ACTU : LE CHOIX DE PIRELLI POUR ÉVITER LA CRISE...

F1 RACING

Voici venir...

RUSH!

Comment Hollywood s'est emparé d'un duel mythique

B&B MEDIA

DOM. 6.80 € - BELGIQUE 6.20 € - SUISSE 10.40CHF - CANADA 11.95CAN$

L 19828 - 174 S - F: 5,60 € - RD

N° 174 - 5,60 €
Août 2013

SILENCE !

JAMES VU PAR UN VIEIL AMI
"Arrogant, malpoli... mais inoubliable !"

MOTEUR !

NIKI COMMENTE L'ALBUM DE 1976
"800°C, sans oxygène, durant 55 secondes"

ACTION !

LE MAKING OF DU FILM
Ron Howard : "Un défi aussi dur à relever qu'*Apollo 13*"



HUNT VS LAUDA

PLUS ! La **vraie** histoire d'une saison unique

KIMI RÉPOND À *VOS* QUESTIONS **MOTEURS** LA RÉVOLUTION EST EN MARCHE **WEBBER** COMME À LA MAISON



lekiosk.com

DISPONIBLE SUR App Store

DISPONIBLE SUR Google play

F1 RACING

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

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

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

Photogravure
Publicompo - Clermont-Ferrand

Imprimerie
Corelioprinting - Belgique

Vente au numéro MLP - 04 74 82 14 14

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

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

Direction
Gérant et Directeur de publication
Christophe Bonicel
Assistante Véronique Vézier

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

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

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

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, Amérique du Sud, Australie, Brésil, Bulgarie, Chine, Corée, Croatie, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Malaisie, Monaco, Moyen-Orient, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Rép. Tchèque, Roumanie, Turquie, Taïwan par Haymarket Autosport Classic Publications Ltd, une division de Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Broom Road, Teddington, Middlesex TW11 9BE, Grande-Bretagne.
tél +44 208 267 5806
fax +44 208 267 5022

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 utilisés sous licence. La reproduction de tout ou partie des photos, textes ou illustrations sans une permission écrite de l'éditeur est interdite. Le plus grand soin étant apporté au contrôle du contenu de F1 Racing, l'éditeur et l'imprimeur ne pourront être tenus pour responsables d'éventuelles erreurs ou omissions.



PRÉ-GRILLE / Jean-Philippe Vennin / 08.2013

L'exemple type de quand la réalité dépasse la fiction...

À *F1 Racing*, on aime le septième art. Et quand celui-ci aborde le sport automobile, bien sûr, l'utile se joint à l'agréable. Il y a deux ans, nous avions réservé au film *Senna* signé Asif Kapadia la place qui lui revenait eu égard à son sujet mais aussi sa qualité, quand bien même son succès en France fut plombé par une projection dans un nombre de salles ridiculement bas.

D'autres s'étaient chargés de le traiter à sa juste valeur. Parmi eux l'hebdomadaire *TéléObs*, seul média spécialisé de par chez nous dont on se souvient qu'il l'ait vraiment salué, ou les jurys des BAFTA – équivalent des Oscars au Royaume Uni – et du festival de Sundance, cher à Robert Redford, qui lui avaient décerné le prix du meilleur documentaire. Pas moins.

Senna, et ce fut peut-être, paradoxalement, son principal défaut, était largement focalisé sur la lutte fratricide entre Ayrton et Alain Prost. Ce duel était à l'affiche dès les premières minutes pour ne céder le premier rôle qu'à l'approche du funeste week-end d'Imola 1994. Mais on ne peut, après tout, réécrire l'histoire.

C'est aussi un duel, et tout aussi réel, que le réalisateur Ron Howard et le scénariste Paul Morgan ont pris le parti de raconter dans *Rush*, qui sortira en France le 25 septembre : celui ayant opposé Niki Lauda à James Hunt pour le titre mondial 1976. Au cœur d'un été marqué par une sécheresse dont on parle encore en ces temps caniculaires, leur affrontement avait pris une dimension bien plus dramatique que ne l'a jamais fait celui entre Senna et Prost – pourtant toujours cité comme LA référence en la matière. Le parcours tragique de Lauda, qui reçut l'extrême-onction après son accident puis revint, quasiment défiguré, défendre son titre face à un rival haut en couleur – moitié pilote, moitié rock star –, est l'exemple type de la réalité qui dépasse la fiction.

> Ce duel prit une dimension bien plus dramatique qu'entre Prost et Senna.

Là sera peut-être la force de *Rush*, vrai film de cinéma avec de vrais acteurs dedans, plus indépendant que réellement hollywoodien, le premier sur la F1 depuis *Grand Prix* de John Frankenheimer, en 1966. On l'espère digne des mêmes éloges, et même plus, que *Senna*.

Post-scriptum. Ah, une dernière chose : content de vous retrouver...

Follow Anthony on Twitter: @RowlinsonF1R

Contributeurs



Niki Lauda
Revenu de l'enfer pour tenter de garder le titre

En exclusivité pour *F1R*, Niki nous fait partager ses souvenirs de la saison 76 – y compris la suggestion de son ingénieur de dire que le moteur avait cassé au Japon.



Richard Williams
Journaliste expérimenté qui adore les enquêtes

Comment peut-on recréer l'ambiance de la Formule 1 des années 70 sans voiture d'époque à dispo ni budget illimité ? Richard a posé la question à l'équipe de *Rush*.



Peter Windsor
Chroniqueur et membre fondateur de *F1 Racing*

L'ère des moteurs V8 a été caractérisée par une fiabilité exceptionnelle. Peter s'est rendu à l'usine Mercedes de Brixworth pour en parler – et pour évoquer la suite.



Thomas Butler
Le doigt sur la gachette... euh, sur le déclencheur

Thomas ne réalise pas que des portraits posés : il adore aussi prendre les gens sur le vif. Voyez ce qu'il a ramené d'un périple en Finlande avec Valtteri Bottas.

ABONNEZ-VOUS à tarif préférentiel en pages 33, 65 et 97

SOMMAIRE / AOÛT 2013

PREMIER SECTEUR : RUBRIQUES

06 PARADES LES PLUS BELLES PHOTOS DU MOIS
12 PITPASS TOUT CE QUI FAIT PARLER EN FORMULE 1
19 CHRONIQUE : PETER RENCKEN
20 CHRONIQUE : PETER WINDSOR
22 CHRONIQUE : VALTTERI BOTTAS
24 TECHNIQUE : LES MOTEURS 2014
26 ÇA, C'ÉTAIT UNE F1 : LA BENETTON B191

DEUXIÈME SECTEUR : REPORTAGES

28 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS**
Kimi Räikkönen s'est montré particulièrement bavard pour répondre à nos lecteurs sur des sujets aussi variés que le rallye, la musique, la fête... et son avenir chez Red Bull ?

SPÉCIAL **HUNT. LAUDA. *RUSH.***

34 **LA F1 CRÈVE L'ÉCRAN**
F1 Racing a mené l'enquête pour revenir sur la genèse, la mise sur pieds et le tournage de *Rush*, qui sortira en salle à l'automne et retrace le célèbre duel Lauda/Hunt de 1976.

38 **L'ANNÉE DE TOUS LES DANGERS**
Niki Lauda parcourt pour vous l'album photo de 1976 et revient sur la saison qui, pourtant située entre les années de ses deux premiers titres, est bien celle qui l'a le plus marqué.

46 **MON JAMES HUNT À MOI**
Notre collaborateur Peter Windsor, qui côtoya le champion du monde 1976 sur les circuits et fut aussi son voisin, nous livre ses souvenirs d'un personnage complexe et attachant.

50 **1976 PAR CEUX QUI L'ONT VÉCUE**
À travers des archives de la presse spécialisée de l'époque et des témoignages eux aussi d'époque de ses principaux acteurs, revivez ou découvrez l'incroyable saison 1976.

60 **RON HOWARD RACONTE *RUSH***
Plus exactement, ce réalisateur qui figure parmi les plus en vue d'Hollywood explique à *F1 Racing* le défi de transposer la F1 des années soixante-dix au cinéma d'aujourd'hui...

66 **DANS LE GRAND BAIN AVEC BOTTAS**
Nous avons rejoint l'autre Finlandais de la F1 dans son pays cet été pour un petit match de hockey sur glace et un plongeon dans un lac... enfin pour lui, pas pour nous !

72 **INTERVIEW CHRISTIAN HORNER**
Le directeur de Red Bull Racing parle de sa quête d'un remplaçant pour Mark Webber, du jugement dans l'affaire Pirelli/Mercedes et des nouveautés du règlement 2014.

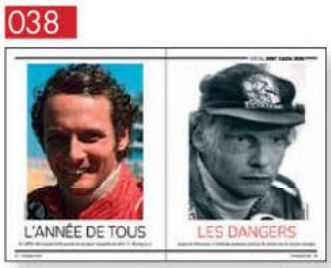
74 **LA THÉORIE DU BIG BANG**
Une visite à Brixworth, où sont conçus et fabriqués les moteurs Mercedes, a été l'occasion de voir comment les motoristes abordent le prochain passage au V6 turbo.

80 **LE "JARGON" DE A À Z**
Petit sujet récréatif mais utile en cette période estivale.

82 **UN DIMANCHE À LA CAMPAGNE**
Le week-end de Silverstone, Mark Webber dort dans sa maison non loin du circuit. Nous nous sommes invités...

TROISIÈME SECTEUR : LIGNE D'ARRIVÉE

088 BILAN : Grand Prix de Grande-Bretagne
091 BILAN : Grand Prix d'allemagne
094 À VENIR : Grand Prix de Hongrie
096 CHRONIQUE : Tom Clarkson
098 CHRONIQUE : Murray Walker

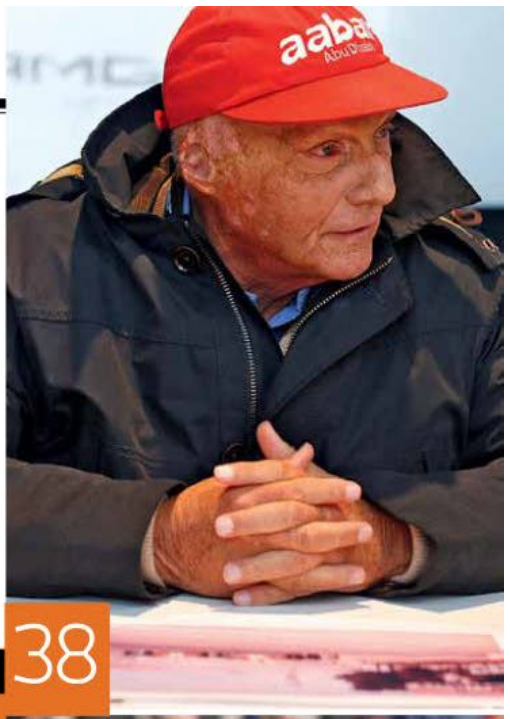


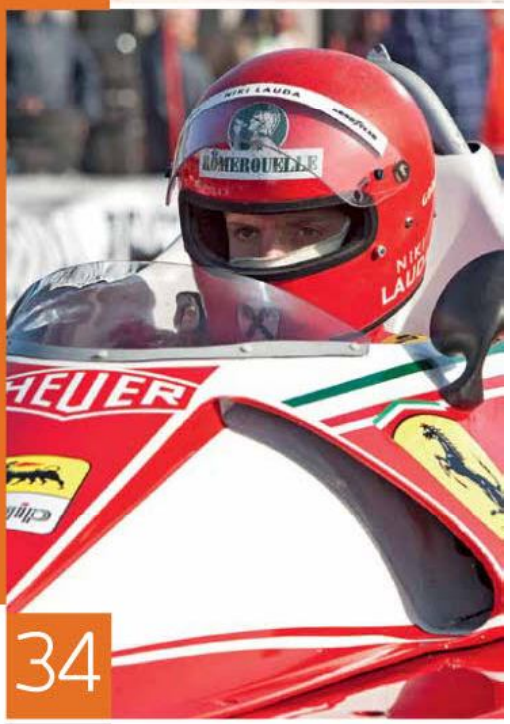


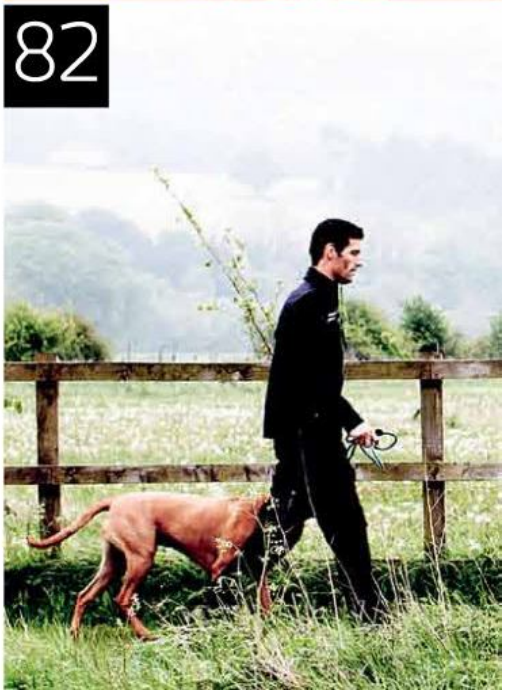




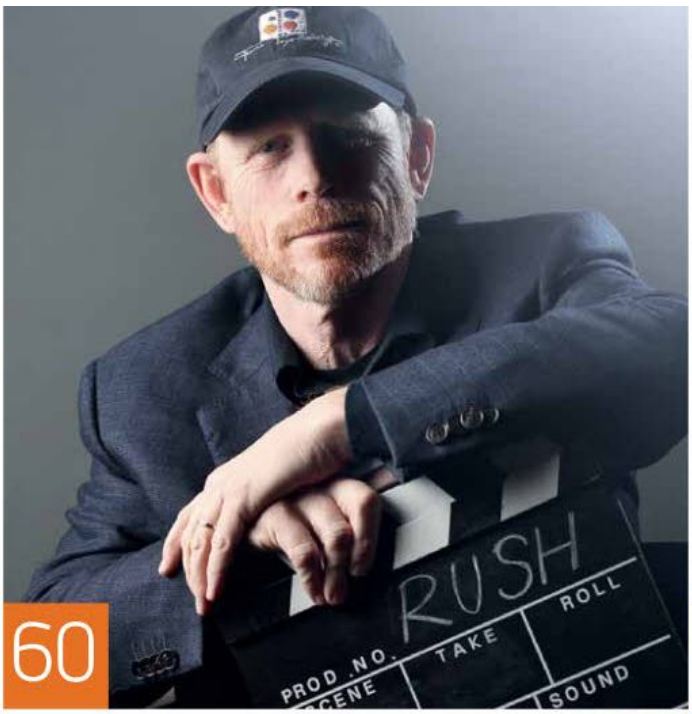


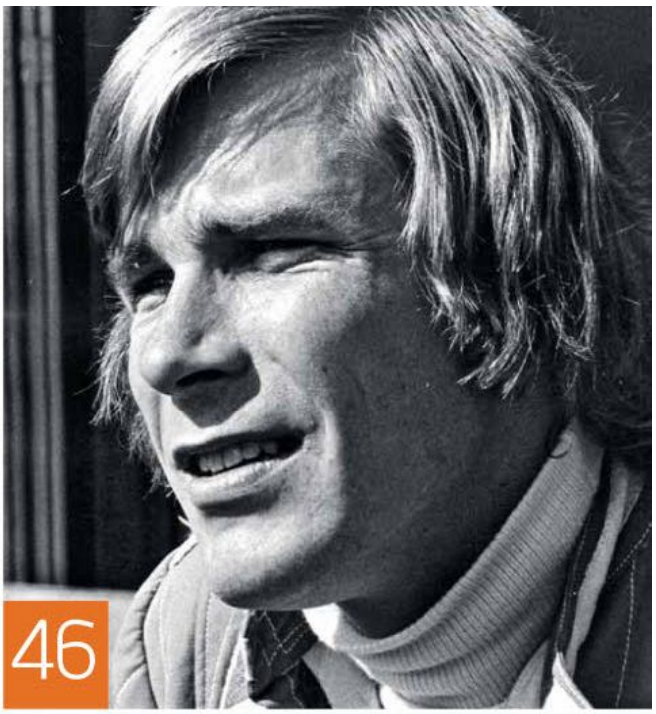









RUSH
PROD. NO.
TAKE
ROLL
SOUND
60


46


Lucas
DAILY MAIL
Marlboro


50



66


F1
RACING

28





Parade

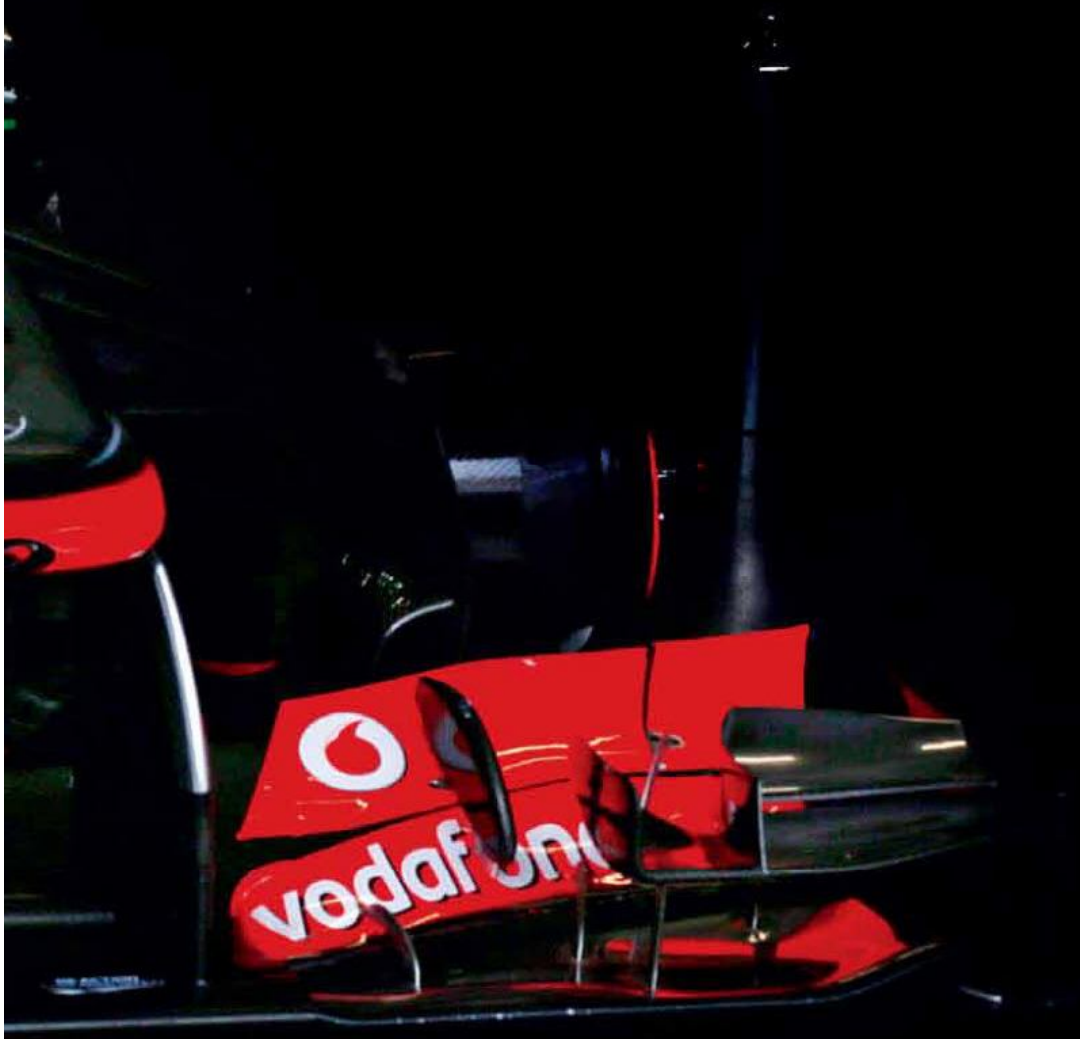
Champagne ! Nico Rosberg prend le temps d'en savourer une gorgée, après un sans-faute vers la victoire au Grand Prix de Grande-Bretagne. Une sortie tardive de la voiture de sécurité a entretenu le suspense, Rosberg ayant dû contenir Mark Webber pour assurer la troisième victoire de sa carrière en F1.
Où Silverstone, Grande-Bretagne **Quand** Dimanche 30 juin 2013
Photographe Steven Tee/LAT


MUMM
CHAMPAGNE
G.H.MUMM
A REIMS
MAISON FONDÉE EN 1827 A REIMS FRANCE
1 BOUTEILLE SUR 2
DOUCE


JOHNNIE WALKER
Santander
Vodafone

Parade

Le bout de la route Jenson Button se glisse dans le cockpit de la MP4-28 pour la première séance d'essais libres du GP d'Allemagne. McLaren vient de confirmer qu'elle en avait fini avec le développement de cette voiture si décevante. La mission lors des dernières courses sera de limiter les dégâts.
Où Nürburgring, Allemagne **Quand** Vendredi 5 juillet 2013
Photographe Steven Tee/LAT




PETRONAS
@lewishamilton



Parade

Il a le regard qui tue Le type dans le garage voisin, plus rapide dans la dernière séance libre, fait un si bon boulot que Lewis Hamilton va devoir tout faire pour reprendre le dessus en qualif. Résultat ? "P1" pour 0,4 seconde avec un tour *"phénoménal"* selon un adversaire.
Où Silverstone, Grande-Bretagne **Quand** Samedi 29 juin 2013
Photographe Vladimir Rys/Getty Images



ENQUÊTE

Pirelli fait demi-tour pour éviter une crise...

Les pilotes qui menacent de boycotter les courses, l'affaire des tests interdits, des pneus explosifs à Silverstone : dure année pour Pirelli. Des changements devaient être apportés.

La relation entre la F1 et son fournisseur de pneus Pirelli a traversé des hauts et des bas mais elle a connu un nouveau creux. Pirelli, aux côtés de Mercedes, a été sanctionné par le Tribunal International de la FIA en juin, pour avoir mené une séance de tests avec une voiture de 2013. Puis, au GP de Grande-Bretagne, la compétence de Pirelli a été mise en question à la suite d'une série de défaillances spectaculaires des gommes.

Les récriminations ont commencé vers la fin mai quand des détails du test de pneumatiques controversé ont filtré aux environs du GP de Monaco. La façon dont ils ont émergé souligne la profondeur des soucis avec Pirelli cette année et combien peu de personnes, à l'exception des pilotes, sont à l'abri de la critique.



Ross Brawn, le *boss* de Mercedes, arrivant au tribunal de la FIA...

Les pilotes ont demandé que des changements soient apportés aux pneus Pirelli pour des raisons de sécurité dès les premières courses de la saison en raison de "délaminations". Pirelli refusa d'admettre que la sécurité était menacée et le problème fut amalgamé avec une demande en parallèle de Red Bull et de Mercedes pour que la durée de vie des gommes soit plus longue.

Dans le désir de protéger ce qui leur semblait être un avantage, Ferrari, Lotus et Force India refusèrent d'accepter qu'il faille changer les pneus. La FIA était incapable d'intervenir, contrainte par ses propres règlements qui stipulent que la spécification des pneus ne peut être modifiée sans l'approbation unanime des équipes.

Dans cette situation de blocage, Pirelli organisa deux tests secrets : l'un avec Ferrari à Barcelone entre les GP de Bahreïn et d'Espagne, l'autre avec Mercedes au même endroit, entre les GP d'Espagne et de Monaco. Le test de Ferrari se déroula avec une F1 de 2011, ce qui est clairement autorisé. Mercedes, n'ayant pas de voiture 2011, disponible utilisa son modèle 2013, ce qui est interdit.

