse dans la longue ligne droite de retour.

Virages 10 à 11

Les pilotes jouent avec l'accélérateur pour bien négocier les deux cordes.

À VENIR : GP d'Abou Dhabi



1er-3 novembre 2013 / Yas Marina, Abou Dhabi

Avec ses installations dernier cri, l'endroit est très clinquant. Le défi réside dans la chute des températures à mesure que l'on s'enfonce dans la nuit...



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Yas Marina est un circuit que j'apprécie vraiment. Les infrastructures sont de qualité et le tracé est intéressant. Les vitesses de passage sont plutôt moyennes-basses, mais on évite de mettre trop d'aéro en raison des deux longues lignes droites. L'angle de braquage n'est pas très élevé sur la plupart des virages, et il y a quelques "coudes" à 90°, ce qui limite la charge appliquée sur les pneus.

Le virage 3 est le seul qui puisse poser problème, du fait de sa haute vitesse de passage et de sa tendance à générer du graining sur les pneus côté gauche. Le rayon du virage est important, ce qui n'arrange rien. Le reste du parcours est agréable, avec essentiellement des contraintes longitudinales au freinage et à l'accélération.

Pour le moment, Pirelli n'a pas indiqué les gammes de pneus qui seront fournies à Abou Dhabi. Mais si on se base sur l'an passé, où la plupart des équipes n'ont réalisé qu'un seul pit-stop, on peut en déduire qu'il s'agit d'un circuit peu exigeant pour les gommes. La chute des températures lors de la course mène aussi à une moindre dégradation. En effet, la course débute au crépuscule par 40°C, pour se finir la nuit à 30°C. Ce serait une autre paire de manche si elle se déroulait en journée.

Il est aussi important de noter que la quantité de sable accumulée hors trajectoire est moindre ici qu'à Bahreïn. Globalement, Abou Dhabi est un circuit plus conventionnel que son homologue du Golfe, ne se démarquant que par sa sortie des stands passant sous le virage 1. Lors de la première édition, il y avait des inquiétudes sur cette sortie, jugée trop étroite, glissante et débouchant au beau milieu d'une courbe rapide. Je touche du bois : aucun accident n'est arrivé jusqu'ici. Et bien que nous ayons songé à y maintenir la limitation de vitesse, nous faisons confiance aux pilotes pour négocier cette sortie le plus rapidement possible sans toucher le mur.

ABU DHABI : FAITS & CHIFFRES

1000 mètres
PLUS LONGUE ACCÉLÉRATION, DU T7 AU T8.

Les G les plus élevés sont de 3,7 pendant 2 secondes dans le T3.



74km/h
Vitesse la plus lente – au T7.

17%
DU TOUR SONT PASSÉS À FREINER.





ABU DHABI EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Yas Marina
Premier GP 2009
Longueur 5,554 km
Distance course 305,355 km
Tours 55
Sens Anti-horaire
Record du tour 1min40.279s, Sebastian Vettel, 2010
Accélération 73%
Changements de rapport par tour 68
Vainqueurs depuis la pole 1
Types de pneus
NC

L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Kimi Räikkönen
Abandons 7
Dépassements 18
Dépassements DRS 12
Météo Temps clair, 29°C

HORAIRES (France)

Vendredi 1er novembre
Essais 1 : 10h00-11h30
Essais 2 : 14h00-15h30
Samedi 2 novembre
Essais 3 : 11h00-12h00
Qualifications : 14h00
Dimanche 3 novembre
Course : 14h00
Diffusion en direct
Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)



VOUS SOUVENEZ-VOUS...

... de Vitaly Petrov s'interposant entre Alonso et le titre ? Ils étaient quatre à pouvoir le gagner lors de cette dernière manche. Mark Webber passant prématurément par son stand, Ferrari fit faire de même à Fernando. Mais il se trouva bloqué derrière la Renault du Russe et Seb Vettel fut titré.