Mercedes avait initialement sollicité de la FIA l'autorisation d'utiliser sa monoplace actuelle et la réponse fut positive à condition que les autres équipes en fussent informées et qu'elles puissent bénéficier des mêmes facilités. Aucune des deux conditions ne fut remplie. Mercedes fut déclarée responsable d'avoir enfreint le règlement, articles 22.4 du règlement sportif et 151c du code sportif, pour avoir illégalement fait participer une voiture actuelle à un test ; mais comme l'équipe avait un accord modéré de la FIA,



... et Paul Hembery, directeur compétition de Pirelli, à la sortie de ce même tribunal.

elle ne reçut qu'une réprimande doublée d'une interdiction de participer au test des jeunes pilotes en juillet à Silverstone.

Le test de Mercedes avait été mis en lumière lors d'une réunion entre le président de la FIA Jean Todt, le directeur de course Charlie Whiting et trois pilotes : Pedro de la Rosa, pilote de développement de Ferrari, Sebastian Vettel de Red Bull et Jenson Button de McLaren.

Les retombées du "Tyregate" menèrent à un refus que Pirelli modifie les spécifications des pneus 2013, remplaçant plutôt la ceinture en acier par une en Kevlar pour pour le GP du Canada mais une piste détrempée le vendredi empêcha de tirer des conclusions significatives.

Face à une intransigeance continue, Pirelli mena ses propres tests et décida de résoudre le problème de "délamination" par une meilleure adhésion entre la carcasse et la bande de roulement. Mais, un problème étant résolu, un autre apparut : Silverstone mit en évidence un point faible entre le flanc et la bande de roulement. La vue effrayante de cinq pneus explosant sur les écrans du monde entier (et un autre hors caméra sur la Ferrari d'Alonso) souligna le fait que quelque chose devait être fait.

La FIA prit le taureau par les cornes. En quatre jours, entre les GP de Grande-Bretagne et d'Allemagne, des pneus à ceintures en Kevlar furent fabriqués en nombre suffisant pour la course du Nürburgring. Une autre modification, sous la forme d'un retour à la construction type 2012, devait être opérationnelle dès la Hongrie car une jonction plus robuste était exigée pour supporter les demandes extrêmes des circuits de Spa et de Suzuka.

La façon dont Pirelli a géré la situation a soulevé des questions sur le choix d'un fournisseur unique de pneus. Mais si certains, dont Jean Todt, préféreraient voir revenir Michelin, cela n'est pas près d'arriver : Pirelli a signé un accord commercial avec Bernie Ecclestone et aucun manufacturier ne voudrait courir sur une piste entourée de banderoles Pirelli...

Todt ne désire pas affronter Ecclestone car il a besoin de l'argent issu d'un nouvel Accord Concorde entre la FIA, les équipes et Bernie – accord qui n'a pas encore été signé – afin de sécuriser ses plans pour l'avenir de la Formule 1. Celle-ci devrait donc avoir Pirelli pour fournisseur ces cinq prochaines années, que cela lui plaise ou non.

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA FORMULE 1

MOIS "COOL" POUR

Rencontrer sa Majesté

Le directeur de l'équipe Red Bull, Christian Horner, s'est vu remettre la médaille de Membre de l'Empire Britannique pour ses services rendus en sport automobile, sur la liste d'Honneur de l'anniversaire de la Reine.

Acheter une vieille F1

Une Mercedes W196 qui courut aux mains de Juan Manuel Fangio a été vendue aux enchères – à un acquéreur inconnu – pour 176,5 millions d'euros, record de prix pour une voiture. Celle-ci a remporté les GP d'Allemagne et de Suisse 1954.

Se faire une toile

Une projection en avant-première de *Rush* s'est tenue le week-end du GP d'Allemagne, à laquelle le réalisateur Ron Howard a invité Niki Lauda, Bernie Ecclestone ou encore Lewis Hamilton. Le film, dont la sortie internationale est prévue fin septembre, a reçu une *standing ovation*.



MOIS "BOF" POUR

Être un ingénieur français

Matt Morris, concepteur en chef de Sauber, est sur le point de quitter l'équipe pour un rôle de directeur de l'ingénierie chez McLaren. Sauber a annoncé qu'Éric Gandelin, un Français, serait son remplaçant.

Être un pilote d'essais britannique (1)

James Rossiter s'est vu offrir une opportunité rare de piloter pour Force India devant son public lors des essais libres à Silverstone, mais une forte pluie l'a empêché de prendre la piste. Ce sera pour la prochaine fois...

Être un pilote d'essais britannique (2)

Suite au "Tyregate", et le tribunal de la FIA ayant banni Mercedes des tests "jeunes pilotes" qui se sont tenus à Silverstone du 17 au 19 juillet, une des victimes collatérales a été l'essayeur de l'équipe anglo-allemande, le pilote de GP2 Sam Bird, ainsi privé d'un roulage bien utile.



CHARLES COATES/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • YASUSHI ISHIHARA/LAT • DPPI/LAT • DANIEL KALISZ/LAT • SEBASTIAAN ROZENDAAL/LAT • ©UNIVERSAL PICTURES

Quiz F1 Racing



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

1 Quel Français a fini 2e sur sa Ligier du GP d'Allemagne 1994 ?
2 Et quel Français a fini 3e sur sa Ligier du GP d'Allemagne 1994 ?
3 Avec quelle équipe Pedro Diniz a-t-il effectué ses débuts en F1 ?
4 Quel fils de champion du monde a testé une Footwork en 1993 ?
5 Pour combien d'écuries Mark Webber a-t-il couru en F1, et sauriez-vous dire lesquelles ?
6 Qui a remporté sa dernière victoire aux Pays-Bas en 1982 ?
7 Qui courut pour Ensign en 1982 et Theodore en 1983 (ci-dessous) ?
8 Combien de GP l'écurie Tyrrell a-t-elle remportés en 1974 ?
9 Quelle équipe de F1 était basée à Surbiton, Surrey, en Angleterre ?
10 Avec quel champion du monde Dorino Serafini a-t-il partagé son volant lors de son unique GP ?





Réponses : **1** Olivier Panis **2** Éric Bernard **3** Forti **4** Paul Stewart **5** Quatre (Minardi, Jaguar, Williams, Red Bull) **6** Didier Pironi **7** Roberto Guerrero **8** Deux (Anderstorp, Brands Hatch) **9** Cooper **10** Alberto Ascari.

CE GARÇON A DE L'AVENIR...

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



Kevin Korjus

C'est qui ?

Un Estonien de 20 ans qui vient de changer de catégorie et court en lever de rideau de la F1 dans les GP3 Series. Les deux dernières saisons, il courait en Formule Renault 3.5 chez DAMS.

Il a fait quoi ?

Kevin a signé sa première pole à Silverstone et après le Nürburgring, il était 3e du championnat. En 2011, il est devenu le plus jeune vainqueur d'une course de World Series à 18 ans, trois mois et huit jours, battant le record de Charles Pic en 2008.

Autre chose à savoir sur lui ?

Il court au sein du Koiranen GP, nouvelle équipe scandinave de F3 fondée par deux frères, Maro et Jaki Koiranen. Ces deux dernières années, Koiranen a fait une assez bonne impression en Formule Renault Europe, avec Valteeri Bottas parmi ses pilotes vainqueurs.

Il a des chances ?

Le directeur d'une écurie aux multiples titres en F3 ayant désigné en privé Korjus comme une star de demain, cela vaut certainement le coup de suivre sa progression éventuelle vers la F1.

MALCOLM GRIFFITHS/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES • ARCHIVES LAT

NEWS

Un permis à points pour les pilotes !

À compter de 2014, les pilotes trop agressifs perdront des points sur leur permis. Et quand les 12 se seront envolés, ils seront suspendus...



Le fameux crash de Spa en 2012.

Les nouveaux moteurs V6 turbo ne seront pas la seule nouveauté en F1 en 2014. La FIA a aussi modifié le règlement sportif. Le point majeur est l'introduction d'une pénalisation par points pour les pilotes.

L'idée est d'allouer à chaque transgression un nombre de points. Celui qui en perdra 12 sur une période de 12 mois sera suspendu pour une course. Cela semble une évolution radicale mais en fait, aucun pilote n'aurait perdu assez de points depuis 18 mois pour encourir un bannissement. Les commissaires gardent cependant la possibilité d'imposer une suspension sans recourir à ce système – comme ils l'ont fait à l'encontre de Romain Grosjean, responsable d'un carambolage à Spa, en 2012.

Deux fautes vaudront la pénalité maximale de cinq points : ignorer le drapeau noir ou le noir et orange qui exigent tous deux un arrêt immédiat du pilote au stand. Une conduite dangereuse coûtera trois points, une conduite imprudente, deux points – et ainsi de suite.

Les autres changements incluent le retour des essais privés, limités, en cours de saison avec quatre séances de deux jours après des courses européennes sélectionnées. Dans le but de réduire les coûts, il y aura aussi une réduction significative des essais en soufflerie et par informatique via la dynamique assistée des fluides (CFD).

Les quatre jours d'essais aérodynamiques en ligne droite ou sur des pistes à rayon constant et les trois jours de test des jeunes pilotes autorisés cette année seront supprimés ; et les huit jours de promotion avec des pneus "contrôlés", que les équipes utilisent pour tester de nouvelles pièces, réduits à deux. Enfin, les pilotes n'auront plus que cinq moteurs au lieu de huit pour toute la saison et les boîtes devront tenir six courses au lieu de cinq à l'heure actuelle.

rapproche de Red Bull... au point, peut-être, de se battre pour le titre !



Hamilton à la lutte avec Vettel et Webber lors du départ du Grand Prix d'Allemagne.

KER ROBERTSON/GETTY IMAGES

ANALYSE

Mercedes prêt à défier Red Bull

Les flèches d'argent sont revenues en tête en ayant résolu leurs soucis de pneus. Mais avec le retour aux gommes de 2012, maintiendront-elles la pression sur Vettel & Co ?

Le retour en forme des Mercedes de Monaco à Silverstone a accru la possibilité pour Lewis Hamilton et Nico Rosberg de lutter au championnat pour rejoindre Sebastian Vettel, Fernando Alonso et Kimi Räikkönen comme principaux prétendants au titre 2013.

Rosberg a remporté deux victoires, à Monaco et en Grande-Bretagne, tandis qu'Hamilton a fini 4e à Monaco, 3e au Canada et a mené la course à Silverstone jusqu'à ce qu'une défaillance de pneu lui ôte toute chance.

Avant le bouclage de *F1 Racing* et le GP de Hongrie, Hamilton comptait 58 points de retard sur le leader, Vettel, alors que l'équipe Mercedes s'était hissée au 2e rang du classement provisoire des constructeurs – confirmant être la seule équipe dont le niveau de performance soit suffisant pour défier régulièrement les Red Bull en qualification.

Après le Canada, Mercedes semblait avoir enfin résolu le problème d'usure rapide des pneus qui l'avait handicapée ces dernières années. Après que Hamilton ait fini 3e à Montréal, le nouveau directeur technique général de Mercedes, Paddy Lowe, a fait remarquer que l'équipe n'avait pas souffert de ses maux habituels d'usure importante des pneus. *« Ce fut comme une course normale,* a-t-il déclaré, *Lewis ne pouvant pas tout à fait rivaliser avec Sebastian ou Fernando. »*

À Silverstone, Mercedes a fait jeu égal avec Red Bull mais en Allemagne, plus dure fut la chute. Les pneus à ceinture en Kevlar y furent introduits, en réponse aux multiples éclatements vus à Silverstone, et Hamilton et Rosberg ne purent terminer respectivement que 5e et 9e.

Lors de la course suivante, en Hongrie, les pneus Pirelli sont revenus à la construction type 2012, ce qui n'était *a priori* pas une bonne nouvelle pour Mercedes. Et si les restrictions sur l'usage des pneus subsistaient, cela pouvait être un obstacle supplémentaire. Le point de règlement qui empêche de permuter les pneus d'un côté à l'autre de la voiture fut cité par Ross Brawn, après l'Allemagne, comme la restriction qui gênerait le plus Mercedes...



Räikkönen, une valeur sûre.

NEWS

Red Bull veut Kimi aux côtés de "Seb"

Räikkönen est en tête de liste pour le volant bientôt délaissé par Mark Webber. Mais Kimi lui-même n'a pas l'air décidé...

La décision de Mark Webber de quitter la F1 à la fin de la saison pour une nouvelle carrière en protos chez Porsche libère un des postes les plus convoités de la F1 : un volant chez Red Bull.

Red Bull a fait savoir que sa *shortlist* concernant le remplacement de l'Australien comprend les noms de Kimi Räikkönen et des pilotes Toro Rosso, Daniel Ricciardo et Jean-Éric Vergne. Hélas, le Parisien en semble exclu et cela devrait se jouer entre Räikkönen et Ricciardo.

Le manager de Räikkönen, Steve Robertson, était présent au GP de Grande-Bretagne où il a eu des discussions avec Lotus et Red Bull. Il semble que Red Bull souhaite engager Kimi, mais que celui-ci n'ait pas encore fait son choix.



Ricciardo rapide mais irrégulier.

Il y a des avantages et des inconvénients à engager Räikkönen autant que Ricciardo. Le Finlandais est une valeur sûre, Red Bull sachant pouvoir retrouver avec lui au moins le niveau de performance dont l'équipe disposait avec Webber, sinon mieux. De plus, la relation avec Vettel aurait sans doute peu de chances d'être aussi tendue.

D'un autre côté, Räikkönen n'est pas aussi impliqué techniquement que Webber (ou que Ricciardo ne le serait probablement). Kimi voudrait probablement quitter le circuit dès que possible, ce qui pourrait être un handicap à l'heure d'apprivoiser le V6 turbo. Ricciardo, quant lui, a démontré une belle rapidité en qualification et a été particulièrement brillant en Grande-Bretagne et en Allemagne. Mais il est trop inconstant et ne serait pas forcément capable de supporter la pression d'un Vettel.

Il semble que si la priorité de Räikkönen serait de rester chez Lotus, tant la situation financière de l'équipe que le départ récent de son directeur technique, James Allison (qui a rejoint Ferrari) sont de nature à l'inquiéter. Il est payé en retard cette année, et bien qu'Éric Boullier, son patron, assure que le problème est résolu, cet aspect n'est pas de nature à convaincre Kimi de signer de nouveau avec l'équipe d'Enstone.

OPINION

Qui chez Lotus ?

L'équipe a déjà envisagé des solutions de remplacement pour chacun de ses pilotes.



Résultats en progression et gros soutien financier : Grosjean gardera-t-il sa place ?

Que Kimi Räikkönen s'en aille ou non chez Red Bull pour 2014, il pourrait y avoir au moins un nouveau pilote chez Lotus la saison prochaine. Le départ potentiel de Kimi ouvre la possibilité d'un baquet vacant à Enstone mais les deux sièges pourraient se libérer en raison des doutes croissants sur l'avenir de Romain Grosjean dans l'équipe.

En Allemagne, Grosjean a pris une belle 3e place derrière Vettel et Räikkönen et il aurait pu finir 2e. S'il pouvait toujours piloter à ce niveau, il serait assuré de courir une troisième année chez Lotus mais son pilotage restait erratique.

Lotus passe pour avoir des problèmes de trésorerie et les six millions que Grosjean est réputé apporter du pétrolier Total valorisent sa présence. En même temps, les candidats ne manquent pas. Nico Hülkenberg, dont la relation avec Sauber est quasiment brisée, est intéressé mais il a peu d'appuis financiers. Pastor Maldonado désirerait quitter Williams mais des sources internes à l'équipe affirment qu'il ne peut se libérer de son contrat : il est lié par un accord de cinq ans entre celle-ci et le pétrolier vénézuélien PDVSA, qui court jusqu'à la fin de 2015. Kamui Kobayashi, l'ex-pilote Sauber, dispose maintenant d'appuis japonais et a aussi été lié à Lotus. Et Paul Di Resta, pilote Force India, ferait un beau prospect bien qu'il soit candidat au volant de Felipe Massa, si Ferrari le remplaçait, tout comme Hülkenberg et Jules Bianchi.

Cela fait beaucoup de prétendants et l'avenir dépend en partie des performances de Grosjean (dernière minute : encore brillant mais encore pénalisé en Hongrie), oui, mais pas seulement (deuxième dernière minute : un nouvel investisseur est annoncé chez Lotus, à hauteur de 35 %)...

STATS

Mark Webber en chiffres

L'Australien au franc-parler bien connu et apprécié s'apprête à quitter la F1 après...

9 GRAND PRIX GAGNÉS

10 439 tours couverts en F1 depuis 2002...

... pour un total de 941,5 points

205 GP COURUS

11 POLE POSITIONS

X 2 X 1

MARK A 2 CHIENS (SIMBA ET SHADOW) ET 1 CHAT (KISKA)

26 COURSES MENÉES (576 TOURS)

37 KILOMÈTRES

entre sa maison d'Aylesbury et le circuit de Silverstone

ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

NEWS

Chambardement chez Williams

Pat Symonds remplace Mike Coughlan, premier stade d'une restructuration du staff technique.



L'arrivée de Pat Symonds, auparavant consultant chez Marussia et ancien directeur technique chez Renault, inaugure une salve de changements de personnel chez Williams. L'équipe a un besoin urgent d'une nouvelle structure technique à la suite du plus mauvais début de saison de son histoire. Sur les neuf premières courses de 2013 (avant le GP de Hongrie donc), elle n'a marqué aucun point.

Symonds va rejoindre l'équipe le 19 aout comme chef du service technique, tandis que le directeur technique Mike Coughlan a quitté l'équipe avec effet immédiat. L'ancien pilote Alex Wurz, qui a joué un rôle en coulisses depuis de nombreux mois, semble avoir été l'instrument de l'embauche de Symonds.

Un vide s'était créé cette année avec le départ des directeurs généraux Toto Wolff et Alex Burns et de l'ingénieur en chef Mark Gillan. Depuis, l'ancien directeur exécutif de Jaguar, Mike O'Driscoll, est devenu directeur général tandis que Claire Williams est patronne déléguée de l'équipe. Mais il fallait renforcer le département technique.



Pat Symonds : "Au même niveau que Brawn et Newey."

Symonds apporte une expérience de valeur comme ex-directeur technique d'une équipe championne du monde et il entraînera le personnel technique pour encourager la promotion interne. D'autres recrutements sont planifiés sur les 18 prochains mois.

« *Pat est l'un des meilleurs techniciens de la F1. Il est du niveau de Ross Brawn et Adrian Newey,* dit un patron d'écurie. *Il a prouvé chez Renault qu'il pouvait remporter des titres et il aura une influence positive surtout si on lui donne le budget.* »

• Marussia, l'ancienne équipe de Symonds, a confirmé qu'utilisera le moteur mais aussi la boîte de vitesses Ferrari à compter de 2014.

NEWS

Sergey Sirotkin vers un premier record en F1...

Le Russe pourrait être le plus jeune pilote jamais vu en F1 – suite à un accord lucratif pour Sauber.

Si Sergey Sirotkin fait ses débuts en F1 en mars prochain, il sera le plus jeune pilote de l'histoire de la discipline à prendre le départ d'un GP. À 18 ans et sept mois, le Russe éclipsera le record de Jaime Alguersuari qui débuta au GP de Hongrie 2009 chez Toro Rosso à l'âge de 19 ans et 126 jours.

L'équipe Sauber en manque d'argent a révélé que Sirotkin était un pilote potentiel pour 2014 dans le cadre d'un contrat lucratif avec trois entreprises russes. Selon un communiqué de Sauber, l'accord, qui a reçu le consentement tacite du président russe Vladimir Poutine, prévoit un programme de développement pour préparer Sirotkin à un poste de titulaire dès la saison prochaine. Le jeune homme court actuellement en World Series by Renault pour ISR et, à ce jour, il est monté une fois sur le podium. Dans le même temps, les promoteurs du GP inaugural de Russie poussent pour qu'un pilote russe soit au départ en 2014 et bien que Sirotkin doive encore obtenir sa superlicence, il est peu vraisemblable que cela entrave sa progression...



Sirotkin court pour l'instant en World Series by Renault.

L'une des trois entreprises russes envisageant de s'allier à Sauber est l'Institut National des Technologies de l'Aviation, dont le directeur général est Oleg Sirotkin... le père du candidat pilote. L'accord est en cours de négociation à Moscou. Le porte-parole de Sauber n'a pas voulu se prononcer sur le montant de l'investissement mais il pourrait dépasser les deux millions et demi d'euros.

Si l'affaire est conclue, ce sera un sauvetage in extremis pour Sauber qui se débat dans les soucis financiers, en particulier pour payer ses fournisseurs. Mais le volet sportif de la promotion des pilotes en F1 en prendrait, une fois de plus, un sacré coup...

GLENN DUNBAR/LAT • CHARLES COATES/LAT • SEBASTIAAN ROZENDAAL/LAT



Dieter Rencken
POWERPLAY

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

TOUJOURS AUCUN SIGNE D'UN DOCUMENT FIXANT LES DROITS DES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA F1...

Depuis un an, la plupart des communiqués de presse de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) consécutifs à la tenue du Conseil Mondial du Sport Automobile (CMSA), comporte ce paragraphe : *« Le Président de la FIA et les Détenteurs des Droits Commerciaux ont noté que les négociations concernant les Accords Concorde étaient proches d'une conclusion et que le contrat entre la FIA et la FOM* [Ndlr : Formula One Management] *serait signé dans un avenir proche. »*

À la suite du dernier CMSA de 2012, des sources avaient signalé que le représentant de la FOM, Bernie Ecclestone, avait déclaré que la mise en place d'un successeur aux Accords Concorde 2010-2012 n'était qu'une question de jours. Sept mois plus tard, le sport le plus coûteux au monde ne s'est toujours pas doté d'une structure officielle.

Après le CMSA de juin, on s'accordait à dire que les Accords 2013-20 seraient signés fin juillet. Vraiment ? Les Accords Concorde définissent les cadres commerciaux, techniques et législatifs que chacun des grands acteurs du sport doit respecter. Ce document originellement bilatéral, liant les écuries et la gouvernance, s'est transformé en accord tripartite – la FIA, les écuries et la FOM – consécutivement à la vente par la FIA à la FOM des droits commerciaux pour 100 ans, en 1999. Les accords ont été signés par les trois parties, les écuries apposant leur signature individuellement.

C'est en contraste avec la dernière déclaration du CMSA qui spécifie *« le contrat entre la FIA et la FOM »* – ce qui implique que des écuries peuvent être tenues à l'écart du processus, cantonnées à un rôle mineur en dépit de leur investissement collectif et du pouvoir de leurs effectifs qui diminuent proportionnellement ceux de la gouvernance et des détenteurs des droits commerciaux.

Les Accords Concorde sortants ont été alimentés par les écuries qui ont apporté une contribution en rapport avec leur statut (avec par exemple l'octroi d'un droit de véto via une majorité dans les Groupes de Travail Technique et Sportif de la Commission F1). Elles ont ainsi pu disposer d'un levier pour amadouer la FIA et la FOM afin qu'elles acceptent leurs termes et conditions.

Son existence a permis l'émergence d'un contrepouvoir qui, de 2009 à 2012, a apporté à la F1 la plus grande stabilité qu'elle ait jamais connue – mais uniquement après que les écuries, sous l'égide de la Formula One Teams Association (FOTA), aient menacé de créer un championnat parallèle.

Ce format ne pouvait perdurer. En 2012, Ecclestone a négocié des accords commerciaux inéquitables, abandonnant Marussia et feue HRT sur le bord de la route. Hormis un versement aux écuries du top dix, ces accords soulignent une refonte de la structure gouvernementale qui octroie à quatre des six premières écuries un plus grand pouvoir dans les urnes et aux deux dernières des droits périphériques. Cette structure existe en tant qu'alternative à une Commission F1 opérationnelle et est en contravention avec le *modus operandi* de CVC Capital Partners, le fonds d'investissement qui détient la majorité des parts de la FOM. Sans surprise, il n'a pas fait l'unanimité.

En 2012, le processus a été redéfini : la bande des six forme un "Groupe Stratégique" qui dépose ses dossiers auprès d'une Commission F1 condensée. Ceci intensifie les motions déposées au CMSA pour ratification et mise en œuvre. Les Groupes de Travail Technique/Sportif ont été réduits à de simples comités consultatifs. De plus, certaines sources affirment qu'Ecclestone pense que les écuries ont cédé leur pouvoir à la FOM en signant des accords commerciaux individuels. Voilà qui laisse à Ecclestone les coudées franches pour négocier directement avec la FIA. Si c'est le cas, le processus devant déboucher sur la signature d'Accords Concorde s'embringue sur un chemin chaotique car les écuries insistent pour être partie prenante dans les négociations.

Lorsque nous avons parlé à un patron d'écurie de la signature d'Accords Concorde à la fin du mois de juillet, il est tombé des nues : *« Quoi ? Mais nous n'en avons même pas vu le premier jet ! »* Un autre : *« Ce document n'est pas légal à moins que les écuries l'aient toutes signé. »* Un troisième : *« Je ne vois pas comment ce serait possible, à moins qu'il y ait l'unanimité. »*

Si l'on assume que les écuries signataires ont effectivement cédé leurs droits à la FOM, cela soulève l'épineuse question de Marussia, qui n'a pas encore eu entre les mains la moindre proposition. Ses droits identiques à ceux de McLaren ou Red Bull, elle n'a donc pu donner son pouvoir à la FOM. Au mieux, un nouvel accord pourrait être signé par la FIA, la FOM et Marussia – il est peu probable que l'écurie russe ratifie un document sans l'avoir soumis à la sagacité de ses avocats.

Les dix autres écuries, soucieuses de ne pas se faire déborder par une équipe mineure, vont probablement se précipiter sur leurs stylos pour signer.

L'issue la plus probable ? Le procès-verbal des CMSA de septembre et de décembre contiendra l'antienne *« signature dans un avenir proche »*. En attendant, la F1 poursuit sa route en pilotage automatique.

"Selon certaines sources, Ecclestone pense que les écuries ont cédé leur pouvoir à la FOM en signant des accords commerciaux individuels. Sauf que Marussia n'a pas eu la moindre proposition entre les mains."



Peter Windsor
DOCTEUR F1

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

CONTRE TOUTE ATTENTE, C'EST NICO ROSBERG QUI ÉMERGE EN PILOTE DE POINTE DE MERCEDES. VOIR LEWIS HAMILTON RELEVER CE DÉFI SERA DES PLUS PASSIONNANT EN CETTE SECONDE DEMI-SAISON.

On se souviendra toujours de 2013 comme de "l'année Pirelli", avec "déflation" en sous-titre et "politique" à la Une. Mais je pense qu'à ce stade de la saison, il est important de se recentrer sur les véritables faits qui comptent dans la course automobile – et la bagarre entre Nico Rosberg et Lewis Hamilton est un fait capital. Les luttes intra-écurie ont toujours été les plus pures dans l'histoire du sport. Pour la simple et bonne raison que les pilotes ont (quasiment) le même matériel et qu'ils jouissent (en quelque sorte) du même soutien de l'écurie. Je ne parle pas ici des duels, avérés ou potentiels. Je parle de styles contrastés et de ce que l'on peut apprendre de deux grands pilotes en observant leur parcours au microscope.

Pensez à Moss-Fangio (Mercedes), Andretti-Peterson (Lotus), Mansell-Piquet (Williams), Prost-Senna (McLaren), Hamilton-Alonso (McLaren) et Vettel-Webber (Red Bull) et vous comprendrez ce que je veux dire. Aujourd'hui, nous avons Rosberg-Hamilton.

Les lecteurs de F1 Racing le savent bien, à l'intersaison, j'avais fait de Mercedes mon équipe favorite pour le titre 2013 [Ndlr : lire cette même chronique dans le n°169 daté du mois de mars]. Mais à l'époque, je pensais que Lewis coifferait les lauriers. Premièrement, je prenais pour acquis que la fortune investie par Mercedes pour s'attacher les services de l'Anglais ferait naturellement pencher la balance de son côté du garage. D'autre part, j'ai toujours eu le sentiment que Lewis était le plus rapide des deux. Bien sûr, je dois réviser mon jugement. Je pense toujours que Lewis est le pilote le plus doué en F1 actuellement, mais je dois admettre que Nico a atteint un niveau qui s'apparente à celui de Prost en termes d'habileté à se focaliser sur ses priorités et à tirer la quintessence de toute situation.



Le passage de Mercedes aux freins Carbone Industrie, qu'il préfère, ne semble pas avoir aidé Hamilton.

Je pourrais bien être totalement à côté de la plaque, mais je pense que l'ascension de Nico au plus haut niveau a été déclenchée par deux facteurs, l'hiver dernier. Le premier est l'insistance de Lewis pour que Mercedes troque ses freins Brembo pour des Carbone Industrie. Dans la sphère de Lewis, nul besoin d'avoir la sensibilité que procurent les Hitco et les Brembo. Lorsque vous utilisez la pédale de frein avec précision, particulièrement dans les phases de gros freinage, la force de décélération est la seule chose dont vous ayez besoin. Carbone Industrie répond parfaitement à ce cahier des charges.

Nico a dû retrouver ses marques avec CI, mais il connaissait le système depuis ses années Williams. Il a pu se demander d'où venait l'obstination de Lewis, pourquoi il chérissait tant CI. Contrairement à Alonso, qui avait forcé McLaren à délaisser les CI au profit des Hitco, Nico a tiré profit du changement. Il a toujours freiné tard, mais n'a jamais donné l'impression – jusqu'à cette année – d'avoir une grande sensibilité dans le pied au moment où la toute première pression est appliquée sur la pédale de frein. C'est-à-dire dans les premières millisecondes. Ni de sentir à quelle vitesse il faut lâcher les freins étant donné toutes les variables qu'il faut analyser. Nico était bien meilleur que Michael dans ce domaine, mais la présence de Lewis l'a forcé à se hisser à un niveau supérieur. Comment y est-il parvenu ? Je ne pense pas que cette faculté puisse être travaillée dans un simulateur. Je parie que l'ingénieur responsable des performances chez Mercedes, Jock Clear, n'y est pas étranger. Nico a été irréprochable dans toutes ses apparitions en piste. À Melbourne, il donnait l'impression d'avoir utilisé des CI toute sa vie.

"J'avais fait de Mercedes mon équipe favorite pour le titre 2013. Mais je pensais alors que Lewis coifferait les lauriers, pas Nico."

Lewis a perdu là un de ses atouts.

L'autre problème venait de la quantité d'informations que Nico devait ingérer au volant. Regarder les images de ses caméras embarquées, c'est contempler un ingénieur du son à sa table de mixage avec un groupe de 26 musiciens à coordonner, ou un petit génie de l'informatique qui intègre cinq iPhone

Nico sable le champagne sur le podium de Silverstone. Les deux Mercedes avaient signé un doublé en qualification (en bas à gauche) mais Lewis n'a pu obtenir mieux qu'une 4e place devant son public.

dans deux Mac tout en discutant avec mille personnes sur Skype. Avec Nico, tout est calibré, pesé, millimétré. Il ne fait rien dans l'urgence – encore une fois, il y a du Prost en lui. J'imagine que ce fut une progression naturelle pour ce polyglotte multitâche. Mais imaginez sa curiosité l'hiver dernier lorsqu'il a entendu Lewis demander que le volant de Mercedes comporte moins de mollettes ! Pour Lewis, la logique était imparable : c'est un pilote de course et il n'aime pas que l'utilisation outrancière de gadgets interfère avec son pilotage.

Pour Nico, c'était une nouvelle brèche dans laquelle s'engouffrer. Il y a le pilotage, la course, et toutes les subtilités qui peuvent les impacter sans que vous puissiez les contrôler. Et puis il y a les paramètres qu'un pilote doit parfaitement contrôler – la forme physique, la vie en dehors des circuits, la connaissance parfaite des systèmes d'exploitation de l'auto. Personne n'en doute, Nico a optimisé ce dernier point. Et il semble bien maîtriser les deux premiers. Lewis a la faculté de plus se concentrer sur le pilotage et d'enchaîner des tours comme celui de la Q3 de Silverstone, lorsqu'il est sur une autre planète dans les freinages à haute vitesse. Mais Nico peut plus jouer avec les paramètres , ce qui lui permet de ne pas concéder beaucoup de terrain en termes de rapidité sur un tour ou de constance en course.



Lewis gagnera des courses dans un avenir proche. Mais il devra puiser au fond de lui pour battre un Nico ultra-rapide. Il sera intéressant de voir comment il réagit à la nouvelle donne sportive, maintenant qu'il s'est familiarisé avec son écurie ; fera-t-il suffisamment son autocritique pour pointer du doigt ce qui incombe à la voiture, à l'équipe et à lui-même ?

Pirelli ou non, pour moi, cette réponse est tout le sel de la seconde moitié de la saison.

STEVEN TEE/LAT • CHARLES COATES/LAT • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Peter nous livre ses souvenirs personnels de James Hunt en page 46 →



VALTTERI BOTTAS
LE DÉBUTANT

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

TOUT AVAIT SI BIEN DÉBUTÉ POUR NOUS AU CANADA... ÇA NOUS A MOTIVÉ POUR FAIRE ENCORE MIEUX.

Mes débuts en F1 ont été difficiles, mais le mois dernier au Canada [Ndlr : chronique rédigée courant juillet], nous avons vécu un incroyable temps fort que je n'oublierai jamais. L'équipe et mon ingénieur de course, Jonathan Eddolls, ont fait un travail fabuleux dans des conditions difficiles. Ils ont pris les bonnes décisions qui m'ont permis d'être 3e sur la grille. Il est dommage que nous n'ayons pas pu la convertir en des points le lendemain. Cela dit, ça a donné un coup de boost à tout le monde après deux mois compliqués.

J'avais dit que comme nous aurions de nombreuses évolutions sur l'auto, et si elles nous permettaient de marquer des points, je plongerais dans le vieux bassin d'aviron olympique de Montréal qui se trouve juste derrière le paddock...

Je n'avais pas roulé sur le circuit Gilles-Villeneuve et ma seule expérience se limitait à deux journées dans le simulateur. C'est notre préparation classique pour nous assurer que tout fonctionne bien et pour essayer de nouveaux réglages avant la course.

> "Nous avions de nombreuses évolutions sur l'auto et j'avais dit que si nous marquions des points, je plongerais dans le bassin d'aviron olympique, juste derrière le paddock..."

Lorsque j'ai finalement pris la piste le vendredi, il ne m'a pas fallu longtemps pour l'apprendre. Je dois dire que c'est un endroit extraordinaire, un peu comme une piste de karting. J'ai rapidement compris que pour faire un bon temps, il fallait s'approcher le plus possible des murs à l'extérieur des virages – sans aller trop loin !

Samedi, la météo était variable et ça a rendu les conditions de piste assez délicates. J'ai terminé 4e des Q1 et Q2. Pour être franc, c'était un peu une surprise. Avant le GP du Canada, ma meilleure place sur la grille était la 14e – entrer en Q3 était donc exceptionnel.

On a trouvé le bon moment pour être en piste, pour ne pas souffrir du trafic. Nous avions toujours les bons pneus et la bonne pression au bon moment. J'étais content de l'équilibre de l'auto.

Lorsque nous avons pris la 3e place finale des qualifications, Jonathan a hurlé dans ma radio : *« P3, méga job ! »* J'étais très content et tout excité dans le cockpit. Personne ne s'attendait à ce qu'on soit à pareille fête, mais je savais que j'allais faire un excellent tour après nos performances en Q1 et Q2. Pourtant, cette 3e place a quand même été une sacrée surprise.

En sortant du parc fermé, j'ai vu les sourires sur les visages des mécaniciens ; ça faisait plaisir à voir. Ils étaient tellement contents, et je pouvais voir ce que cette performance signifiait pour eux. Puis, j'ai posé pour la photo, dans l'allée des stands. Lewis Hamilton et Sebastian Vettel m'ont dit : *« Qu'est-ce que tu fais là ?! »*

Sebastian m'a félicité en conférence de presse, c'était sympa. Bien sûr, j'aurais préféré être en pole, mais je ne le lui ai pas dit. Un jour, peut-être.

Après la conférence de presse officielle, j'ai donné quelques mots en finnois. J'ai parlé de mon père, Rauno, qui était présent – c'était son anniversaire. Ça faisait plusieurs années qu'il n'était pas venu me voir sur un circuit, mais il avait décidé de célébrer son 51e anniversaire à Montréal. Nous avions donc une double raison de faire un bon dîner ensemble en ville, au Keg Steakhouse.

C'est regrettable, mais nos performances sur le sec, le jour de la course, n'étaient pas aussi bonnes. Nous avions des évolutions, mais il est clair que les autres écuries avaient encore plus progressé. Nous n'avons donc pas pu rester aux avant-postes. Pourtant, je me suis bien battu contre Fernando Alonso, dans les premiers tours de course. J'ai réussi à le contenir plusieurs fois. Après qu'il m'a dépassé, je n'ai pu rester dans son sillage. C'était génial de se battre dans le haut du classement et de ne voir qu'une ou deux voitures devant moi. Malheureusement, je n'étais pas assez rapide pour rester au contact des meilleurs et j'ai dégringolé dans le classement. Jusqu'à la 14e place. C'était notre meilleure chance d'obtenir un bon résultat et même si nous avons optimisé notre stratégie, nous n'étions pas assez rapides sur le sec.

Malgré tout, cette performance des qualifications a donné à toute l'écurie Williams la volonté de retrouver cette place dans la hiérarchie. Nous voulons progresser et la prochaine fois, nous viserons la 1ère place. Toute l'équipe a profité de ces instants qui lui ont donné une motivation supplémentaire pour recommencer. Pour moi, c'était grandiose d'obtenir un aussi bon résultat lors de ce qui n'était que mon septième GP. Mais il va falloir attendre encore un an avant que je plonge dans le lac de Montréal...

Les top 3 des qualifications à Montréal. "Lewis et Seb m'ont dit : qu'est-ce que tu fais là ?!"



STEVE ETHERINGTON/LAT

NOUVEAU EN KIOSQUE



Le premier magazine consacré exclusivement à la Porsche 911 qui fête cette année son cinquantième anniversaire.

Cinquante années de passion qui ont marqué l'histoire de l'automobile.
Ce magazine est réalisé par une équipe internationale animée de la même passion : **la 911.**

LE N°2 EST EN VENTE

Un magazine des éditions BOB MEDIA - Editeur de F1 RACING



Les explications de

PITPASS TECH

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

CE MOIS-CI...

Les moteurs de 2014

Pouvez-vous nous expliquer ce qu'entraîne la nouvelle réglementation pour les moteurs de F1 qui entrera en vigueur l'année prochaine ?

La plupart des gens savent que nous allons passer des moteurs V8 de 2,4-litres atmosphériques à des V6 de 1,6-litre turbocompressés avec un plus gros système de récupération d'énergie (ERS, pour Energy Recovery System). L'ERS récupère non seulement l'énergie dégagée au freinage (via le ERS-K) mais aussi la puissance dissipée sous forme de chaleur dans l'échappement (via le ERS-H). Pour en comprendre les implications, il faut se souvenir de quelques leçons apprises à l'école...

Leçon n°1 : chimie Un kilo d'essence contient 43 mégajoules (mJ) d'énergie chimique. Brûlée avec le volume adéquat d'air, cette énergie se dissipe en chaleur. Les moteurs actuels n'ont aucune limitation de l'usage de cette énergie. Accélérateur à fond, ils consomment environ 45 grammes d'essence par seconde, soit 1970 kilojoules (kJ) par seconde.

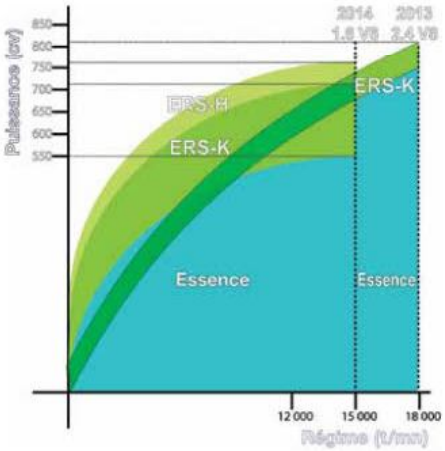
Leçon n°2 : physique La puissance est la quantité d'énergie consommée sur un temps donné. Un joule produit par seconde est un watt (W), et 1000 joules (J) égalent un kilowatt (kW). Ainsi, nos moteurs actuels, consommant 45 grammes d'essence par seconde, devraient produire 1900 kilowatts, soit plus de 2500 chevaux.

Leçon n°3 : réalité Bien sûr, les moteurs de 2013 ne produisent que 750 cv, soit 550 kW. La différence perdue (2500 cv moins 750 cv) est due au fait que le rendement d'une machine n'est jamais de 100 %. Celui d'un moteur de F1 est de 28% à plein régime.

Que signifie tout cela ?

Les nouveaux moteurs auront une consommation limitée à 100 kg d'essence par heure, soit 28g par seconde. Si le futur moteur avait le même rendement que le V8 actuel, il ne développerait que 450 cv. Même avec l'ajout de systèmes actuels de récupération d'énergie, il manquerait encore de performance. L'astuce consiste à améliorer l'efficacité du moteur lui-même et adjoindre la récupération d'énergie au niveau de l'échappement. On attend un rendement de 35 % des moteurs qui seront alors capables de fournir 550 cv avant adjonction du moteur électrique et de la récupération des calories des gaz d'échappement.

V8 DE 2013 ET V6 DE 2014 : COMPARAISON



- La ligne de 2014 montre un meilleur couple et un "aplatissement" à 500 cv/15000 t/m, plus les 160 cv fournis par l'ERS-K et l'ERS-H.
- La ligne de 2013 offre une courbe plus saccadée, atteignant 750 cv/18000 t/m et incluant les 60 cv apportés par le KERS actuel.

Comment fonctionne le système de récupération d'énergie ?

Le nouvel ERS sera très différent du dispositif utilisé aujourd'hui. À l'heure actuelle, on ne récupère que l'énergie cinétique dégagée par les freins, à hauteur de 80 cv pendant seulement 6,7 secondes par tour, ce qui équivaut à 400 kJ. En 2014, on pourra tirer dix fois par tour de l'énergie des batteries et deux fois plus de puissance, soit 160 cv pendant 33 secondes à chaque tour. Cette puissance sera récoltée et relâchée via un moteur générateur électrique, le MGU-K [Ndlr : K pour "kinetic" en anglais, ou cinétique en français].

Plus important, un autre système de récupération d'énergie sera autorisé, associé au turbo. C'est un autre moteur générateur, le MGU-H [H pour "heat", la chaleur] qui est relié directement à l'arbre du turbo. Il produit aussi de l'énergie électrique mais ne l'envoie pas vers les batteries. Il la dirige directement vers la transmission, sans aucune limite de débit – ce qui améliore d'autant le rendement global de la transmission.

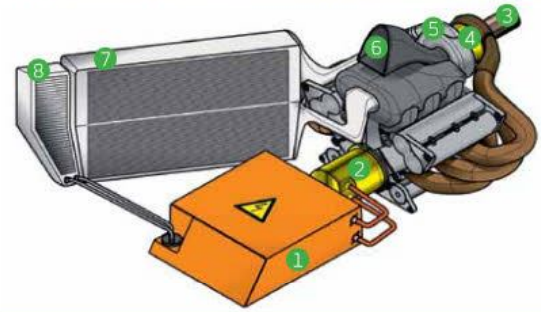
Cela va-t-il rapprocher les moteurs de F1 de ceux des voitures routières ?

Très certainement. Le rendement peut être estimé par la consommation d'essence du moteur pour chaque kilowatt de puissance produite par heure. Les bons moteurs de série consomment environ 245g/kW-heure, mais accélérateur ouvert en grand et à plein régime, cela peut être pire. Les moteurs actuels de F1 consomment 280g/kW-heure, ce qui est supérieur à n'importe quel moteur de série ; mais les moteurs 2014 utiliseront moins de 240g/kW-heure au régime maximum, ce qui les place en tête du rendement des moteurs. Les techniques utilisées pour atteindre de tels chiffres se retrouveront sur les voitures de tourisme dans quelques années pour peu qu'elles soient bâties sur des technologies émergentes plutôt qu'exotiques.

Vous décrivez les règles de 2014 comme l'un des bouleversements majeurs de l'histoire de la F1. Pourquoi donnent-elles tant de maux de tête ?

L'architecture des moteurs sera assez différente et exigera une profonde réflexion mais, en soi, je ne dirais pas qu'elle générera des maux de tête. Le plus gros problème est qu'il faudra désormais loger une zone de refroidissement plus grande dans la voiture. L'exigence de refroidissement pour l'huile et l'eau du moteur est moindre que

RENAULT. ILLUSTRATIONS : CRAIG SCARBOROUGH



LE MOTEUR TURBO 1,6 LITRE TURBO DE L'AN PROCHAIN DANS LE DÉTAIL

1 Système ERS
2 ERS-K MGU
3 Sortie d'échappement
4 ERS-H MGU
5 Turbocompresseur
6 Entrée d'air
7 Refroidisseur turbo
8 Refroidisseur ERS

Le V6 Renault sera utilisé par Red Bull, Toro Rosso, Caterham et probablement Lotus l'année prochaine.



sur les moteurs actuels mais il faut refroidir le KERS et l'air, sortant chaud du turbo, admis dans le moteur. C'est un point qui n'a jamais dû être traité sur un moteur atmosphérique. Au total, les différents échangeurs thermiques exigeront une surface double de celle des moteurs actuels. En outre, les changements apportés aux règles relatives au châssis et à l'aérodynamique obligent à repartir d'une page blanche.

À partir de quand les équipes ont-elles commencé à travailler sur les voitures de 2014 ? Et combien de temps auront-elles passé à étudier les nouvelles règles ?

Chez Marussia [chronique réalisée avant le passage de Pat chez Williams], nous avons commencé à étudier le nouveau règlement début mars 2012. Nous sommes une petite équipe et à cette époque, nous n'avions qu'un seul aérodynamicien et un concepteur explorant les implications du nouveau règlement.

L'équipe des aérodynamiciens a commencé ses investigations en CFD [dynamique des fluides, ou conception assistée par ordinateur] en 2012 mais elle se concentrait essentiellement sur la production de la voiture de 2013. Cependant, les changements nous ont obligés à transférer le développement sur la voiture de cette année relativement tôt et maintenant, à l'exception de quelques personnes travaillant à résoudre les inévitables problèmes que soulève le modèle actuel, tous nos concepteurs et aérodynamiciens sont focalisés sur 2014.

Pourquoi la F1 prend-elle cette direction ? Est-ce pour encourager les grands constructeurs à revenir dans la discipline ?

Nous devons fabriquer des moteurs plus proches de ceux des voitures de tourisme pour attirer plus de constructeurs et retenir ceux déjà présents, mais il est bon aussi de voir les sports mécaniques s'engager dans la protection de l'environnement plutôt que d'attendre puis de réagir à des critiques sévères de notre sport. Il faut maintenant s'assurer que notre message atteint le grand public plutôt que d'ensevelir notre technologie sous un voile de secret, selon notre pratique coutumière.