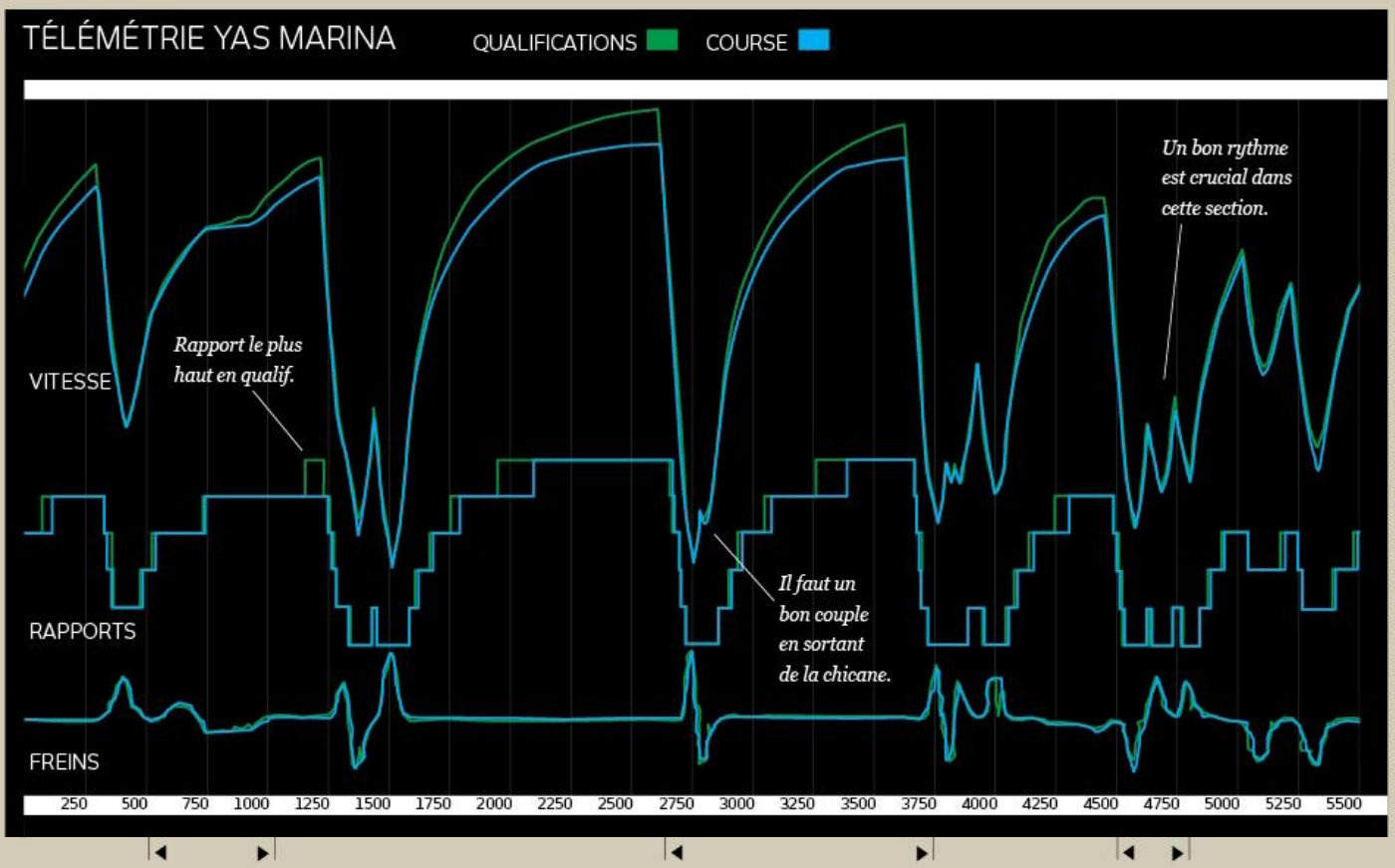


ILLUSTRATION ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : STEVE ETHERINGTON/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • ANDY HONE/LAT

Virages 3 à 5

Le droite qui mène à un gauche serré est très exigeant pour les pneus côté gauche.

Virages 8 à 11

Deux gros freinages surviennent après les deux zones du DRS.

Virages 17 à 19

Deux gauches serrés passent sous un impressionnant hôtel.