Ça, c'était une F1 !

N°18 : la Benetton B191

Encore une monoplace victorieuse née du crayon de John Barnard.



Conçue pour l'équipe Benetton par l'ancien concepteur de McLaren puis directeur technique de Ferrari, John Barnard, la B191 propulsée par un moteur Cosworth connut des moments mémorables en course durant un peu plus d'une saison de service actif.

Avant son retour en F1 comme fournisseur unique de pneus en 2011, la dernière victoire de Pirelli en F1 remontait au GP du Canada 1991. Nelson Piquet y hérita de la tête de la course, au volant de sa B191, au dernier tour après que la Williams de Nigel Mansell se soit arrêtée dans la ligne droite, pratiquement en vue du drapeau à damier.

Cette victoire fut la source d'une grande fierté pour un Barnard enchanté qui n'était pas présent et qui annonça son départ de l'équipe une semaine plus tard. *« Chaque voiture que j'avais conçue avait gagné lors de sa première saison et quand Piquet s'est imposé à Montréal en 91, la tradition a été respectée, »* déclara-t-il plus tard.

La B191 (dont la version "B" révisée et à pneus Goodyear, qui allait disputer les trois premiers GP de 1992, est photographiée ici) causa un choc quand elle fut présentée en raison de la hauteur de son nez par rapport à l'aileron avant. Bien que la différence ne fut pas aussi grande que sur la Tyrrell 019 à nez haut apparue un an plus tôt, le concept marquait une tendance dans la conception des F1 qui perdure de nos jours, ouvrant le passage du flux d'air sous le plancher.

« Tout le monde parlait du nez de la B191, dit Barnard. *C'était le même concept que celui de la Tyrrell 019, relevé pour améliorer l'aérodynamique, mais je ne pensais pas que cela nécessitait le dessin en aile de mouette de la Tyrrell. »*

Benetton utilisait des montants incurvés qui libéraient le milieu de l'aileron et constituaient une fixation plus solide. L'intention avec le

TEXTE JAMES ROBERTS **PHOTOS** TIM KENT

ADAPTATION RICHARD FAUX

BENETTON B191 : FICHE TECHNIQUE

Moteur	3,5 litres Ford HBA5 V8 (72°)
Puissance	730 cv
Régime maxi	13 800 t/m
Poids du moteur	120 kg
Empattement	2880 mm
Transmission	Benetton 6 rapports manuelle
Carburant	Elf
Pneus	Pirelli & Goodyear
Principaux pilotes	Michael Schumacher, Nelson Piquet, Martin Brundle











nez relevé et ces deux montants était de faire passer un flux d'air moins "pollué" sous la voiture, pour améliorer l'adhérence de l'avant et l'efficacité du diffuseur. En outre, le grand aileron arrière augmentait la motricité, d'où de plus grandes vitesses de passage en courbe.

La boîte était en position transversale mais les logiciels n'étaient pas au point et un levier de vitesses manuel était utilisé au lieu des palettes de commande électroniques.

« Le châssis était intéressant, dit Barnard. *Pour l'essentiel, il était moulé de façon conventionnelle depuis l'extérieur, mais le tiers avant était moulé de l'intérieur, permettant de monter le pédalier directement sur la coque sans mécanisme compliqué. Ensuite, nous collions une fine peau de forme aérodynamique par l'extérieur. »*

Pour 1992, Benetton revint donc aux pneus Goodyear et sa voiture intérimaire, la B191B, permit au jeune Michael Schumacher d'exprimer son remarquable talent en course. De fait, la B191B photographiée ci-dessus, châssis 06, est la voiture avec laquelle il signa son premier podium en F1, finissant 3e du GP du Mexique derrière les Williams-Renault dominatrices de Nigel Mansell et Riccardo Patrese.

« Le circuit de Mexico était un défi pour une F1, se souvient Schumacher. *Je l'aimais, d'une certaine façon, car il était très différent des autres – mais il fallait être très prudent. Il était très bosselé et très glissant car une bonne partie avait un nouveau revêtement. C'était un tracé dangereux. La Benetton y était incroyablement bonne, particulièrement en termes d'aérodynamique et de réglages. En fait, l'aéro était son point fort, un peu comme il le fut pour la B195 de 1995. La B191B négociait très bien les bosses. »*

Cette Benetton fut, à bien des égards, un point de départ...

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

Kimi Räikkönen

Connu pour être un taiseux, Iceman s'est fait volubile pour répondre à toutes vos questions sur des sujets aussi variés que les cocktails, le hard-rock, les soirées festives ou le badminton.

TEXTE JAMES ROBERTS **PORTRAITS** ANDREW FERRARO/LAT

Le mot "anticonformiste" ne rend pas vraiment justice à Kimi Räikkönen. Rapide comme l'éclair, le Finlandais a une approche peu orthodoxe de la vie qui tranche singulièrement avec celle de ses coreligionnaires formatés. Sa rapidité et son génie ne souffrent pas de ses mœurs.

Connaissant bien sa réticence à lever le voile sur sa vie, nous craignions que cette entrevue ne tourne court, mais Kimi a apprécié de ne pas avoir à répondre aux mêmes sempiternelles questions qui l'attendent en conférence de presse. Ce sont vos questions. Vous n'avez pas hésité à aborder certains des aspects les plus intéressants de sa vie.

Mais vous avez omis une question – à laquelle il a obstinément refusé de répondre ces derniers temps : sa coiffure. Le crâne rasé sur les côtés, c'est du plus curieux effet. Un pari perdu ? Une soirée animée ? On la garde sous le coude pour la prochaine fois...

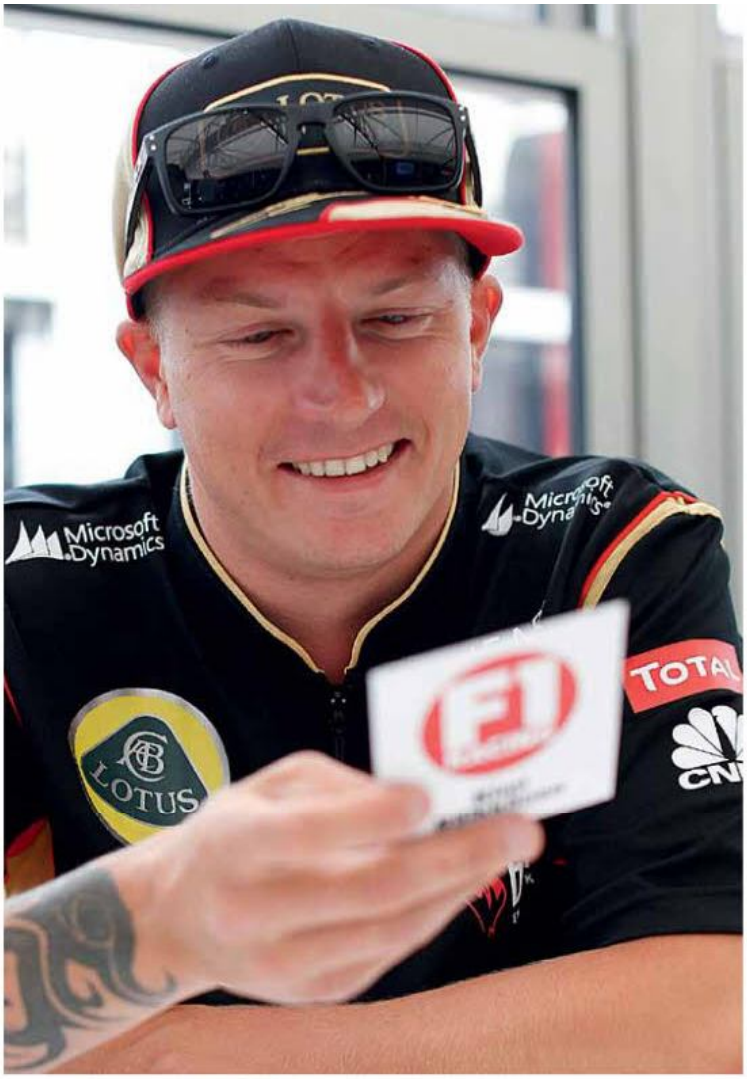
Quelle était votre relation avec votre copilote de rallye, Kaj Lindström ?
Briony Dixon, Royaume-Uni
Je le connaissais avant qu'il soit mon copilote. C'est un ami et j'espère qu'un jour nous ferons de nouveau des rallyes ensemble. De toute évidence, il vous faut un bon copilote – il est très expérimenté et il sait exactement quoi faire. Il m'a appris énormément de choses. Nous avions une très bonne relation et lorsque vous êtes sanglés dans la même voiture 12 heures par jour, ça ne peut pas marcher si vous n'êtes pas amis. Ce serait un cauchemar. C'est un type sensationnel.

De toutes les voitures de tourisme que vous avez pilotées ou possédées, laquelle a votre préférence ?
Shane Wood, Royaume-Uni
Une Volkswagen Multivan car on peut y entreposer beaucoup de choses, on peut la laisser n'importe où et si quelqu'un l'érafle, ce n'est pas bien grave. Personne n'y prête attention. C'est un utilitaire et il se pilote comme une voiture normale. C'est ce que j'utilise au quotidien.

J'ai lu qu'en Formule Renault, il fallait vous réveiller pour grimper dans l'auto avant le départ d'une course. Dormez-vous souvent avant une course ?
Richard Beard, Royaume-Uni
Oui, si j'en ai le temps. Mais tout dépend de l'agenda. Parfois, ce n'est qu'une demi-heure. J'aime dormir lorsque j'en ai l'occasion.

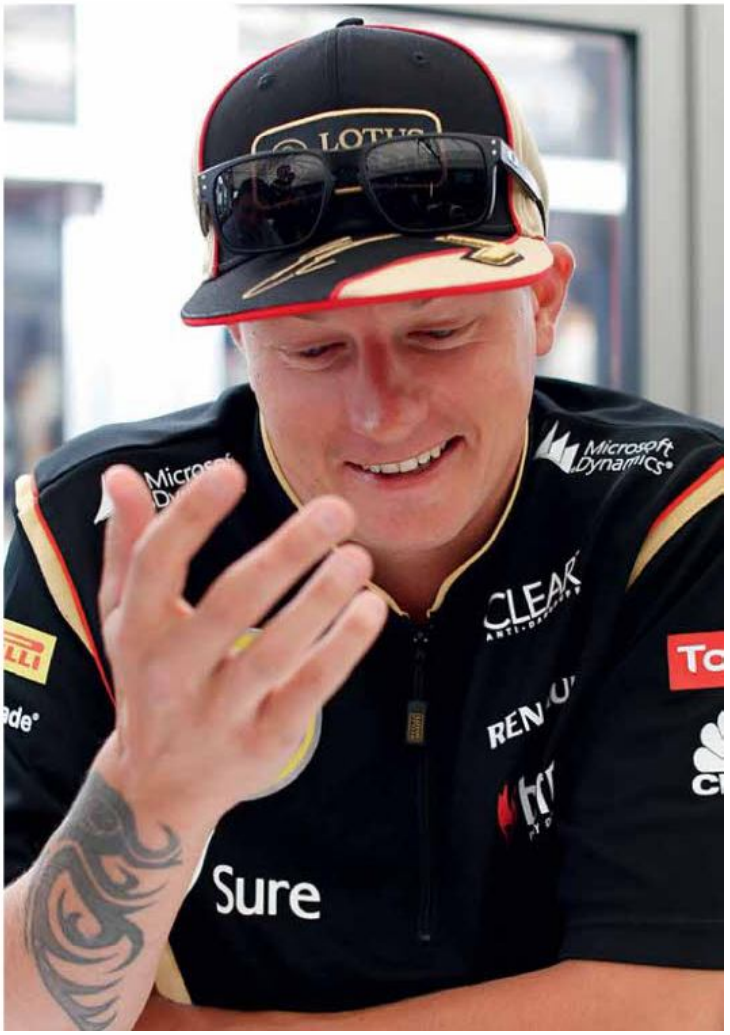
Le tatouage sur votre avant-bras a-t-il une signification ?
Brian Waldron, États-Unis
Non, aucune. →

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE


Microsoft Dynamics
LOTUS
TOTAL


Microsoft Dynamics
CLEAR
PIRELLI
LOTUS
RENAU
Sure


Microsoft Dynamics
LOTUS


Microsoft Dynamics
CLEAR
Sure



"J'ai rencontré Seb à une fête et on a parlé un peu. C'est un type normal. On est devenus amis et on a commencé à jouer au badminton ensemble."



Comment êtes-vous devenu proche de Seb Vettel ? Lequel de vous est le meilleur au badminton ?
Lily Fenton, Royaume-Uni
Je suis sans conteste le meilleur au badminton, j'ai gagné tous nos matchs jusqu'à présent. Je ne me souviens plus lors de quelle course nous nous sommes rencontrés, mais c'était à une fête. Nous avons échangé quelques mots. C'est un type normal. Nous sommes amis et nous étions presque voisins. Nous avons commencé à jouer au badminton ensemble, mais ça fait un moment que nous n'avons pas fait de match car il a déménagé. La dernière fois remonte à l'année dernière.

Je suis également un grand fan de James Hunt ; qu'admiriez-vous le plus chez lui ?
Andrew Creed, Royaume-Uni
Il ne s'agit pas que de lui ; j'aime surtout l'époque. C'était plus fun et plus relax. Je suis sûr que ça aurait été sympa de courir à la même époque que lui. J'aime le style d'alors... C'était un peu différent de maintenant.

Votre nom apparaît sur les remerciements d'Axl Rose, de Guns'n'Roses, sur l'album *Chinese Democracy*. Pourquoi ?
Natalie Bartholomew, Royaume-Uni
La première fois que j'ai rencontré Axl, c'était en Angleterre ; je ne me souviens pas de l'année, quelque chose comme 2004. Guns'n'Roses donnait un concert, je suis allé les voir et nous avons discuté. J'étais un fan de leur musique lorsque j'étais jeune.

Quel bénéfice avez-vous retiré de quitter la F1 pour vous concentrer sur le WRC ? Recommanderiez-vous le même transfert à d'autres pilotes de F1 ?
Chris Graham, Royaume-Uni
J'aimerais faire du rallye en même temps que la F1. Je ne pense pas que ce soit dangereux. Je sais pourquoi on ne laisse pas faire les pilotes : il y a eu un drame [Ndlr : l'accident de Robert Kubica], mais ça peut arriver n'importe où sur la route. J'aime ça, c'est très différent, c'est un sport difficile et très amusant. Je ne sais pas si faire du rallye m'a aidé, mais ça ne m'a certainement pas fait de mal. Ce n'est pas facile, mais j'aimerais en faire encore. J'espère que ce sera le plus tôt possible. Ça dépend de pas mal de facteurs.

Vous êtes connu pour ne pas dire grand-chose. Comment décririez-vous votre saison 2013 en trois mots ?
Stella Kourtellidou, Royaume-Uni
Pas si mal.

Est-ce que les obligations médiatiques vous pèsent ? Que feriez-vous si vous aviez du temps libre ?
Kyle Griffiths, Royaume-Uni
Les médias, ça fait partie du travail – ça a toujours été le cas. Honnêtement, ce n'est pas ce qui me motive, je ne suis pas un grand amateur, mais je sais qu'il y a plein d'autres choses en F1 en dehors du pilotage. C'est normal, c'est toujours la même histoire, les mêmes gens année après année. Ça fait simplement partie du boulot.

Est-il probable de vous voir courir pour Red Bull l'année prochaine, aux côtés de Vettel ?
Jessica Kelsey, Royaume-Uni
Je ne sais pas. J'ai dit plusieurs fois que je n'avais pas de contrat pour l'année prochaine. C'est pourquoi je ne peux pas répondre. Si je le savais, je serais heureux de l'annoncer. On arrêterait de me poser sans cesse la même question.

Étiez-vous vraiment *« en train de ch... »* au GP du Brésil 2006 lorsque Martin Brundle vous a demandé pourquoi vous n'étiez pas à la cérémonie Schumacher/Pelé ?
Jorge Murillo, Espagne
Oui. Je ne mens pas. Sinon je n'aurais pas avancé cette excuse. J'étais aux toilettes.



Aimeriez-vous sortir avec moi ?
Mari Armant, États-Unis
Je ne sais pas. Ça dépend de beaucoup de choses. Vous sortez avec quelqu'un en pensant que c'est quelqu'un de bien et vous passez du bon temps. Mais il est impossible de dire oui.

Quel est le meilleur révélateur du talent d'un pilote : la F1 ou le WRC ?
Chris Hand, États-Unis
Je dirais le rallye car c'est très difficile et il y a plein de facteurs sur lesquels il faut se concentrer en même temps. En F1, vous apprenez le circuit, mais dans une voiture de rallye, chaque virage est

De toutes les Formule 1 que vous avez pilotées au fil des ans, laquelle est votre préférée et pourquoi ?

Christian Marin Kaldman, Mexique

Il y en a plusieurs et il est donc difficile d'en choisir une seule. Peut-être la Ferrari avec laquelle j'ai été champion, en 2007 – c'est la plus importante que j'ai pilotée. Il y a aussi la McLaren de 2005, qui était vraiment rapide.







Ses F1 préférées : la McLaren MP4-20 de 2005 et la Ferrari F2007 avec laquelle il fut titré. Ci-contre, sa Citroën DS3 de 2011 en WRC.

différent, à chaque spéciale. Personnellement, je pense que le rallye est plus difficile. Les pilotes de rallye diront peut-être que la F1 est plus dure, mais de mon point de vue, c'est le contraire.

Toutes ères confondues, quelle F1 aimeriez-vous le plus piloter ?

David Leon Adams, Nouvelle-Zélande

J'aimerais prendre le volant des voitures des années 60 ou 70. Je les ai seulement vues de près, je me suis assis dedans. Mais je ne les ai jamais pilotées. Ça serait très sympa de voir comment elles se comportent. Ça serait une toute autre histoire par rapport aux F1 modernes.

Qu'est-ce qui a traversé votre esprit l'année dernière lorsque vous avez pris cette échappatoire qui était une voie sans issue, au Brésil ?

Peter Sim, Royaume-Uni

Je l'avais empruntée une fois auparavant, et il n'y avait pas de barrière. Une fois sorti de la piste, je savais qu'il était plus rapide de revenir par-là, mais cette fois-ci, il y avait une barrière et j'ai dû faire demi-tour. J'espère que la prochaine fois, elle sera ouverte.

Qu'est-ce qui vous fait sourire ?

Paul Williams, Royaume-Uni

Beaucoup de choses, pas une en particulier. Des choses agréables.



Quels sont votre plat préféré, votre boisson préférée, votre ville préférée ?

Adam Jaros, République Tchèque

Je n'ai pas de plat favori. J'aime le poulet et les pâtes et j'aime bien le lait, surtout lorsque je suis chez moi. Pas de Russe Blanc, j'ai arrêté d'en boire... Et ma ville préférée est probablement Zurich. C'est fun et pas démesuré.

Retourneriez-vous chez Ferrari ?

Marek Sawczuk, Pologne

Je ne sais pas. Je sais que j'ai dit plusieurs fois que je ne le ferai jamais... mais on ne sait jamais.

Est-il difficile de piloter un bateau de course tout en portant une combinaison de gorille ?

Adam Richard, Australie

En fait, je n'ai pas fait de course avec, mais tout le monde croit que c'est le cas. J'étais à bord, mais je ne le pilotais pas. Sur la photo qui a été publiée, il ne s'agissait pas de moi, mais personne ne le sait car j'étais également en combinaison – on était six en tout. →

STEVE ETHERINGTON/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • JAKOB EBREY/LAT • MCKLEIN/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

VOUS POSEZ LES QUESTIONS



Si un cocktail devait porter votre nom, quelle en serait la recette ?
Yannick Hedou, France
Probablement de la vodka, du soda et du jus d'orange.

Vodka ou Red Bull ?
Bob Mcewan, Royaume-Uni
Vodka.

Comment vous êtes-vous intéressé aux sports mécaniques pour la première fois ?
Ronald Ooms, Belgique
Un ami de mes parents faisait du karting. Je suis allé le voir et j'ai pu tenter ma chance. Mais avant ça, je faisais un peu de motocross. Mon frère faisait également de la compétition en motocross.

Quelle est votre glace préférée ?
Jason Batty, Royaume-Uni
Probablement vanille/chocolat.

Étant donné votre amour pour les motos, avez-vous déjà envisagé de faire de la compétition ?
Simon Andrews, Royaume-Uni
Je continue d'en faire, lorsque j'en ai l'occasion. En Finlande, j'ai fait quelques courses et si j'avais plus de temps libre, j'en ferais plus.

Qui frapperiez-vous le plus volontiers, Sergio Pérez ou Luca di Montezemolo ?
Thomas Halstead, Royaume-Uni
Je ne réponds pas.

Qu'est-ce qui vous tiendrait éveillé toute la nuit ?
Steve Barlow, Royaume-Uni
Beaucoup de choses car j'aime vivre la nuit. Quand je suis chez moi, je me lève tard. J'ai toujours préféré la nuit.

Avez-vous été proche de piloter pour Williams quand vous êtes revenu en F1 ?
Stratos Filalithis, Royaume-Uni
Très proche. Nous avons discuté. Mais était-ce très près ? Moins qu'avec Lotus bien sûr, mais pas si loin. Mais je ne pense pas que ça se serait passé comme on s'y attendait.

La moitié de la saison est passée ; quelles sont vos chances d'être champion du monde cette année ?
Deborah Hargreaves, Île de Man
Ce sera dur, c'est une certitude. Notre vitesse n'a pas toujours été excellente dernièrement. J'essaierai jusqu'à ce que ça ne soit Île de Man plus possible. On ne sait jamais, les choses peuvent changer.

De toutes les formes de sports mécaniques auxquelles vous avez touché, laquelle représente le plus gros défi ? Laquelle aimeriez-vous essayer ?
Wayne Scobie, Royaume-Uni
On m'a offert de piloter une Ducati de MotoGP, mais je ne suis pas certain d'avoir le temps. Ça serait sympa de l'essayer un jour, juste pour voir si elle est rapide.

Avez-vous aimé faire votre service national ?
Steve Bather, Royaume-Uni
Non. Mais après coup, c'était fun. Sur le moment, je n'ai pas aimé du tout et je voulais arrêter.

Vous adorez les gadgets, quel est le dernier que vous ayez acheté ?
Mike Stafford, Royaume-Uni
Honnêtement, je n'ai pas grand-chose. J'ai eu quelques voitures, mais je les ai vendues. Mon jouet préféré du moment est une moto de cross.

Appréciez-vous d'autres pilotes ?
Philip Waterman, Royaume-Uni
Je m'entends bien avec la plupart d'entre eux, mais Sebastian est celui que je connais le mieux. Je ne sais pas ce que font les autres et pour être honnête, ça ne m'intéresse pas.

Fumez-vous ?
Roman Pacak, Royaume-Uni
Parfois.

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...

STEVEN TEE/LAT

ABONNEMENT TRANQUILLITÉ



LES AVANTAGES DE L'ABONNEMENT

1 AN
11 NUMÉROS

- **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

Pour vous 38 €

SOIT 39% D'ÉCONOMIE*

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 **438,00 €** au lieu de ~~61,60 €~~. (Étranger et D.OM.-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.

F1RAC174/12M11N

LA F1 CRÈVE L'ÉCRAN

Transposer au XXIe siècle l'intensité et l'esprit de la Formule 1 des années soixante-dix, voilà le défi technique relevé par l'équipe de *Rush* et qui n'a rien à envier à ceux de la discipline. *F1 Racing* relate le tournage de ce nouveau classique des "films de course"...