TOM CLARKSON

Tom Clarkson en direct du "terrain"

Deux week-ends très différents

Première tasse de thé à St-Andrews. Une légère brise balaie le fairway légèrement incliné. Mon caddie me conseille d'utiliser un driver – un club long et léger, idéal pour les coups à longue portée – mais je préfère me rabattre sur un club plus traditionnel. Et voilà que commence cette partie de golf virtuelle entre la BBC et Force India ! On s'y croirait : nous utilisons de vrais clubs et de vraies balles, devant un écran simulant un 18 trous. Avec les bières et les pizzas sur la table, ce GP de Corée débute on ne peut mieux !

Que voulez-vous, il faut bien s'occuper à Mokpo – un lieu vraiment improbable pour la F1. Les motels se sont améliorés depuis l'an passé, et on trouve maintenant quelques divertissements, que ce soit du golf donc, du baseball ou du karaoké. Mais seule une poignée de petits chanceux s'y consacre, la plupart du personnel étant affairé au circuit. Salle de presse à moitié vide. Paddock Club désert. La plupart des journalistes profite du calme entourant les pilotes sur ce circuit, ces derniers s'en retrouvant davantage disponibles et ouverts.



Nico Hülkenberg a été battu par Kimi Räikkönen dans la course au volant de Felipe Massa en 2014.

PHOTO: CHARLES COATES/LAT

Nico Hülkenberg en est le parfait exemple. L'Allemand a connu un week-end magnifique, ponctué d'une 4e place en course, laissant supposer que Ferrari a parié sur le mauvais cheval pour 2014. Mais jouvence et expérience sont deux paramètres distincts en cette période charnière pour la F1. Les équipes "conservatrices" – telles que Ferrari – assurent le coup en engageant un pilote chevronné, alors que les équipes "dynamiques" – telles que Red Bull – misent sur la jeunesse.

"La magnifique course, ponctuée d'une 4e place, de Hülkenberg en Corée a laissé penser que Ferrari avait choisi le mauvais cheval."

Peu importe les résultats deDaniel Ricciardo en 2014, sa seule bonhomie en fait un bon parti. Passée l'effervescence autour de sa nomination, le radieux Australien avait toujours la "patate" lorsque je l'ai interviewé à Monza. Il en a profité pour me montrer une photo apposée à un mur de la Red Bull Energy Station, le présentant en compagnie de Vettel, en 2006. *« On a l'air si jeune... enfin surtout moi ! Si vous n'êtes pas d'accord, vous pouvez sortir ! »* a-t-il plaisanté.

De son côté, Ferrari ne force pas ses pilotes à donner leur avis. Ce qui arrangera Kimi, comme de coutume monosyllabique à Singapour, se fendant simplement d'une déclaration laconique concernant son retour à Maranello : *« Je suis content »*. Merci Kimi. Mais son sourire en prononçant ces quelques mots fut significatif.

Sa performance dans les rues de la cité-État – une remontée héroïque de la 13e à la 3e place – aura sans doute fini de convaincre la Scuderia. Les analgésiques n'atténuant sa douleur au dos que durant une heure, cela signifie que le Finlandais a dû subir toute la seconde partie de la course contorsionné dans le baquet de sa Lotus et manquant d'air. *« Kimi est l'homme le plus dur au mal*, avance Mark Arnall, son physio. *S'il se plaint, c'est que ça ne va vraiment pas. »* Quand on sait que Kimi a effectué son retour en F1 avec un poignet cassé...

Sa vitesse donne d'ailleurs des raisons d'espérer à Rubens Barrichello sur le fait d'être dans le coup rapidement, si un éventuel retour venait à se préciser. Ce dernier a passé le week-end de Singapour dans l'hospitalité Ferrari, sans doute pour faciliter un transfert chez Sauber. Le "climat d'affaires" entourant Marina Bay a emballé toute cette histoire, qui, au demeurant, ne repose sur rien. Le programme nocturne empêche le personnel F1 de s'en aller tôt du circuit. Les pilotes et les patrons d'écurie traînent donc dans le paddock plus longtemps qu'à l'accoutumée et, si l'on est assez patient, on peut apercevoir de drôles de duos en pleine discussion : Domenicali et Vettel, Whitmarsh et Alonso, Barrichello et Kaltenborn.