PHOTOS STUDIO CANAL & RON HOWARD

Aucun des deux fils de James Hunt ne l'a jamais vu courir. Mais ils sont là, Tom et Freddie, nés quelques années après le retrait de la F1 de leur père et aujourd'hui adultes, au premier rang dans cette tribune de Brands Hatch, le regardant signer une victoire controversée au GP de Grande-Bretagne 1976 – un des moments les plus marquants de la saison qui le vit remporter le titre.

« Tom et Freddie sont venus nous voir, explique Andrew Eaton, coproducteur du film *Rush. En faisant un arrêt sur image, on peut les voir. Le plus bizarre pour eux a été de regarder quelqu'un redisputer une course que leur père avait gagnée. »*

Le tournage de *Rush* a suscité d'autres moments d'émotion impliquant la famille Hunt. En 2011, Peter et David, deux des frères de James, n'avaient pas accueilli le projet avec un grand enthousiasme.

« Quand quelqu'un décède, il entre dans le domaine public, dit Eaton dans un sourire un peu contrit. *On a approché les Hunt dès le début – Peter est malheureusement décédé depuis – et un dîner fut organisé. Ils étaient très réservés. Je me suis dit qu'ils y voyaient un passage en revue de toutes les hôtesses de l'air et autres infirmières avec qui il a pu avoir une aventure. J'ai compris leur sensibilité. On leur a juste dit : "Bon, on va s'y mettre et on verra bien ce que vous en pensez." »*

Le produit fini ne dissimule en rien le fait que Hunt ait pu collectionner les conquêtes. Mais au début de cette année, une fois le tournage terminé, une projection spéciale à été organisée. Eaton était présent. *« Elle était réservée aux proches : sa mère et toute sa famille, soit une trentaine de personnes,* dit-il. *Je me suis assis. À moins d'être dans la pièce, on ne sait jamais ce que les gens pensent réellement. Au bout de 20 minutes, je me suis dit que c'était une grosse erreur que d'être dans cette salle avec une femme dont le fils est décédé et toute sa famille, que je ne n'avais rien à faire là. Mais ils ont semble très bien réagir. »*

Il n'y eut aucun problème de ce genre dans le camp adverse de la rivalité sur laquelle se concentre le film. Niki Lauda avait été "engagé" quasiment dès le lancement du projet, quand le scénariste anglais Peter Morgan – surtout connu pour les brillants *Frost/Nixon*, *The Queen* et *La Taupe* – s'est emparé d'une idée déjà lancée par le producteur Jeremy Thomas et le réalisateur Paul Greengrass. Morgan vit à Vienne avec son épouse, Lila Schwarzenberg, princesse autrichienne et amie de Lauda. Si le scénariste ne connaissait rien au sport automobile, il s'est laissé prendre par l'histoire et s'est vite attaqué au script.

« Quelqu'un avait approché Peter pour écrire une histoire sur les années 70 et Sir Jackie Stewart, explique Andrew. *Il ne trouvait pas l'histoire si bonne que ça. Il avait rencontré Niki en quelques occasions, a fait son propre travail de recherche et s'est aperçu que le sujet Hunt/Lauda était bien meilleur. Mais il n'a jamais fait lire le scénario à Niki, et nous n'avons jamais cherché son approbation. On n'a parlé que de choses techniques – des détails concernant les casques et les combinaisons, ou les choses qu'ils s'étaient dites avec James. Peter a dit : "Nous allons faire ça de la façon dont nous voyons les choses. Chacun doit accepter que l'on essaie de créer une histoire dramatique."*

Certaines des anecdotes racontées à Peter par Niki sont incroyables. Au Nürburgring, le jour ou il a eu son accident, un fan lui a demandé un autographe puis d'y ajouter la date. "Pourquoi ?" a-t-il demandé. "Au cas ou ce soit votre dernier". Ron Howard, le réalisateur, a dit que si quelqu'un avait relaté cet épisode sans qu'il ait existé en vrai, les gens n'y auraient tout simplement pas cru. »

L'arrivée d'Howard, une fois Greengrass écarté, permit au projet de décoller. *« Elle lui a donné plus d'envergure,* dit Eaton qui, à ce moment, venant de terminer un film avec Morgan et d'intégrer l'équipe, a approché Eric Fellner de Working Title, la société de production de *Senna*. Fellner et Morgan sont amis, tandis qu'Howard a dirigé l'adaptation à l'écran de sa pièce *Frost/Nixon*. Les pièce du puzzle se mettaient en place.

La réaction du monde de la F1 fut d'abord sceptique. *« On est allés voir Bernie Ecclestone,* raconte Eaton. *Il nous a dit que quelqu'un vient le voir une fois par an pour lui dire : "Je vais réaliser un film sur la F1" – et que ça ne se fait jamais. C'était un peu : "Revenez quand vous aurez fini." »*

L'intrigue se situant à une époque pré-Ecclestone de la F1, son feu vert n'était pas nécessaire. *« Ce n'était pas un problème,* poursuit Andrew, *mais Ferrari et McLaren sont très proéminentes et il a été compliqué d'obtenir leur* →

ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN


TEXACO
GOODYEAR
CHAMPION
Canon
Marlboro
OMP
21

concours. » C'est là que les liens de Fellner avec Ron Dennis et sa relation avec Ferrari, dont il collectionne les modèles, furent d'une grande aide.

Fellner alla présenter le projet à Universal, le budget fut revu à la hausse et un casting réuni, les rôles principaux revenant à Chris Hemsworth et Daniel Brühl. Et comme pour toutes les tentatives de réaliser un film sur la course automobile, la technologie fut un problème.

Jim Hajicosta, mordu de sport auto depuis plus de 30 ans et comptable cinéma, devint coproducteur et prit en charge de réunir le matériel exigé. Aidé de Stuart McCruden d'Historic Formula One (un championnat d'anciennes F1 très prisé outre-Manche), il assembla une grille de 24 monoplaces originales de 1976. Leurs propriétaires furent cajolés en même temps qu'appelés à coopérer (« *C'était la première fois que les deux Tyrrell six roues se trouvaient réunies depuis 1977,* » rapporte Eaton), et, pour certains, persuadés d'autoriser que des caméras soient montées – avec une prudence extrême ! Parmi les pilotes recrutés figura Jochen Mass, équipier de Hunt chez McLaren en 1976, et Chris Drake, bien connu du milieu des courses historiques.

Hajicosta commanda également plusieurs répliques, basées sur divers châssis F2, qui pourraient être pilotées par les principaux acteurs. « *En regardant bien, on peut dire que ce ne sont pas les vraies,* admet Eaton, *mais pour entrer ou sortir des stands, ça suffisait. On a ainsi pu faire une prise de vue de Chris Hemsworth rentrant au stand et quand il relève sa visière, on voit ses yeux à lui.* »

Pour un coût de 100 à 115 000 euros chacune, deux répliques d'une Hesketh et d'une Brabham arrivèrent de chez WDK Motorsport à Stockbridge en Angleterre, deux répliques de Ferrari de chez Rob Austin Racing à Pershore, deux BRM, une Penske et une March de chez Mirage Motorsport dans le Norfolk, – huit voitures construites à partir de rien, équipées de V8 Rover ! Elles sont actuellement exposées et seront probablement vendues. « *Comme ça, on pourra récupérer notre argent,* » dit Hajicosta, le comptable prenant soudain le dessus sur l'*aficionado*...

Les séquences de course reproduites avaient eu lieu à Crystal Palace, Kyalami, Interlagos, Brands Hatch, au Nürburgring, au Paul Ricard, à Monza, Watkins Glen et Fuji. Comme il n'était pas possible de se rendre partout (la piste de Crystal Palace ayant même disparu corps et bien), l'ingéniosité cinématographique a permis de mêler des images d'archives à d'autres nouvellement filmées sur différents sites en Angleterre.

Sur le vieil aéroport de Blackbushe, dont le dernier moment de gloire survint quand Bob Dylan et Eric Clapton y donnèrent un concert devant 200 000 personnes en 1978, un coté de la piste devint la ligne droite de départ et d'arrivée d'Interlagos, l'autre de Kyalami. Les voitures roulèrent d'abord dans un sens, puis dans l'autre, les caméras changeant de côté. Brands Hatch est devenu le Ricard, où eut lieu le test de Lauda pour BRM (« *Tous ceux qui connaissent Brands reconnaîtront sa tribune...* » admet Eaton) ainsi que Monza. Cadwell Park se mua en Crystal Palace pour une bagarre en F3 quand les deux protagonistes étaient au début de leur carrière (bien qu'Howard ait un peu pris ses distances avec la réalité : c'est Dave Morgan qui ferrailla ce jour-là avec Hunt, pas Lauda), tandis qu'une partie vallonée du tracé joue le rôle du vieux Nordschleife. Blackbushe, Snetterton et Donington "doublent" Fuji où le titre se joua sous le déluge. Des images originales prises par hélicoptère de Monza et du Nürburgring sont aussi utilisées, pour dépeindre la foule présente sur les GP : « *Ron voulait que les gens sachent à quel point ces événements attiraient du monde,* » explique Andrew.

Les gros accidents sont une des marques de fabrique des films de course : pensez à cette BRM P261 catapultée dans le port de Monaco dans *Grand Prix* de John Frankenheimer, ou à l'explosion d'une Ferrari 512 dans *Le Mans* de Lee H Katzin, cher au regretté Steve McQueen. Forcément, *Rush* ne fait pas exception. Pour l'accident qui faillit être fatal à Lauda, sur le Nordschleife, des images d'archives ont été mélangées à de nouvelles tournées à l'endroit exact du drame, le gauche rapide précédant

Le diable est dans les détails...

Monoplaces d'époque ont été mêlées à de nouvelles, tout comme pour les images...









Ci-dessus : Chris Hemsworth, Daniel Brühl et... leurs répliques. En haut à d. : Hemsworth est un Hunt plus vrai que nature. Ci-contre : Howard (à g.) et le scénariste Paul Morgan.

Bergwerk, dans lesquelles des images scannées en 3D d'une vraie Ferrari 312T2 ont été insérées. Et l'accident, qui eut lieu en août, ayant dû être filmé en avril, le décor des montagnes de l'Eifel à été, comme dit Hajicosta, *« probablement un peu verdi »* en post-production.

Globalement, cela dit, l'équipe à eu de la chance côté météo. Il lui fallait de la pluie pour les scènes du Nürburgring et de Fuji, et elle l'a eue. Eaton se souvient cependant d'un jour de tournage du départ de Fuji avec 150 figurants, Japonais pour la plupart, où il fallut faire appel au service des effets spéciaux : *« Le tournage à débuté à 8h30 ce jeudi matin. Ils ont dit : "Ok, on lance la pluie" – et ces pauvres gens ont compris qu'ils allaient passer toute la journée à se faire rincer. Une femme à dû être conduite à l'hôpital, après un gros coup de froid. »*

La reproduction des panneaux et banderoles d'époque à nécessité une grande attention. *« C'est compliqué,* dit Eaton. *On peut penser que les marques vont dire : "Ouais, super !" Mais il y a des images comme celle du casque de Niki qui s'envole, et aucun fabriquant ne veut y être associé. Les gens de McLaren ont été étonnés en voyant que nous avions des logos Marlboro sur les voitures. Il y a eu de nombreuses discussions avec des avocats sur ce sujet [en raison de la loi en vigueur dans de nombreux pays]. Quand vous achetez un modèle réduit aujourd'hui, il n'y figure plus la moindre publicité pour une marque de tabac. Mais nous nous sommes dit que si nous passions autant de temps à tout rendre le plus proche possible de là réalité, il serait ridicule d'enlever ces autocollants des voitures. Nous les avons retirés de certains casques, car ceux-ci sont souvent filmés en gros plan et il fallait bien fixer une limite. »*

L'homme chargé de tout capter sur une multiplicité de caméras – jusqu'à 35 pour les scènes les plus complexes – était Anthony Doc Mantle, cinéaste anglais basé au Danemark qui avait exercé auparavant ses talents sur *Slumdog Millionnaire* et *28 Jours Plus Tard* de Danny Boyle, *Antichrist* et *Dogville* de Lars von Trier ou encore le sublime *Festen* de Thomas Vinterberg. *« Les Japonais lui envoyaient tous leurs nouveaux modèles de caméra,* explique Eaton. *Ils disaient : "Nous pensons que celle-ci doit convenir, dites-nous ce qu'elle peut vraiment faire" !»*

Le film est clairement une vitrine pour Doc Mantle, autant que pour Mark Coulier, spécialiste en maquillage (au sens large) qui gagna un Oscar et un BAFTA pour avoir transformé Meryl Streep en Margaret Thatcher dans *La Dame de Fer* et à été engagé pour reproduire les terribles blessures à la tête et au visage de Niki Lauda. Idem pour Jody Johnson, superviseur des effets visuels, dont les travaux précédents incluent *Bons Baisers de Bruges* et *Indian Palace*. De l'avis d'Andrew, le talent et l'ingéniosité des techniciens qui ont travaillé sur le film vaut bien ceux que l'on peut trouver en F1. *« Et encore, ce n'est pas un film d'Hollywood,* ajoute-t-il. *C'est un film britannique indépendant. Les seuls Américains impliqués étaient Ron Howard et Todd Hallowell [producteur associé]. »*

Le budget de 50 millions de livres (un peu moins de 60 000 euros), fait-il remarquer, est *« assez élevé »* pour un film britannique. Et d'ajouter : *« Ron et moi avons estimé que fait par un studio américain, il aurait couté entre 90 et 100 millions [100 à 115 millions d'euros]. J'ai grandi dans ce métier en produisant des documentaires et me dis que le financement doit aller à l'écran. Quand on voit 20 personnalités se déplaçant en jet privé, dilapidant l'argent, c'est dur à avaler. »*

Le monde de la F1 à finalement compris que *Rush* était une affaire sérieuse et lui a déroulé le tapis rouge. *« Il y a eu un tournant l'année dernière,* dit Eaton, *quand Ron s'est rendu au GP de Monaco avec George Lucas [créateur de* Star Wars*], un de ses bons amis, et qu'il a marché sur la grille, croisant des gens qui lui disaient : "Wouah, vous l'avez vraiment fait, et ça semble très prometteur." L'accueil a été bon. C'est la première fois que les gens de la F1 se sont dit que ça pourrait être sympa. »*

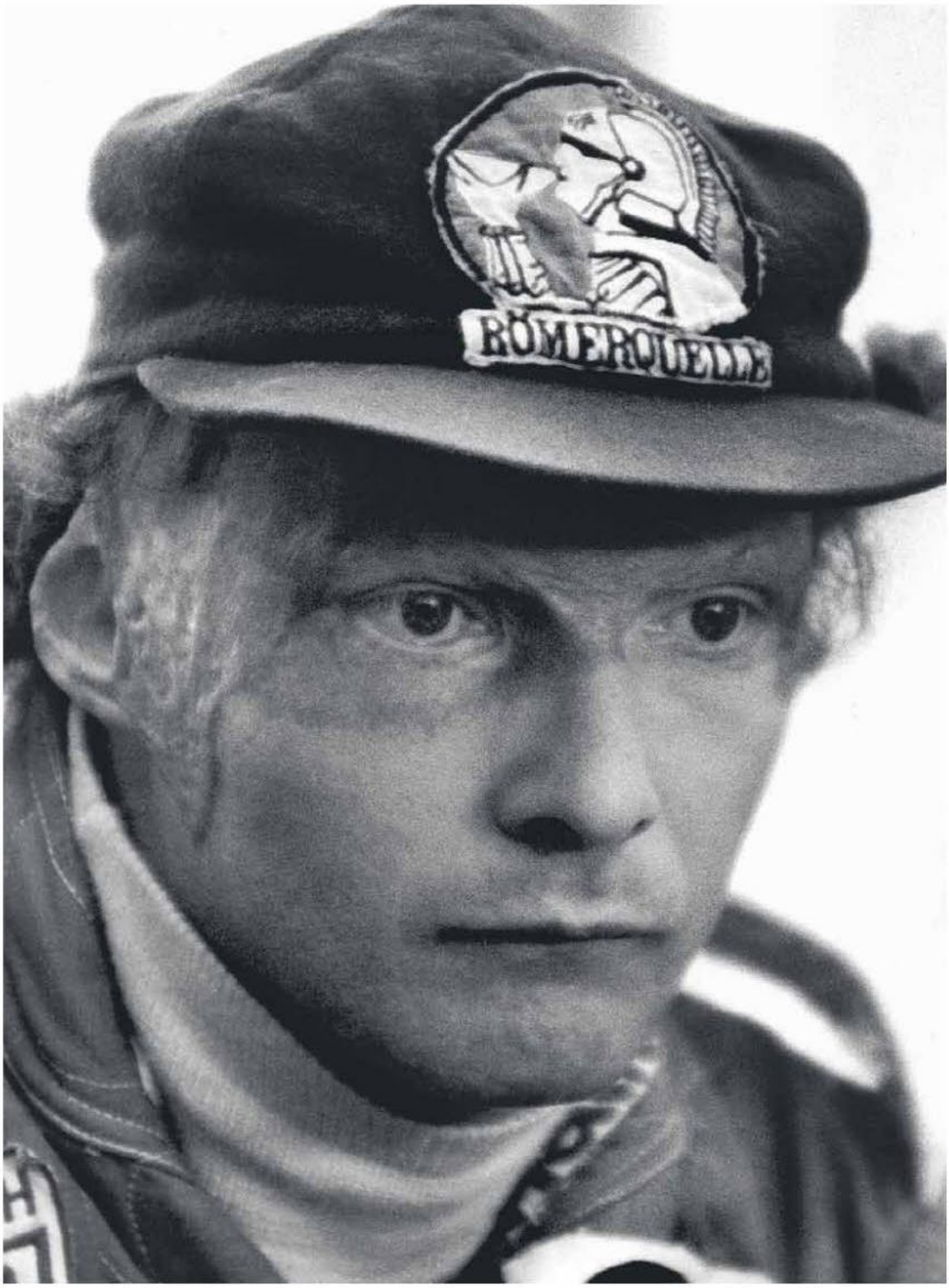
Les critiques positives et les bons résultats de *Senna* au box-office ont, d'après lui, montré la voie. *« C'est assez drôle,* conclut-il, *mais une des choses les plus importantes est que ça a attiré beaucoup de femmes vers un sport qu'elles trouvaient sans doute ennuyeux. Et cela, tellement Senna lui-même était un personnage sexy, intéressant et emphatique. Beaucoup de femmes avec qui j'en ai parlé m'ont dit : "Je ne connaissais rien à la F1 mais j'ai adoré le film." Et quand nous avons testé* Rush, *les avis les plus positifs sont venus de femmes de 35 ans et plus. Et moi qui pensais que nous faisions ce film pour une bande de passionnés... »*



ADAPTATION RICHARD FAUX

L'ANNÉE DE TOUS

En 1976, Niki Lauda faillit perdre la vie dans sa quête du titre. *F1 Racing* lui a



PORTRAITS: LAT ARCHIVE

LES DANGERS

proposé d'évoquer, à l'aide de quelques photos, la saison qui l'a le plus marqué.





Champion du monde en titre

La presse britannique rapporta à l'époque que Lauda était devenu quelque peu truculent après avoir conquis son premier titre mondial en 1975...

« Les journalistes, bien sûr, ont leur propre point de vue mais je ne pense pas avoir changé du tout, que j'aie été champion du monde ou pas. Sur cette photo, je trouve que j'ai l'air très heureux – et même séduisant, non ? [Rires] Ils devaient donc se tromper... »



Luca di Montezemolo

Le regard d'un homme qui monte... Le jeune et inspiré patron de l'équipe Ferrari a "marqué des points" en 1976.

« Regardez-le bien. Il a l'allure de quelqu'un qui sait qu'il va faire de grandes choses, non ? Il était très bon. Il m'a offert un volant chez Ferrari en 1973. Il avait la responsabilité totale de l'équipe. Il manquait d'expérience au début mais il s'est adapté et imposé rapidement. Nous étions très compétitifs. Nous avions et nous avons encore une bonne relation. »



Un excellent début de saison

James Hunt avait été 0,02 seconde plus rapide en qualif à Interlagos mais Lauda le passa dès le départ et s'envola vers une victoire confortable.

« C'était où, ça ? São Paulo, au Brésil ? Je me souviens que j'étais très rapide au début de 1976. La voiture était très bonne et fiable. Mauro Forghieri, l'ingénieur en chef de Ferrari, savait y faire. Je me suis échappé loin en tête du championnat. C'était une année facile. Dites-moi, combien de courses ai-je gagnées ? Six ? [En fait, cinq] La plupart au début, c'est vrai, y compris celle-ci et la suivante. Je dominais. Tout se passait peut-être trop bien… »



La vie dans les stands

Cette photo illustre le contraste avec le fonctionnement d'une équipe moderne – remarquez les mécaniciens ne semblant pas bien savoir quoi faire…

« Oh oui, les choses étaient complètement différentes. Pas d'ordinateurs, pas de relevés télémétriques. Tout reposait sur moi, sur la liaison entre mes fesses et mon cerveau. C'était à moi de dire aux techniciens ce qu'il fallait modifier ou non sur la voiture et les mécaniciens devaient résoudre le problème. De nos jours, tout est informatisé, il y a des gadgets [il veut dire des capteurs…] dans tous les coins, ça n'a plus rien à voir. Selon moi, ce n'était pas plus facile ou plus compliqué. En gros, il n'y avait aucune aide.

[*F1 Racing* lui montre les adhésifs sur les conduits de frein et lui demande comment, en l'absence de données, il était décidé de monter ces caches ou pas et Lauda répond en riant] « Ils font la même chose de nos jours. Ça semble juste un peu moins stupide. Comment décidait-on ? Un gars posait la main sur le disque de frein et disait *"zut, c'est trop chaud !"* ou *"trop froid !"* » →



ANDREW FERRARO/LAT • ARCHIVES LAT

À propos d'équipiers et de consignes d'équipe

On dit que Lauda n'avait pas une haute opinion de ses équipiers. Quand un journaliste lui demanda si Carlos Reutemann était selon lui un équipier ou un rival en 1977, il répliqua : « Ni l'un ni l'autre. » Mais à Long Beach en 1976, Clay Regazzoni fit la pole et gagna avec près de 50 secondes d'avance.

« Clay, dans un bon jour, était très compétitif, il n'y a aucun doute là-dessus. Il m'a mis une grosse pression, même si j'étais plus rapide que lui, tout le long de la saison. C'était aussi un brave type. S'il gagnait une course, c'était parce qu'il était meilleur que moi.

Y avait-il des consignes d'équipe ? [Il parle avec emphase, tapant de la main sur la table]. Ferrari préparait toujours les voitures à l'identique et vous n'étiez le leader de l'équipe que si vous rouliez devant. Ce jour-là, dans cette course, ce devait être lui le leader.

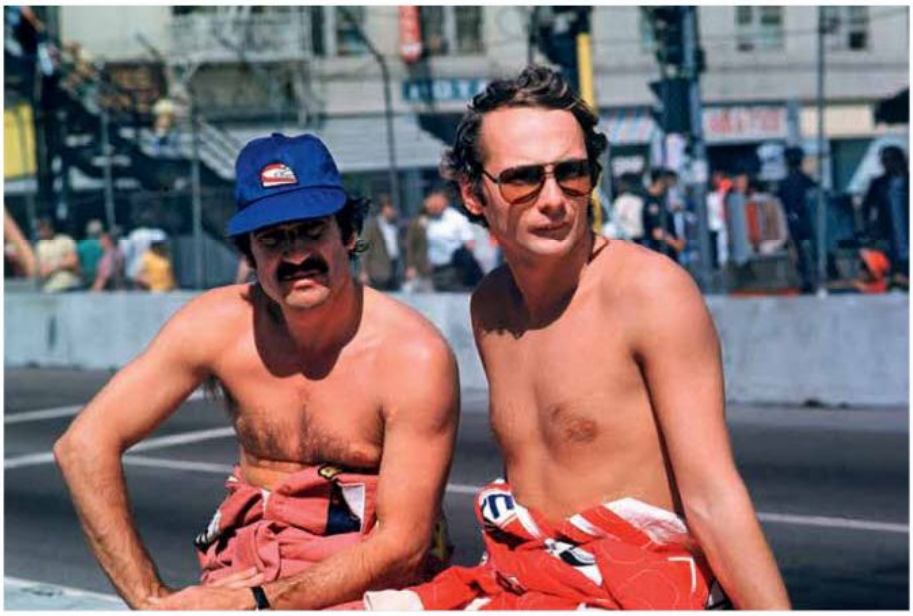


Il y a une fois, à Monaco en 1974, où j'avais fait la pole et choisi le côté droit de la piste – à l'époque, le plus rapide des qualifications choisissait de quel côté il s'élancerait. Regazzoni était 2e. Le dimanche, quand je suis arrivé pour la course, nos positions étaient inversées.

Je suis allé voir Montezemolo et lui ai demandé : *"Qu'est-ce qui se passe?"* Il a dit : *"J'ai décidé de changer." "Pourquoi ?" "Parce que Peterson, notre plus gros rival, est en deuxième ligne et que nous voulons qu'il parte du côté gauche, afin qu'il soit plus facile pour Clay et pour toi d'aborder le premier virage."*

J'étais vraiment ulcéré. Je savais ce que je faisais. Nous partions l'un à côté de l'autre, pas comme aujourd'hui. [Il mime une grille actuelle où les voitures sont décalées.]

Qu'est-il arrivé ? Clay a pris la tête, j'étais 2e. Je l'ai "poussé" très fort sans me soucier de ce qui se produirait et il a fait un tête-à-queue. J'étais en tête et mon alternateur a cassé. Tout cela avait été... inutile. »



Une vision différente de l'incident de Jarama

Sur cette photo intrigante, Hunt, généralement considéré comme un play-boy insouciant, regarde dans le vide avec une intensité féroce, tandis que Lauda semble exagérément détendu. C'est l'inverse de l'attitude dont on se souvient pour chacun d'eux.

« C'est où ? À Jarama en 76 ? Non, je n'étais pas détendu du tout. J'avais des côtes cassées après avoir fait un tonneau avec mon tracteur ! Willi Dungl, mon soigneur, me faisait des injections pour soulager mes douleurs. J'étais en tête mais James m'a passé au freinage en bout de ligne droite alors que je ne savais pas qu'il arrivait sur moi. J'ai braqué pour prendre le virage, puis je l'ai vu à mes côtés et j'ai tourné le volant dans l'autre sens. Ça m'a fait mal à un point que vous ne pouvez imaginer. J'ai fini la course de justesse, 2e, puis je suis allé voir le médecin pour qu'il me remette tout en place.

On dirait que James pleure... peut-être à cause de ma douleur ! Il avait fallu me tirer hors de la voiture. J'ai pris un avion sanitaire pour rentrer à la maison, dans lequel j'ai appris que j'avais gagné [Hunt avait été disqualifié]. Ça avait valu le coup de courir avec les côtes cassées... »





Un abandon "pour l'exemple"...

Quand un titre se joue à pas grand-chose, il est tentant de jeter un œil sur les premières courses, où des points ont été perdus. Au GP de France, Lauda était en tête mais il ne gagna pas.

« Ce fut une course très importante pour moi et je m'en souviens très bien. Au Paul Ricard, il fallait avant tout bien prendre l'aspiration et dépasser. J'avais monté des pneus neufs pour être certain d'être rapide au premier tour afin que personne ne reste dans mon sillage. Cette photo a été prise au départ. J'ai donc pris cinq secondes d'avance, puis dix. Je contrôlais la course, puis mon vilebrequin a cassé et j'ai dû abandonner.

En fin d'année, j'ai pris cette course en exemple quand Ferrari m'a critiqué pour avoir perdu le titre. J'ai dit : *"Cette année, j'ai manqué trois courses parce que j'étais à l'hôpital, j'ai lutté contre la mort et en France, c'était de votre faute si ce foutu vilebrequin a cassé."* Ce fut une sensation horrible quand mon moteur a cédé. Rouler si vite et puis plus rien... »

Avoir raison... de la pire des manières

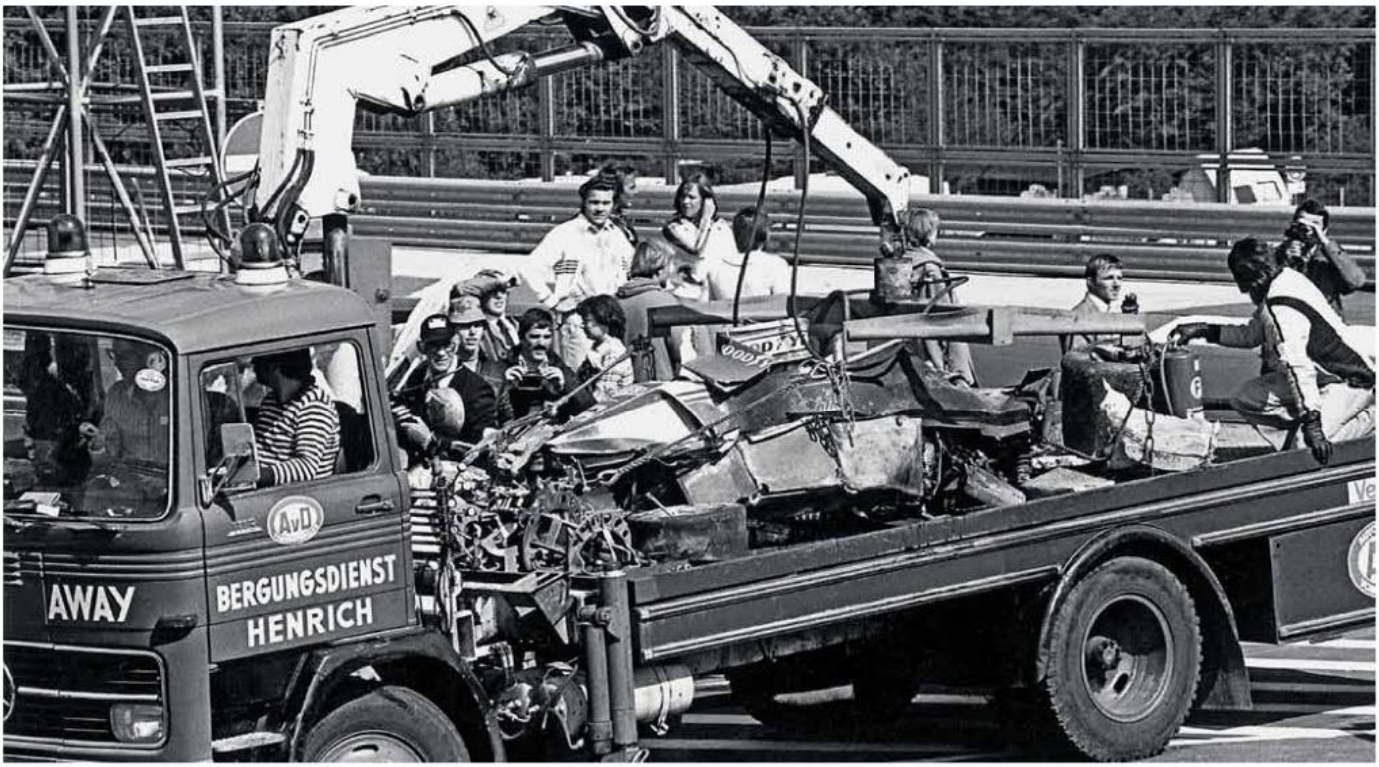


Peu de photos résument autant l'horrible accident du Nürburgring que celle-ci...

« C'est très simple. À Long Beach, il y a eu une discussion. J'étais plus ou moins le porte-parole de l'association des pilotes et j'ai dit qu'il ne fallait pas aller au Nürburgring parce que les voitures étaient trop rapides pour ce tracé. L'argument des autres pilotes était que les gens du circuit avaient un programme d'amélioration sur trois ans et qu'ils avaient fait tout ce qu'ils s'étaient engagés à faire.

Le résultat du vote fut de trois contre deux. J'étais toujours contre à cause du danger mais nous y sommes donc allés.

Je n'aurais pas survécu sans Arturo Merzario. Il est entré dans les flammes, à ouvert mon harnais et m'a extrait de la voiture. Lui, lui seul, pas les autres [Guy Edwards, Brett Lunger et Harald Ertl s'étaient aussi arrêtés]. Eux s'agitaient autour comme des fous. Je suis resté là, par 800°C, sans oxygène, pendant 55 secondes. Le commissaire de piste le plus proche n'avait pas de combinaison anti-feu. Quelques secondes de plus et je serais mort. Merzario a fait quelque chose d'incroyable. » →



ANDREW FERRARO/LAT • ARCHIVES LAT

Reutemann *in*, Lauda *out* ?

En dépit de ses blessures, Lauda revint en F1 quelques semaines après l'accident. Ses paupières manquantes avaient été remplacées par de la peau prise à l'arrière de sa tête. Mais Enzo Ferrari avait engagé Carlos Reutemann et ne s'attendait pas au retour de Niki…



« C'était typique d'Enzo Ferrari de demander à Reutemann de venir ! Il m'a demandé de ne pas aller à Monza parce qu'il n'était pas à l'aise avec ça. Mais je ne pouvais pas rester dans mon lit à penser à mon accident. J'avais manqué trois GP mais je menais toujours le championnat. Je voulais encore me battre.

Je m'étais beaucoup entraîné pour être en forme et il me fallait prendre une décision de principe : devais-je revenir et risquer ma vie, ou pas ? Pour moi, c'était simple : oui, car je connaissais les risques avant et ça ne m'avait pas surpris de finir à l'hôpital. Mieux valait cette approche pragmatique. Ne pas attendre trop longtemps pour revenir. Si on est en forme, revenir direct et surmonter le problème.

Le vendredi, sur le mouillé à Monza, c'était très dur. J'avais peur, j'ai dû m'arrêter. J'étais prêt à jeter l'éponge. J'y suis retourné le samedi sans penser à la course mais j'étais à nouveau en confiance dans la voiture et j'ai été le plus rapide des pilotes Ferrari. Regazzoni et Reutemann étaient là et savoir que, de retour de la mort, j'étais le plus rapide lors de mon premier essai, n'ayant rien fait le vendredi, m'a redonné confiance.

Puis, en course, ce fut un désastre. La procédure de départ avait changé pendant mon absence. J'étais encore au point mort, regardant le type avec son drapeau, quand le feu vert s'est allumé. De 5e sur la grille, je me suis retrouvé 13e. Mais ce n'est pas important car j'avais appris quelque chose ! En fait, à part au départ, j'ai fait du bon boulot.

Ça n'a pas été facile. Ma tête saignait. J'étais de retour en piste, mais différemment. Je n'étais plus comme avant. »



Des courses difficiles

Ici, au Canada, Lauda n'est même pas sur la photo – c'est Ronnie Peterson (au premier plan) et Vittorio Brambilla que l'on voit s'élançant avec Hunt.

« J'ai eu un gros problème avec ma suspension arrière qui avait cassé. Je n'ai pas pu lutter comme j'aurais dû. Ce n'est pas que le circuit fut dangereux, non. Simplement, nous avions cassé une pièce de la suspension. Je n'avais pas le sentiment que le championnat m'échappait, je me battais aussi fort que je le pouvais. C'est un autre exemple d'un moment où ce ne fut pas de ma faute si nous n'avons pas marqué de point ! »



"Descends et dis que le moteur est cassé"

Deux images contrastées au Japon : attitude détendue avant le départ et un homme défait, épaules tombantes, juste après qu'il soit sorti de sa voiture.

« La course a été retardée de plusieurs heures. La piste était submergée. C'était terrible, ridicule. À 16 heures, rien n'avait changé mais le directeur de course a déclaré : *"Bon, nous allons donner le départ maintenant."* J'ai dit : *"Quoi ? Vous êtes dingue ? Qu'est-ce qui a changé ?"* Lui : *"Ça doit passer à la télé en Europe et si on ne le fait pas, ça ne passera pas."* Vous y croyez ? Ridicule ! Je le lui ai dit : *"On a attendu parce que le circuit est submergé et vous n'avez rien fait."* C'est pour ça je n'ai pas couru.

Les autres pilotes disaient qu'on ne pouvait pas lancer la course. Je n'ai pas été le seul à faire un tour et m'arrêter. Carlos Pace, Emerson Fittipaldi et un autre [Larry Perkins] l'ont fait. Si on a fait un tour, c'est pour que nos équipes puissent toucher la prime de départ.



Pour moi, il était clair que je ne courrais pas. Je l'ai dit à Mauro Forghieri avant le départ. Vous le voyez ici – juste avant que la photo ne soit prise, il s'est penché sur le cockpit et m'a dit : *"Descends et dis que le moteur est cassé."* Quand il m'a dit ça, j'ai été soulagé – c'était la bonne façon de sortir de ce merdier. Puis j'y ai repensé. Non, je devais dire la vérité. C'était important – avec toute la pression, je devais le faire. La course n'aurait pas dû être lancée.

Je suis rentré à la maison directement. Je suis arrivé à l'aéroport et on m'a dit que James était champion du monde. J'ai téléphoné à Enzo depuis l'aéroport et sa première réaction fut bonne – il a dit : *"Oui, je comprends."* Plus tard, il m'a moins aidé. Il a cru ce que disaient les journaux.

Dans le film, c'est différent : je reste sur le circuit. Et... [il fait une pause en tapotant la photo, l'air pensif] j'aimerais l'avoir fait. C'était la bonne chose à faire. J'aurais dû rester. »





ANDREW FERRARO/LAT • ARCHIVES LAT

Mon James Hunt à moi

Vingt ans après sa mort, l'étoile de James Hunt brille encore. Son ancien voisin, **Peter Windsor,** se souvient d'un champion du monde qui a vécu comme il a couru : à fond la caisse.

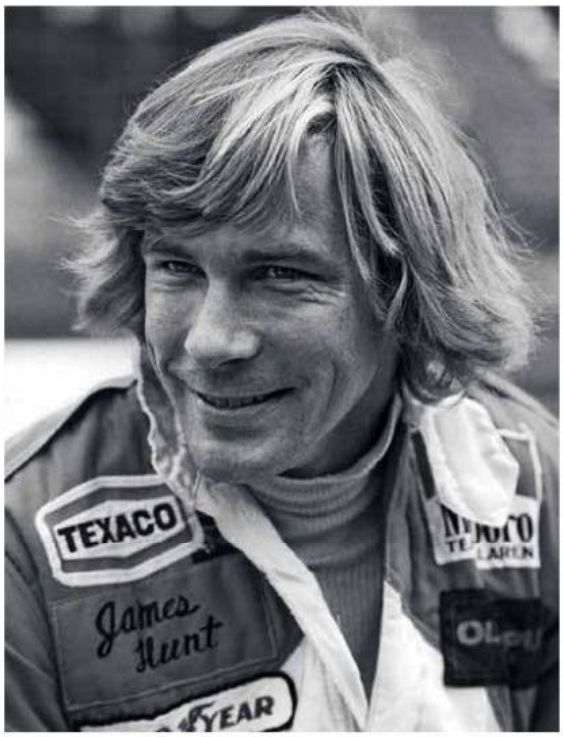
PHOTOS ARCHIVES LAT



ADAPTATION RICHARD FAUX



Première victoire en F1 pour Hunt et l'écurie Hesketh (dont ce sera la seule) au GP des Pays-Bas 1975. Il rejoindra McLaren l'année suivante...



J'ai rencontré James pour la première fois en 1972, quand il vivait une sorte de traversée du désert. L'aventure Hesketh n'avait pas encore porté ses fruits et James travaillait très dur. À Brands Hatch, je l'ai questionné sur la Dastle de F3 et ses problèmes. *« En fait,* me dit-il, *c'était une bonne voiture. Je l'ai toujours dit. Elle manquait juste de développement. Nous avions zéro budget. »*

Quand on lit ces mots sans grande profondeur, on voit en Hunt un type banal, parlant le langage convenu des pilotes. Mais James était tout sauf ça. Il était de ce genre d'Anglais qu'on rencontre rarement. Il fit ses études au réputé Wellington Collège, tout près de Londres, mais il n'était pas l'élève moyen. Il était rude, dur et pragmatique. Et sans un sou. Pas un snob. Il travailla comme terrassier pour se payer une saison en F3. Ce n'était pas un gosse de riches. Pas un enfant gâté. Il avait un humour potache, oui, mais teinté d'esprit et d'ironie.

Une fois la conversation lancée, je fis l'erreur fatale, lors de notre première rencontre, de lui parler de Dave Morgan et de cette bagarre à Crystal Palace en 1970. *« Bien essayé,* répliqua t-il. *Mais ne posez pas de questions stupides. »*

« Mais David a gagné à Mallory, ai-je bégayé. *Il ne peut être si mauvais... ? »*

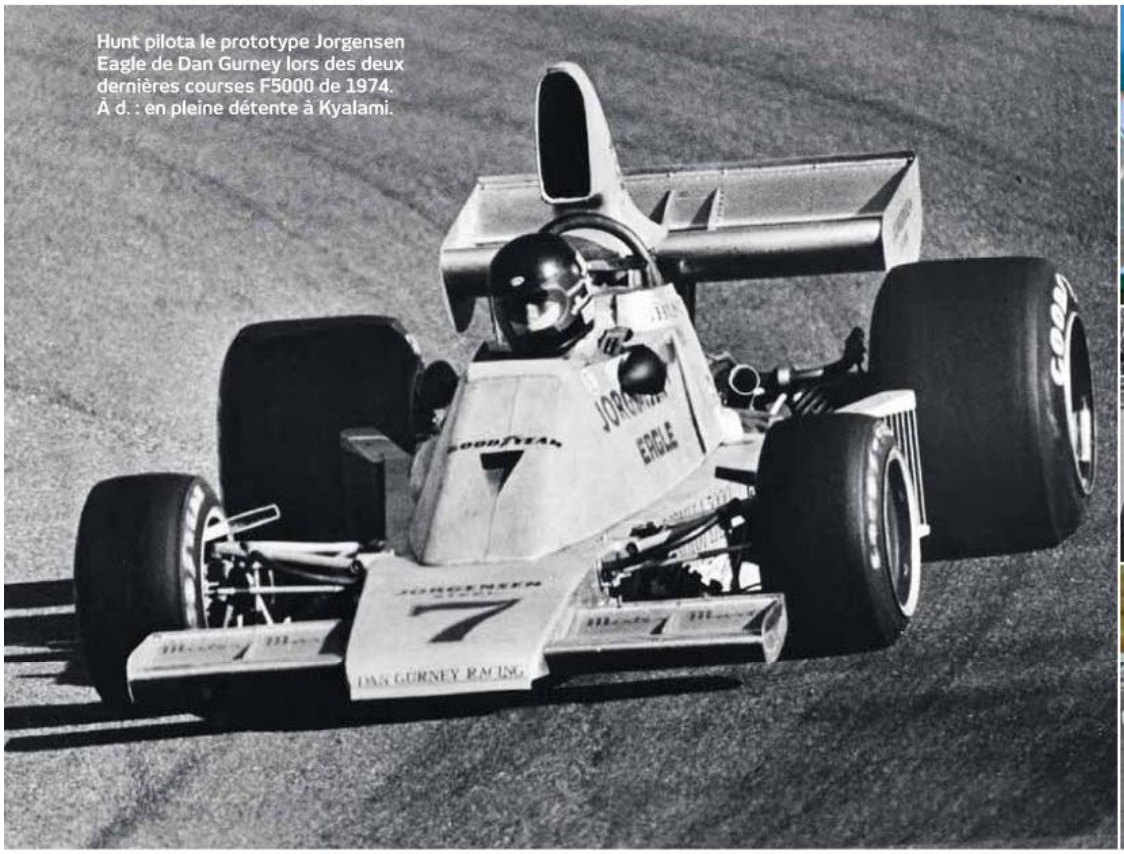
« Il est différent, maintenant. C'est stupéfiant le changement que le passage en F2 peut faire. »

Et il est parti. Je me suis légèrement méfié de James à partir de ce moment. Rien chez lui n'évoquait l'arrogance. Tout disait : discute avec moi à tes risques et périls, mais ça ne me fera ni chaud ni froid.

J'ai discuté récemment avec un autre pilote qui courut contre James à cette époque, Bev Bond. *« En F3, on se comprenait globalement les uns les autres,* m'a-t-il dit. *Oui, on s'aspirait dans les lignes droites et on essayait de se faire "tirer", mais quand le point de freinage approchait, on se remettait tous en file indienne. C'était beau à regarder. Rien à voir avec maintenant. On prenait du galon en sachant qu'on ne peut pas être idiot au volant d'une voiture de course. On pouvait mourir ou tuer d'autres pilotes si on se comportait mal. »*

James avait une prestance et un langage corporel particuliers. Il avait de longues jambes et les épaules roulées. Son pied droit partait vers le côté et il marchait de cette façon, d'un bon pas, favorisant son flanc droit. Dès 1972, il avait coutume de se tenir près de sa voiture, s'apprêtant à monter dedans, comme un coureur de demi-fond se tient sur la ligne de départ, un pied devant l'autre. Comme s'il allait faire un grand saut. Totalement impliqué. Sans excuse. Sans marge de sécurité.

À une autre époque, James aurait piloté un Spitfire, cet avion britannique de la Seconde Guerre mondiale. Il aurait posé sa pinte de bière →


Hunt pilota le prototype Jorgensen Eagle de Dan Gurney lors des deux dernières courses F5000 de 1974. À d. : en pleine détente à Kyalami.







et revêtu sa combinaison de vol dès qu'il aurait entendu *« décollage d'urgence »*. En 1976, l'année de son titre, à Mosport, juste avant une course cruciale pour le championnat, je me suis assis à côté lui dans l'herbe près de la grille, parlant un peu de tout – principalement des exigences du premier virage – quand soudainement il me regarda et dit : *« Bon sang. C'est l'heure ?! Je dois demander à mon mécano de lancer le moteur ! »*

Comment lui rendre justice ? Dépeindre le James que j'ai connu ? Je peux dire qu'il était intelligent, s'exprimait avec facilité et connaissait bien la course – mais ce ne sont que des mots.

Dan Gurney le ferait-il ? James, en garçon prêt à conduire n'importe quoi lui procurant une chance de gagner, conduisit l'Eagle F5000 bleu pâle de Dan durant quelques courses en 1974. *« C'était un personnage merveilleux,* m'a-t-il dit récemment. *Nous l'avons reçu à la maison et il n'aurait pu être plus charmant. Un type adorable. Et un pilote très, très rapide. »*

Et puis il y eut Gilles Villeneuve, qui, jusqu'à un certain point, dut sa carrière européenne à Hunt. James adorait piloter une Formule Atlantic à Trois Rivières, au Québec, même quand il courait en F1 – et il suivit Gilles sur ce suprenant tracé urbain, étalant son art à frôler les murs. Lui et Patrick Tambay poussèrent McLaren à faire rouler Gilles en test. Ce qu'elle fit. C'était typique de James. Et Villeneuve fut évidemment brillant quand il disputa son premier GP, la même année 1977, chez McLaren.