Si vous voulez tirer le meilleur parti de la course, Newton Circus est *the place to be* – décrit sur les sites de voyages comme étant le paradis des *food trucks*. Cette cuisine singapourienne entraîne l'univers de la F1 dans un régal culinaire. Le directeur technique de Mercedes, Paddy Lowe, ne cesse de vanter l'exceptionnel mouton au curry, alors que Gary Anderson, ingénieur devenu consultant de la BBC, avoue un faible pour les crevettes flambées.

Mais en dépit des mets délicieux et des hôtels grandiloquents, Singapour manque cruellement de fairway virtuel... Prenez ça en compte au moment de choisir votre prochain Grand Prix !

EN KIOSQUE

PAR LE N°1 DES MAGAZINES DE VOITURES ANCIENNES

HORS-SÉRIE
COLLECTOR N° 2
HIVER 2013

CLASSIC & SPORTS CAR

CHOISIR LA MEILLEURE CLASSIQUE

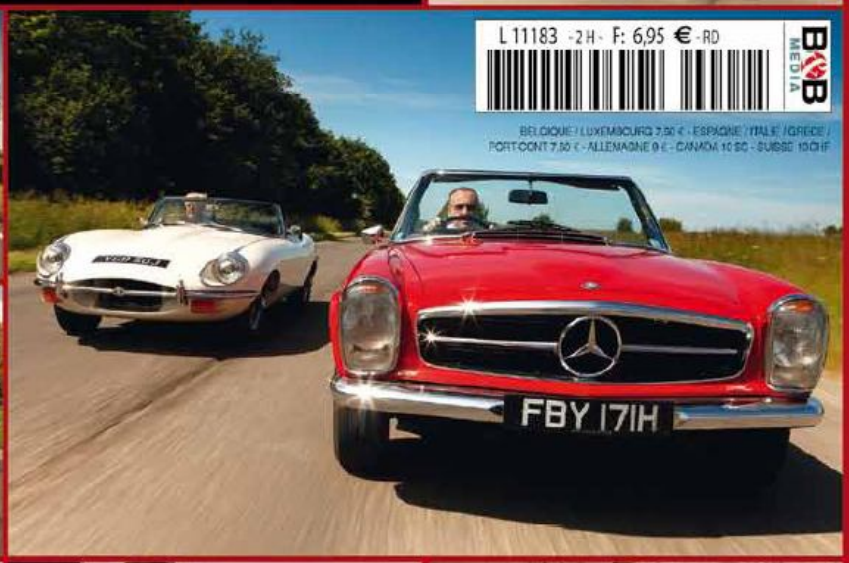
COMPARATIFS AU SOMMET
28 VOITURES ESSAYÉES

- Pour tous budgets, de 500 à 500 000 €
- Des plus modestes aux plus sophistiquées
- Que surveiller et combien payer















L 11183 -2 H- F: 6,95 € -RD
B&B MEDIA
BELGIQUE / LUXEMBOURG 7,50 € - ESPAGNE / ITALIE / GRECE / PORT-CONT 7,50 € - ALLEMAGNE 8 € - CANADA 10 $C - SUISSE 10 CHF

MURRAY WALKER



SI JE NE M'ABUSE...

"Une fête en F1 ne ressemble à aucune autre. Et j'ai assisté à quelques-unes..."

Lecteurs de *F1 Racing*, vous avez tous vu à la télé cet officiel de la FIA au visage sympathique et aux cheveux blancs qui conduit les trois premiers dans la salle derrière le podium à la fin de chaque course ? Il s'agit de Herbie Blash, le délégué du directeur de course, Charlie Whiting, un grand personnage de la F1 et, comme son "patron", un ancien mécanicien qui débuta tout en bas de l'échelle et traça sa route vers les sommets, notamment avec l'équipe Brabham d'Ecclestone.

Bernie, réalisant que GP d'Espagne 1988 tombait juste après les 40 ans de Herbie, donna à Charlie une grosse somme d'argent et lui dit d'organiser une soirée. C'était dans un salon privé au dessus d'un restaurant chic près du circuit et nous étions près de 100, dont Nigel Mansell et Nelson Piquet. Tout fut calme jusqu'à ce que Piquet commence à jeter des morceaux de pain en direction des autres tables. Puis un énorme gâteau d'anniversaire de génoise à la crème arriva et bientôt la salle tout entière se lança du gâteau, s'aspergea d'eau et se barbouilla de crème. Je vois encore Bernie, toujours élégant, pantalon noir et chemise blanche immaculée, dirigeant les opérations. Quand le type en face de lui se coucha pour éviter le contenu d'un pot de crème glacée, c'est lui qui le reçut... J'ai quitté les lieux avec un morceau de gâteau collé sur le sommet du crâne et je n'ose imaginer ce que dirent les distingués Espagnols dînant au rez-de-chaussée des mal élevés du sport automobile qui passèrent en troupe devant leurs tables en trouvant qu'ils avaient passé une belle soirée !