James était toujours merveilleusement concis et clairvoyant mais il pouvait aussi être méprisant. Il avait peu de considération pour Riccardo Patrese qui, selon lui, ne donnait le meilleur de lui-même que quand il fallait renouveler un contrat. *« C'est impardonnable,* disait-il. *Au volant, on doit être à 100 %. Tout le temps. Un pilote qui réagit à des incitations n'est pas digne d'être là. »* [Ndlr : sans doute était-il influencé par un contentieux datant de l'accident mortel de Ronnie Peterson en 1978, dont il avait rejeté d'abord et à tort la responsabilité sur Riccardo.]

James remporta son premier GP à Zandvoort en 1975 et, par bien des façons, cette course devint le *pattern* de ce qu'il pouvait faire. Il fut le premier à passer en pneus slicks sur une piste glissante. Il creusait l'écart dans les courbes rapides où son Hesketh était un peu sous-vireuse mais avait de l'adhérence. Niki Lauda, au contraire, fut l'un des derniers à se passer des pneus pluie. Puis James utilisa le trafic à la perfection. Il fit de même au GP du Canada 1976, sous la pression de Patrick Depailler.

> "Tout en lui disait : discute avec moi à tes risques et périls, ça ne me fera ni chaud ni froid."

James avait confiance dans ses capacités mais il n'était pas présomptueux. En signant pour McLaren en 1976, il savait qu'il rejoignait une équipe où Emerson Fittipaldi avait fait un excellent travail de développement à la fin de 1975. Les nouveaux Goodyear à quatre plis semblaient convenir parfaitement à la M23. Elle était plus raide que la Ferrari, qui abandonnait la solution du pont de Dion. Bref, pour lui, il n'y aurait pas d'excuse.

Ayant piloté seulement pour Hesketh en F1, donc pour une équipe à une seule voiture, il ne savait pas quelle était sa vitesse réelle. Je me souviens lui avoir parlé pendant l'hiver. Son principal souci était Jochen Mass, qui l'avait un jour remplacé en F3. Logiquement, cet équipier allemand devait être son principal adversaire. Après les premiers essais à Interlagos, c'était clair : James serait autant troublé par Jochen que par les filles du Hilton qui lui demandaient de les rejoindre pour boire un verre après dîner.

James conduisait à la façon de Kimi





Devant Ronnie Peterson lors d'une course de F3 en 1969 à Cadwell Park.













Hunt à l'époque de la Formule 2. À gauche : James avec son berger allemand Oscar, et sur la March 712 de l'écurie Hesketh en 1972.


Avec sa première femme, Suzy, et le pilote moto Barry Sheene (ci-dessus).

aujourd'hui, ne surchargeant jamais le pneu arrière externe et ne laissant jamais la voiture glisser de plus de quelques degrés hors de la trajectoire. Toute sa vitesse naturelle venait de son implication vers le point de vitesse minimale, depuis la phase d'entrée dans la courbe, et toute sa constance venait de sa superbe perception de la charge. Sa coordination pied-main valait celle de Michele Alboreto : il freinait tard mais jamais par à-coups. C'était la finesse de son pilotage qui lui valait le qualificatif de "pur athlète". Les virages rapides étaient un de ses points forts, ses tours de qualification aussi.

Il était organisé et chic, en dépit de ses orteils tordus et de ses doigts tachés de nicotine. Il savait ce qui était important ; il n'avait pas de temps pour ce qui était hors de propos. Durant sa retraite, il vécut près de chez moi en Angleterre, d'abord à Comeragh Mews puis à Normand Mews près de Queen's Club Gardens. Je l'ai vu promenant Oscar, son berger allemand bien-aimé, par un mardi matin frisquet.

« Bonjour James. »

« Bonjour Windsor. »

« Quoi de neuf ? »

« Avant tout, les ablutions d'Oscar. Tu as vu la nouvelle zone protégée par une barrière en bas dans le parc ? Magnifique. Des toilettes pour chien. Oscar est très impressionné. Viens Oscar ! N'hésite pas... »

Un jour où James avait rendez-vous pour jouer au golf avec Lee Trevino et Seve Ballesteros, il arriva un peu fatigué dans sa massive Mercedes 6,9l. *« J'ai dû conduire lentement. Je ne peux pas me payer l'essence. »* James était mangé tout cru par les avocats d'un divorce carnivore, et pas pour la première fois... Puis : *« Grande nouvelle, quand même. L'hôtel a une pièce spéciale pour Oscar. Il a sa propre eau courante et il peut aller et venir à sa guise. »* À ce jour, Oscar reste le seul chien à avoir jamais été autorisé à accompagner son maître sur un renommé terrain de golf anglais. L'animal cessait de haleter lors d'un swing arrière et se rendait utile en retrouvant les balles perdues dans les broussailles.

Au Nürburgring en 1975, j'étais en train de manger dans une taverne quand James entra, accompagné d'Alexander Hesketh.

« Bon, j'ai gagné mon pari, » dit-il bien fort.

« Quel pari ? »

« J'ai parié que les bornes étaient en plastique, pas en béton, annonça le corpulent Lord Hesketh. *Il avait raison et j'avais tort. La tôle froissée de ma 911 en atteste. Voilà tes cinq livres, James. Je présume que le dîner est pour toi ? »*

James et Niki Lauda étaient de bons amis en 1976 – bien meilleurs amis que ne le seraient deux rivaux actuels. Ils se respectaient mutuellement comme les deux meilleurs pilotes de F1. Ils n'avaient pas besoin de le dire. Ils le savaient. Pour James, Niki était le scientifique qui adaptait son habileté au risque. Pour Niki, James était un pilote rapide, éloquent, intelligent, qui ne reculait jamais.

Le seul moment de tension survint après que James eut perdu ses points à Brands Hatch [après être sorti de piste, il n'avait pas couvert un tour complet pour revenir au stand et n'avait pas été autorisé à prendre le départ ; cette décision avait été annulée en raison de la réaction de colère de la foule mais Hunt fut plus tard disqualifié.] On pu lire dans la presse que Niki aurait dit : *« Bien fait »*. James trouva ça petit. Ils se croisés dans le lobby de l'Holiday Inn. Regard glacé des deux côtés. James annonça qu'il n'assisterait pas à la réunion de l'après-midi sur la sécurité. Il voulait que Niki, quand il verrait la McLaren n°11 à ses côtés sur la piste, sache qu'il était plus intéressé par la course que par les discussions.

Et puis, James était drôle. À Imola en 1981, deux ans après son retrait, je le vis titubant en sortant du motorhome Marlboro. Comme il n'avait jamais couru sur ce tracé, le lieu était nouveau pour lui.

« Où sont les stands ici ? » me demanda-t-il, pince sans rire.

Cela reste pour moi l'un de dix mille bons mots et autres vérités, dont *« La F1 se prend parfois trop au sérieux »*, *« Je pourrais faire ce boulot les mains liées »*, *« Pourquoi devons-nous gâcher des dimanches après-midis heureux pour courir un GP ? »* ou *« La vie est belle, je suis heureux d'être en vie... »*



HUNT VS LAUDA '76

Ni acteur, ni scénario. Voici comment cette extraordinaire saison 1976 s'est déroulée en temps réel. **Avec leurs mots à eux...**

ADAPTATION JEAN-PHILIPPE VENNIN & FRÉDÉRIC DELARUE

Le duel épique qui a opposé James Hunt et Niki Lauda en 1976 était si improbable que d'aucuns pensaient que si l'on en faisait un film, nul ne croirait qu'il soit fidèle à la réalité. Alors que Rush retrace ce duel renversant dans un opus de 123 minutes, *F1 Racing* a plongé le nez dans les archives pour retrouver les reportages de l'époque et apporter quelques nuances que le réalisateur ne pouvait inclure dans son scénario. Nous avons donc joué les rats de bibliothèque chez *Autosport*, *Autocar* et *Motoring News* pour retrouver les papiers des "insiders" qui suivirent tous les aspects de la course : la domination Ferrari au début, les plaintes devant la justice, la remontée de Hunt et l'incroyable comeback de Lauda.

PHOTOS ARCHIVES LAT
RECHERCHE JAMES ROBERTS



GRAND PRIX D'AFRIQUE DU SUD

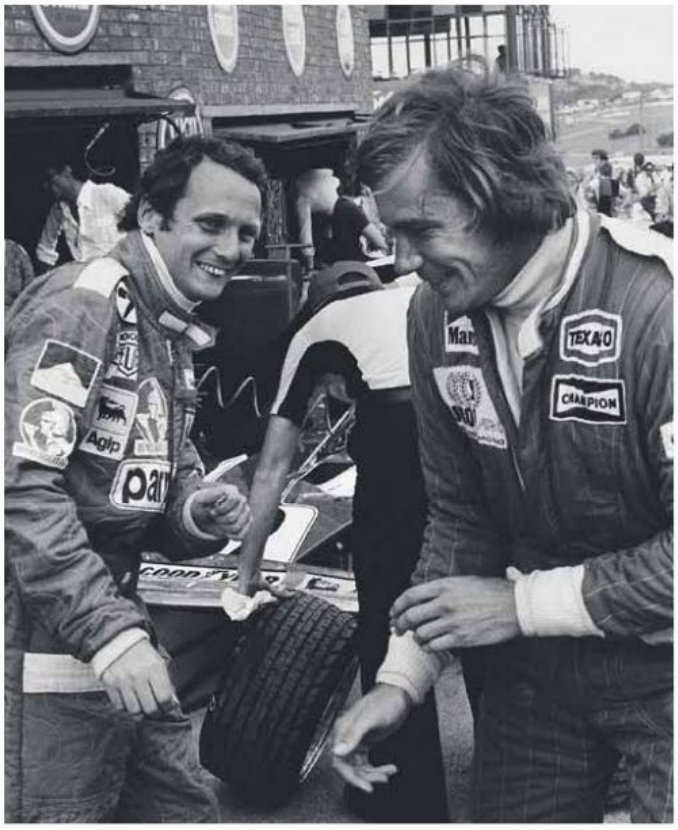
C. 2/16
6 mars

Lauda : 1er (18 pts)
Hunt : 2e (6 pts)

***Autosport* :** « Dans le virage de Crowthorne, Hunt est revenu sur Lauda ; ils étaient côte-à-côte en entrant dans la courbe de Barbeque et ont échangé un petit salut avec désinvolture. Le champion du monde en titre, alors qu'il se dirigeait vers sa deuxième célébration au champagne de l'année, comptait trois fois plus de points que son plus grand rival. Mais James, en retirant son casque, était calme et souriait beaucoup. C'était un sourire qui promettait que le duel se poursuivrait tout au long de la saison et si Niki pensait qu'il pouvait se détendre, il ferait mieux de jeter un coup d'œil dans ses rétroviseurs. »



"C'était un sourire qui promettait que le duel se poursuivrait toute la saison."
Autosport



GRAND PRIX DU BRÉSIL

C. 1/16
25 janvier

Lauda : 1er (9 pts au championnat)
Hunt : Abandon, accélérateur bloqué (0 p)

***Autosport* :** « Si vous doutiez de la couleur à la mode cette saison, Niki Lauda vous suggère le rouge vif. L'Autrichien a débuté l'année comme il avait conclu la précédente, par une victoire convaincante au volant de la Ferrari. Le GP du Brésil ne lui a pas été entièrement favorable ; James Hunt a entamé sa collaboration avec McLaren en signant la première pole de sa carrière – avec deux centièmes d'avance sur Lauda. Puis, Lauda a dominé les débats de la tête et des épaules et Hunt a fini dans les grillages. »

GRAND PRIX DES USA (OUEST)

C. 3/16
28 mars

Lauda : 2e (24 pts)
Hunt : Abandon, accident (6 pts)



"Patrick [Depailler] était à l'intérieur et moi à côté de lui sur l'extérieur, il m'a vu dans ses rétros puis a manqué de m'envoyer dans un mur en ciment. Soit je le heurtais lui, soit le mur. Il m'a clairement poussé dans le mur, aucune incompréhension possible."

James Hunt



Teddy Mayer, team manager McLaren, à propos de Lauda : *« Quiconque avec une moitié de cerveau gagnerait sur cette Ferrari… Quand Emerson [Fittipaldi] envisageait de se retirer au milieu de 1975, les deux pilotes que j'avais sur ma liste étaient Hunt et Lauda. C'étaient les deux seuls. Pour finir, on a eu James. »*

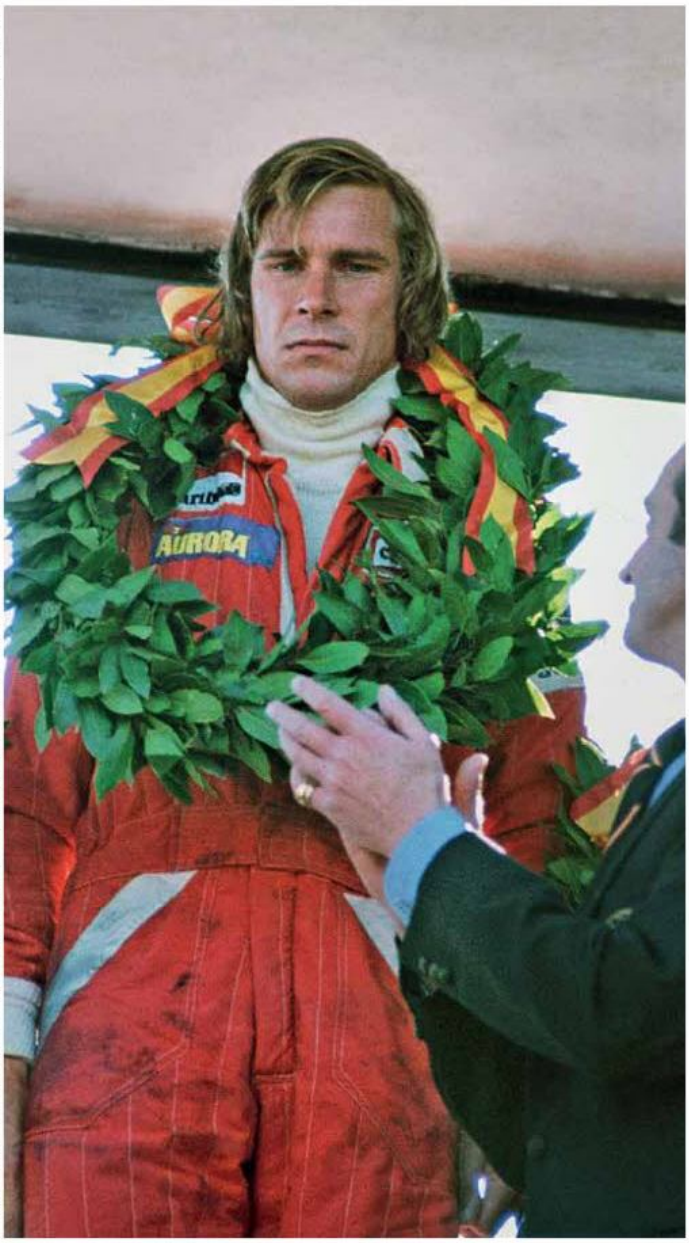
GRAND PRIX D'ESPAGNE

C. 4/16
2 mai

Lauda : 1er (33 pts) [finalement 2e, la victoire étant rendue à Hunt en juillet]
Hunt : DQ (6 pts) [se verra rendre sa victoire en appel au mois de juillet]

Motoring News **:** « La M23 de Hunt était 1,7 centimètre plus large que ne l'autorise la réglementation technique FIA (215 centimètres). La sanction a offert la victoire à Niki Lauda alors que le champion du monde avait terminé la course à une demi-minute de Hunt. »

Teddy Mayer : *« Se garer dans un endroit interdit et tuer quelqu'un sont contraires à la loi, mais ne sont pas punis de la même façon. Il est totalement déraisonnable d'infliger ce type de sanction pour ce type de faute. »*





GRAND PRIX DE BELGIQUE

C. 5/16
16 mai

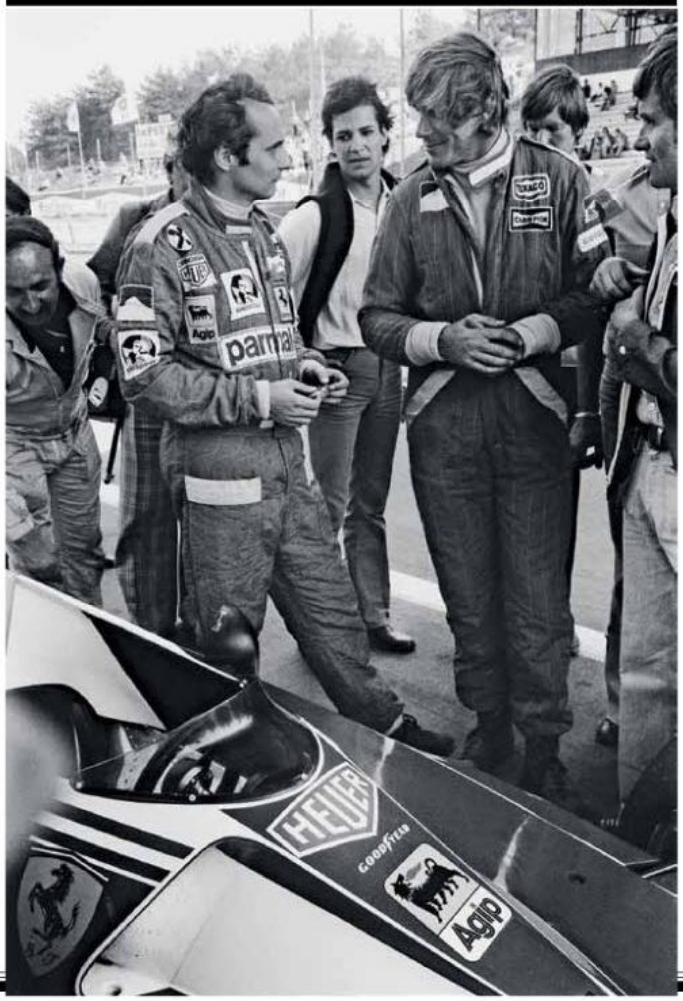
Lauda : 1er (42 pts)
Hunt : Abandon, fuite d'huile (6 pts)

Motoring News : « Pour les adversaires de Ferrari, ce fut une nouvelle démonstration démoralisante de supériorité. La Scuderia peut-elle réellement gagner toutes les courses ? »

Autosport : « Cela fait maintenant neuf mois qu'une autre écurie que Ferrari a officiellement remporté un GP. Ce n'est pas une surprise, mais le GP de Belgique a semblé prendre les gens au dépourvu. On commence à comprendre que cette année entrera dans l'histoire comme l'ère du V12. »

"J'en ai juste trop fait [aux essais]. La voiture se comportait mal, survirait, j'ai attaqué et j'ai perdu le contrôle."

James Hunt





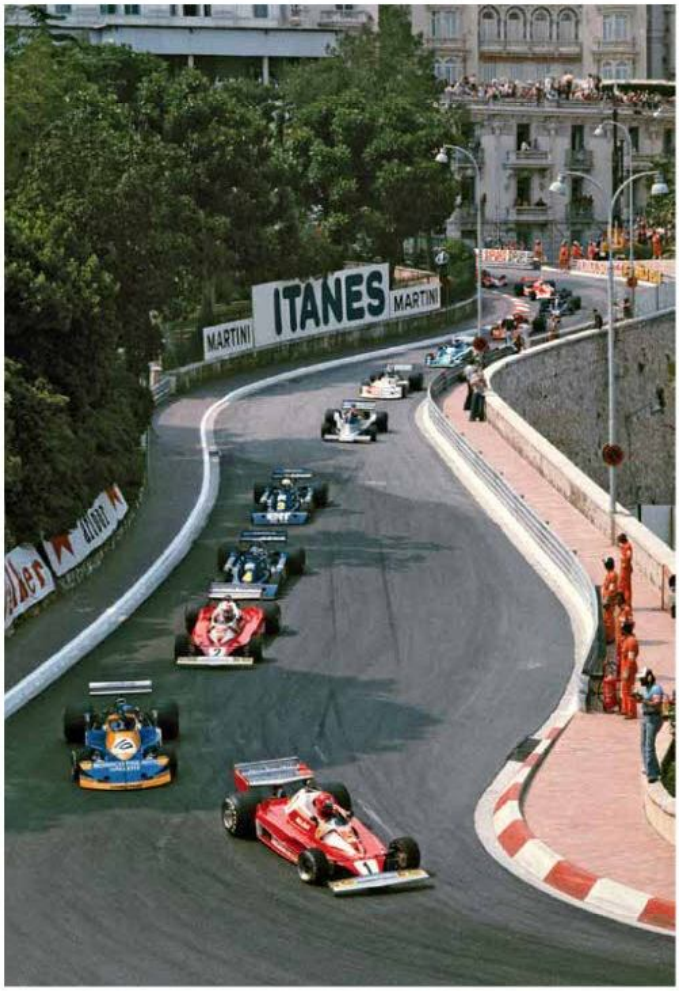
GRAND PRIX DE MONACO

C. 6/16
30 mai

Lauda : 1er (51 pts)
Hunt : Abandon, moteur (6 pts)

Motoring News : « Niki Lauda a littéralement démoli une nouvelle fois la concurrence en menant le GP de Monaco du départ à l'arrivée avec sa Ferrari 312T2 pour signer sa cinquième victoire de la saison. »

Lauda : *« Je ne suis pas resté assis là à attendre. J'ai dû bosser très dur, mais je m'attends à recevoir le traitement habituel de la part d'une partie de la presse anglaise. »*



Hunt : *« J'étais rapide au* warm-up *ce matin, mais franchement, il n'y avait absolument aucun intérêt à faire cette course. Si on ne s'élance pas sur une des deux premières lignes, on peut oublier la victoire ici car on ne peut pas dépasser. J'ai fait un tête-à-queue, c'est vrai. Par manque d'intérêt... Puis je suis revenu à coup de deux secondes par tour, je tournais dans les mêmes chronos que Niki qui menait la course – et quand j'ai rattrapé un groupe de pilotes, je n'ai même pas envisagé d'essayer de les passer. Ce n'est pas une course, mais une procession stupide. »*

GRAND PRIX DE SUÈDE

C. 7/16
13 juin

Lauda : 3e (55 pts)
Hunt : 5e (8 pts)

Hunt : *« Je suis particulièrement satisfait de mon pilotage car la voiture n'allait pas très bien. C'était terrible. Elle voulait m'échapper à chaque sortie de virage. Je suis vraiment allé jusqu'à la limite et au-delà. »*



Autosport : « Ah, au fait, vous voulez savoir ce qu'a fait Niki Lauda ? Eh bien, il est parti 5e et a terminé 3e, SON PLUS MAUVAIS RÉSULTAT DE L'ANNÉE. Il n'a pas pu faire mieux que de virer en 6e position au premier virage et a profité des malheurs des autres. Il faut bien se faire à l'idée qu'il sera tout de même champion du monde et qu'il balaiera la concurrence au Paul Ricard. Mais Anderstop fut très rafraîchissant. Un week-end bienvenu. »



Lauda : *« Je fais ce que je peux ! Dans la voiture, vous seriez impressionné ! Je ne la mets pas en travers car je ne pense pas que ce soit utile : on n'y gagne rien. Donc, Lauda est un branleur. Si j'étais champion en pilotant comme Tom Pryce, oh mais, je serais fantastique, un héros. Mais si je pilotais comme Tom Pryce, je ne serais pas champion. »*

GRAND PRIX DE FRANCE

C. 8/16
4 juillet

Lauda : Abandon, moteur (52 pts) [trois points de moins suite à sa rétrogradation à la 2e place en Espagne après réhabilitation de Hunt]
Hunt : 1er (26 pts) [neuf de plus, récupération de la victoire en Espagne]

Motoring News : « James Hunt est devenu le premier pilote à "gagner" deux grandes épreuves en l'espace de deux jours, après qu'à Paris, la Cour d'Appel Internationale lui a rendu sa victoire du 2 mai au GP d'Espagne. »

Hunt : *« J'ai pris un bon départ, lui aussi, et on est restés côte-à-côte jusqu'au passage du 2e rapport. Puis sa voiture [celle de Lauda] a juste déposé la mienne. On ne peut rien y faire, c'est une Ferrari. Il s'est vite échappé dès le début, mais je savais qu'il allait devoir changer de pneus et que l'équilibre de sa voiture en serait altéré, et m'attendais à une très bonne seconde moitié de course pour moi.*

J'ai donc commencé à lever un peu. J'ai mal au ventre depuis depuis deux jours, et je déteste ça. Je crois que j'ai chopé ça vendredi soir. »



"C'est quoi l'important ? De faire le show, avoir les cheveux long, sortir tous les soirs avec des filles, je sais pas moi, une vie de play-boy, arriver en Rolls, en Cadillac ou que sais-je... ou de gagner ? Le meilleur spectacle, c'est la victoire."