La même année, je fus impliqué dans une autre histoire de gâteau inspirée par Ecclestone. C'était à Monaco lors du dixième anniversaire de la diffusion des Grands Prix par la BBC en Grande-Bretagne, et, pour présenter une émission spéciale, je dus faire mon numéro au Stade de Wembley avec le groupe Fleetwood Mac, dont la chanson *The Chain* servait de conclusion à un spectacle ayant déchaîné les passions : "Boum, diddy boum, diddy diddy boum boum." Fabuleux !

Le producteur Piers Croton avait commandé un énorme gâteau et groupé autour de lui des grands de la F1, dont Bernie, Frank Williams, Jackie Oliver, Ron Dennis, Ken Tyrrell et Peter Warr. *« Chers amis,* leur expliquai-je. *Quand je dirai : "Eh bien, fêtons le dixième anniversaire des Grands Prix," vous lèverez vos verres et direz : "Joyeux anniversaire les Grands Prix !" OK ? » « Ok, »* répondirent ils. Mais je n'avais pas remarqué que Bernie parlait aux autres tout bas et quand leur tour est venu, ils ont crié tous en chœur : *« Mes c... ! »* Hélas, ce ne fut pas enregistré et donc jamais diffusé...

À Indianapolis en 2001, à l'issue des qualifications, il y eut une gigantesque cérémonie pour marquer (et non fêter, du moins je l'espère) le fait que je prenais ma retraite de commentateur. Ce fut une grande surprise et je vis que Michael Schumacher était présent. *« Si c'est assez bien pour Michael, ça le sera pour moi, »* me dis je, et je m'assis à côté de lui. Tony Jardine, brillant maître de cérémonie, invitait les gens à venir au micro, où il leur donnait un papier portant une phrase que j'étais censé avoir prononcée et qu'ils devaient déclamer de la façon dont je l'avais fait moi-même. Ce fut le tour de Michael et la phrase était : *« Voici Michael Schumacher, le fils de Ralf Schumacher ! »*

« Je ne comprends pas, dit Michael. *Que dois-je faire ? » « Vous devez le dire de la façon dont Murray l'a dit »* expliqua Tony. *« Mais quand Murray dit cela, je suis dans la voiture et je ne peux pas l'entendre ! »* répondit Michael. *« Michael,* lui dis-je. *Disons le ensemble. »* J'ai passé mon bras autour de lui et nous avons fait un duo. Grand moment !

Après coup, Michael me dit : *« Pouvez-vous m'expliquer une chose, Murray ? Cette soirée était en votre honneur et ils se sont tous moqués de vous ! » « Oui, Michael, ils sont comme ça. » « C'est votre sens de l'humour à vous Anglais, alors ? » « Oui, je suppose. » « Ah, je vois... »* conclut-il. Mais je me demande souvent s'il a vraiment compris...



"Michael devait dire une phrase de moi... à ma façon. J'ai passé mon bras autour de lui et nous avons fait un duo. Grand moment !"



STEVE ETHERINGTON/LAT


EXCLUSIVE DRIVE
LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE
Vendredi 21 et samedi 22 mars 2014
Le Mans - Circuit Bugatti
ÉDITION 2014
Nombre de places limitées, réservez dès maintenant sur
www.exclusivedrive.fr


SPECTACULAR-EYEWEAR.COM
INFINITI
RedBull
RACING
NOUVELLE COLLECTION OPTIQUE ET SOLAIRE
MATÉRIAUX ULTRA LÉGERS ET FLEXIBLES. DESIGN FONCTIONNEL POUR UN CONFORT EXCEPTIONNEL. TECHNOLOGIES ISSUES DE LA FORMULE 1.