Niki Lauda



GRAND PRIX DE GRANDE-BRETAGNE

C. 9/16
18 juillet

Lauda : 2e (58 pts) [sera promu vainqueur par le déclassement de Hunt]
Hunt : 1er (35 pts) [sera plus tard disqualifié]

Hunt : *« Je voudrais remercier tous les spectateurs présents pour leur fantastique soutien. Leur réaction, d'abord quand il a semblé que je ne pourrais par repartir puis au moment où j'ai passé Lauda, m'a donné un énorme coup de boost et je leur en suis très reconnaissant. »*



Motoring News : « La foule dans la tribune principale a sifflé la décision interdisant Hunt à s'élancer et a manifesté avec véhémence sa désapprobation. On peut imaginer que le Royal Automobile Club (RAC) a eu peur qu'en n'interdisant pas à Hunt de rouler, des débordements aient lieu. »

Mauro Forghieri, ingénieur en chef de Ferrari : *« Niki s'est battu toute la course avec une boîte endommagée – probablement dans l'accrochage du départ – et Hunt gagne sur une voiture réparée. Et il n'a même pas couvert un tour après le premier départ. Je trouve ça dégoûtant, ce GP en Angleterre. Dégoûtant. Pourquoi ont-ils retenu toute la grille ? Juste pour que Hunt puisse démarrer son moteur. »*





GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

C. 10/16
1er août

Lauda : Abandon, accident (58 pts)
Hunt : 1er (44 pts)



Lauda (avant la course) : *« Le Nürburgring est trop dangereux de nos jours. Nous ne discutons pas de si je fais une erreur. Si je fais une erreur et je me tue, alors tant pis. Si j'ai été assez stupide pour faire une erreur, me tuer, ça fait partie des risques en sport auto… Je compare le Nürburgring à du jumping à 260 km/h ; seul Dieu peut vous sauver. Je pense donc que c'est trop dangereux. »*

Helmut Zwickl, journaliste autrichien : *« J'ai fait un tour du "Ring" avec Niki le mercredi avant la course. Et je ne blague pas, c'est 100 % vrai : quand on est arrivés précisément dans le virage où il est sorti, il a dit : "Regarde, tu vois ce que je veux dire ? Il y a quelques nouveaux grillages à l'extérieur mais après, juste un talus. Si quelque chose se passe ici, rien ne peut t'éviter d'avoir un très gros accident…" »*

Motoring News : « Lauda souffre de brûlures aux deuxième et troisième degrés au visage ainsi que d'une fracture de la pommette. Mais la plus grande inquiétude concerne ses poumons et sa gorge qui ont été sévèrement rongés du fait de l'inhalation de gaz toxiques qui s'échappaient de son cockpit en flamme… Le casque de Niki a été en partie arraché et sa pommette fracturée saignait abondamment. »

Autosport : « Le temps sera désormais le facteur décisif et Lauda survivra s'il en a la volonté. Quant à sa carrière de pilote, on peut craindre qu'elle soit terminée. » →

GRAND PRIX D'AUTRICHE

C. 11/16
15 août

Lauda : Forfait (58 pts)
Hunt : 4e (47 pts)

Motoring News **:** « La décision d'Enzo Ferrari de retirer ses voitures pour le restant de la saison [Ndlr : sur laquelle reviendra le Commendatore] n'est pas si surprenante. Ferrari est un homme âgé, encore pleinement en charge de son programme de compétition, qui a été choqué par l'accident de Niki Lauda, par les allégations selon lesquelles l'accident a été provoqué par une rupture de suspension ou par la perte d'une roue, ainsi que par la décision du tribunal de donner à James Hunt 18 points controversés. »

Hunt : *« Je n'arrive pas à comprendre ce vieux monsieur Ferrari. Niki absent, ils devaient engager deux, voire trois voitures pour me maintenir hors des points. Là, ils n'ont pas aidé Niki du tout. »*



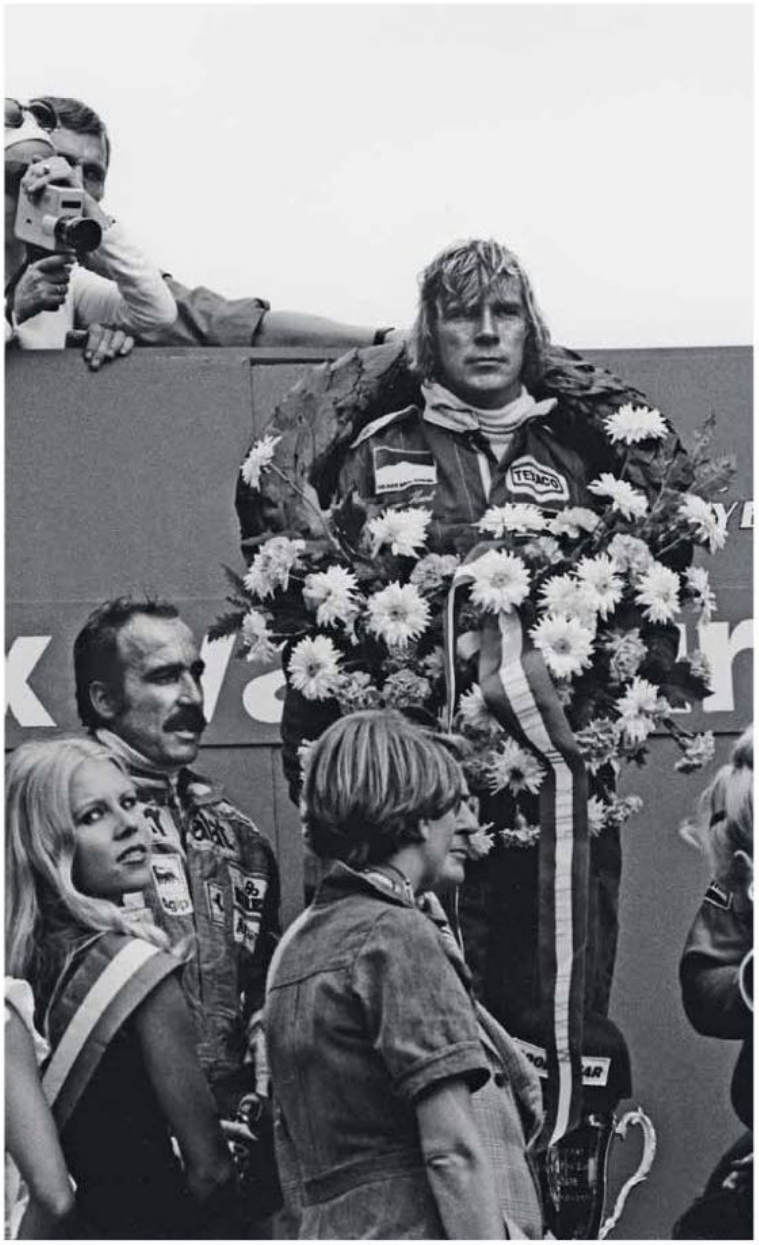
GRAND PRIX DES PAYS-BAS

C. 12/16
29 août

Lauda : Forfait (58 pts)
Hunt : 1er (56 pts)

Hun t: *« Mon adversaire principal pour le restant de la saison, ce sera moi. Nous sommes désormais bien placés, et en bonne forme. Notre boulot va être de finir les courses. On est assez compétitifs pour passer devant Niki si on y parvient.*

Les McLaren [sic] ne me donnent aucune consigne. Ils me laissent faire exactement ce que je veux. Je cours sans aucune contrainte. Je ne leur rapporte que ce qui compte. Les McLaren aiment sans doute ça, car ils se s'ennuient pas avec des conneries. »



GRAND PRIX D'ITALIE

C. 13/16
12 septembre

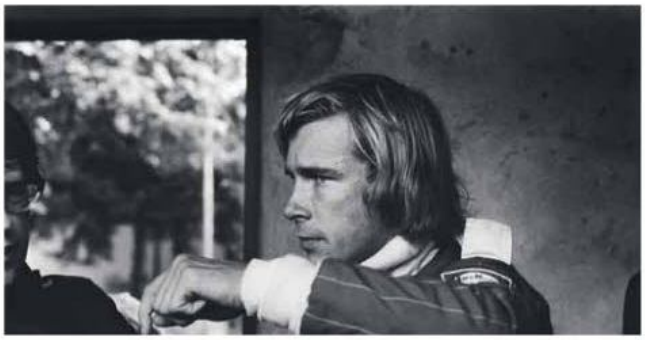
Lauda : 4e (61 pts)
Hunt : Abandon, accident (56 pts)

Motoring News : « Le champion du monde en titre, Niki Lauda, a laissé tout le monde bouche bée en prenant la 4e place à l'issue de sa première course depuis l'accident qui aurait pu lui coûter la vie au Nürburgring, six semaines plus tôt. Les observateurs les plus optimistes pensaient que Niki n'en serait pas capable. C'est la fin de six semaines d'incroyables efforts. La ténacité, l'incroyable résistance physique et la force mentale l'ont tiré des griffes de la mort. »

Lauda (entendant que Hunt serait repoussé en fond de grille pour une irrégularité avec l'essence) : *« Mais pourquoi est-il autorisé à s'élancer ? Où est [Daniele, team manager de Ferrari] Audetto ? Il faut se plaindre. Et où est Mauro ? Il doit protester. Je vais y aller… »*

Motoring News : « Le Royal Automobile Club s'apprête à déposer une double réclamation à Paris. Premièrement, Monsieur Delamont compte bien se plaindre du fait que l'analyse du carburant a été faite *"n'importe comment"* et que le traitement réservé à McLaren est *"injuste"*. La seconde plainte, probablement la plus solide, concerne l'incident au cours duquel le drapeau noir a été brandi pour arrêter la course lorsqu'il s'est mis à pleuvoir. Tous les pilotes sauf quatre ont ignoré le drapeau, ce qui a provoqué la colère du RAC. »

Dean Delamont, directeur du RAC : *« Ce GP d'Italie ne devrait pas compter. Le handicap pour les pilotes après le contrôle de l'essence était illégal et cette histoire de drapeaux, un non-sens absolu. »*





GRAND PRIX DU CANADA

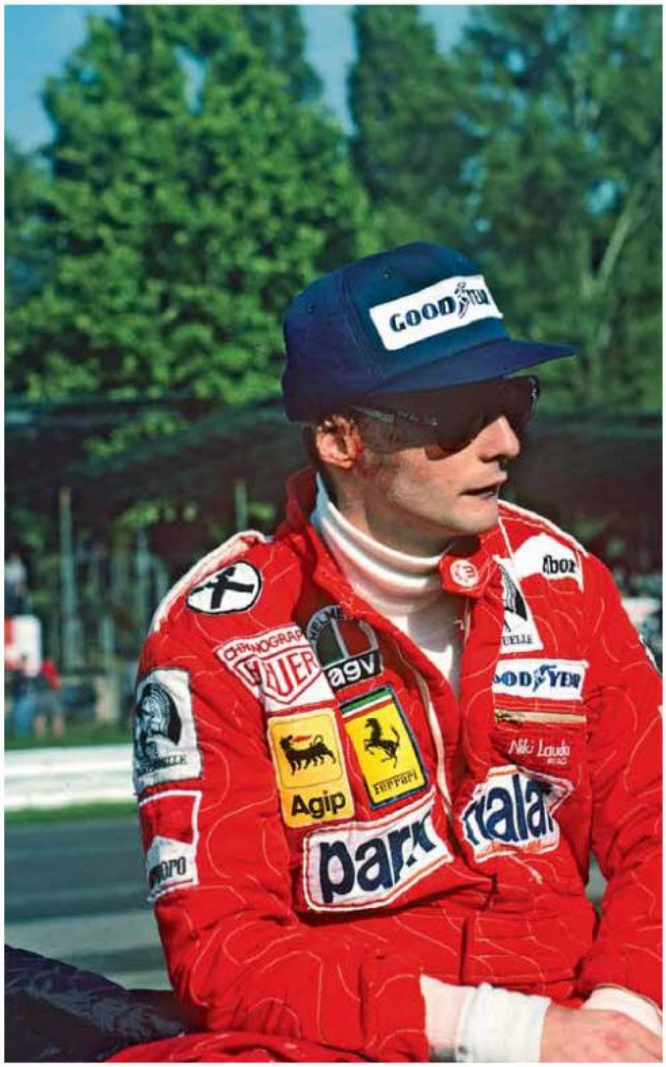
C. 14/16
3 octobre

Lauda : 8e (64 pts) [trois points de plus pour la victoire en Gde-Bretagne]
Hunt : 1er (56 pts) [neuf de moins après disqualification en Gde-Bretagne]

Motoring News : « James Hunt s'est vu retirer sa victoire du GP de Grande-Bretagne. La Cour d'Appel de la Commission Sportive Internationale (CSI) a donné raison à la plainte déposée par Ferrari. Le plus grand tort de cette histoire sordide est qu'elle nuit à la bagarre pour le titre qui se dispute entre deux excellents pilotes qui n'ont pas besoin de faire des plaidoiries devant un tribunal pour gagner des courses. »

Lauda : *« Les McLaren [sic] n'auraient pas dû gagner en Espagne mais on leur a permis de le faire, alors Brands équilibre le score. »*

Autocar : « Hunt déambule près de son garage, se plaint de son bras, tire sur une cigarette et, distrait, parle avec les journalistes. Puis il vomit. Pour lui, la course n'a rien de scientifique. C'est juste sa manière de s'exprimer avec naturel, en tant que sportif de haut niveau. »



GRAND PRIX DES USA (EST)

C. 15/16
10 octobre

Lauda : 3e (68 pts)
Hunt : 1er (65 pts)

Lauda : *« J'ai été déçu que quand James a perdu la victoire à Brands, il ne réagisse pas de la même façon que moi en Espagne. Le règlement, c'est le règlement. Les pilotes doivent juste faire leur boulot. »*



"En ce qui me concerne, on ne parle plus de sport, le sport n'a rien à voir là-dedans. J'ai démissionné du comité de sécurité et du reste. Je suis là pour gagner et pour l'argent. Il reste quoi d'autre ?"

James Hunt, ayant appris sa disqualification du GP de Grande-Bretagne.

Motoring News : « Niki a laissé échapper des signes de tension inhabituels, comme si le calvaire des derniers mois qui avait freiné sa progression avait soudainement eu raison de lui. Ce n'est pas un homme heureux. »



"Je n'arrive pas à croire que je l'ai fait ! Je pensais vraiment qu'on avait tout gâché avec ce pit-stop... Quand je suis rentré dans les stands, je ne savais pas où je finirais mais j'étais convaincu que Niki avait gardé le titre. J'étais détruit."

James Hunt







GRAND PRIX DU JAPON

C. 16/16
24 octobre

Lauda : Abandon volontaire (68 pts)
Hunt : 3e (69 pts, champion du monde)

Autosport: « *"Je ne cours pas,"* a dit Lauda d'une petite voix. *"Je ne peux pas, je ne ferais que de la figuration."* Puis, il a mis la tête en arrière aussi loin que lui permettait la crash-box et il a fermé les yeux. De chaque côté de ses hanches, il y avait 180 litres d'essence. Derrière ses épaules, 485 cv. Devant lui, une piste noyée par plusieurs centimètres d'eau. Au-dessus de lui, le ciel était humide et brumeux. De la pluie en tombait. Le brouillard était tellement épais que la visibilité était de 200 mètres dans la ligne droite des stands. Mais, incroyablement, ils ont maintenu la course. »

Autocar : « Alors que les mécaniciens rangeaient leurs outils et leurs voitures chéries pour la dernière fois, le championnat a été résumé par une conversation entre deux d'entre eux. L'un a demandé à l'autre ce qu'il comptait faire cet hiver. *"Après une finale comme ça et la saison qu'on a eue, je vais écrire le scénario d'un film. Je serai millionnaire. Le seul problème, c'est que personne ne pensera que ça peut réellement arriver."* »



HOMME D'ACTION

Rush va porter la F1 à l'écran comme jamais aucun film ne l'avait fait... À l'approche de sa sortie en salle, *F1 Racing* a discuté avec Ron Howard de son dernier blockbuster.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON **PORTRAITS** ANDREW FERRARO/LAT

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE & JEAN-PHILIPPE VENNIN



S'il y avait bien une histoire à laquelle n'avait rien à ajouter, c'était Hunt vs Lauda, en 1976.

Tout lecteur de *F1 Racing* connait cette saison comme celle qui possédait tous les ingrédients. L'outsider contre le champion ; McLaren *vs* Ferrari, le playboy face à l'automate. L'histoire est entrée dans la légende. Longue de 16 chapitres haletants, elle n'a jamais trouvé d'équivalent dans la mémoire collective des experts et des passionnés de F1. Ce combat épique eut lieu il y a 37 ans et menaçait de subir la patine du temps. Niki Lauda a 64 ans, son ancien patron, Luca di Montezemolo, 65. Hunt est décédé il y a 20 ans, son directeur d'équipe, Teddy Mayer, en 2009. C'est donc un conte mûr pour son récit. Mieux, mûr pour une immersion dans un bain de Jouvence comme seul Hollywood sait les faire couler.

Ron Howard. Pour toute une génération, il est Richie Cunningham, l'un des héros de *Happy Days*. Depuis, il est devenu l'un des plus grands réalisateurs d'Hollywood. Sa liste de blockbusters est longue comme un jour sans pain : *Splash, Cocoon, Portrait Craché d'une Famille Modèle, Backdraft, Apollo13, Un Homme d'Exception, Le Da Vinci Code* ou encore *Frost/Nixon*.

Rush, qui sortira le 25 septembre en France, est son dernier long-métrage. Avec l'effet démultiplicateur du grand écran, le film retranscrira l'intensité du drame encore mieux que la réalité de l'époque n'a jamais pu le faire. La mission du film est de présenter les deux protagonistes tout en mettant un coup de projecteur sur l'époque qui avait une large ouverture d'esprit mais qui était aussi mortelle. L'authenticité absolue, assure Ron Howard en discutant avec *F1R*, est impossible à atteindre avec le format des films de 120 minutes destinés à faire sortir les yeux de leur orbite.

« Mon premier film qui a essayé d'être authentique était une œuvre sur les journalistes, baptisée The Paper, dit-il. *Je souhaitais capter la substantifique moelle et j'étais très inquiet… jusqu'à ce que je réalise qu'il était impossible de transposer à l'écran la totalité de ce que j'avais appris. J'ai donc changé mon fusil d'épaule et commencé à regarder des films qui traitaient de films. Ça m'a frappé de voir que le résultat n'était pas parfait. Car c'est impossible. Vous ne pouvez pas exprimer exhaustivement et le plus authentiquement possible le travail complexe d'un homme. Du moins pas avec un format concis. Vous tentez donc de réunir certains détails à la perfection et vous en suggérez ou raccourcissez d'autres. »*

C'est à cet instant que les antennes du puriste s'affolent, de peur que l'histoire ne soit qu'une pâle copie de la réalité. Par exemple, il paraît que Lauda et Hunt sont décrits comme deux rivaux prêts à s'écharper plutôt que comme les partenaires de course qu'ils étaient. Et que l'intensité dramatique a été inutilement amplifiée pour les besoins du grand écran. L'année 1976 avait-elle réellement besoin d'être embellie ? Ses héros ne surpassaient-ils pas ceux auxquels Hollywood aurait pu donner vie ?

Howard cherche à nous rassurer : lui et son équipe avaient conscience qu'un spectateur occasionnel ne distinguerait la M23 de Hunt de la 312T2 de Lauda qu'à leurs couleurs, mais qu'un fondu de F1 serait à l'affut des entorses à la réalité et des gaffes.

« Le défi était similaire à celui que nous avons connu avec Apollo 13, poursuit-il. *Recréer l'authenticité était vital pour le plaisir que procure le film. Nous tentons de vous immerger dans des tranches de vie intenses. Ça impose un défi technique : vous pouvez comprendre une situation, mais comment la recréer ? Ce n'est pas quelque chose que l'on peut filmer sans préparation, car ça n'existe pas. »*

Plusieurs sources ont apporté leur contribution, la plus pertinente d'entre elles étant bien évidemment Niki Lauda. L'Autrichien a enfilé le costume de mentor pour l'acteur qui joue son personnage dans le film, Daniel Brühl, vu dans *Goodbye Lenin* notamment. *« C'était génial que Lauda passe du temps avec Dan,* s'enthousiasme Howard. *Comme l'astronaute Jim Lowell avec Tom Hanks. Ce fut d'une aide incroyable. Le numéro de Niki était en appel rapide dans le téléphone de Dan. Lorsque je parlais d'une séquence particulière de la course, surtout les instants qui précèdent un GP et les habitudes de Niki, Daniel l'appelait et lui demandait tous les détails. "Comment enfilais-tu tes gants ?", des trucs comme ça. "À quel moment mettais-tu ta cagoule ? Et le casque : avant ou après être monté dans l'auto ?" »* Mais en parallèle aux leçons, les poussées de fièvre de Niki ont pu être épiques : *« Oui,* admet Howard. *La plus grande a éclaté très tôt, lorsqu'il a vu une version du script. Il y était écrit que "Niki se glisse dans la Ferrari, tourne la clé et le moteur rugit." Il a levé les mains au ciel : "C'est horrible. C'est totalement faux, vous n'êtes que des idiots !"*

Peter Morgan, le scénariste, a demandé : "Qu'est-ce qui ne va pas ?" Et Niki lui a hurlé : "Les F1 n'ont pas de clé ! C'est un désastre !" Niki a personnellement mis la main à la pâte pour corriger deux ou trois choses… »

Collaborer de près avec Lauda a permis à Howard d'avoir une vision privilégiée des méthodes de travail d'un homme qui a non seulement été un vainqueur en piste (trois titres mondiaux, 25 victoires) mais qui a également réussi dans les affaires, avec une compagnie aérienne. L'expérience a permis au réalisateur de dresser le parallèle entre l'auteur et le sujet.

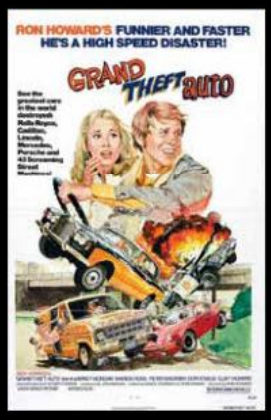
RON HOWARD, UN ROI D'HOLLYWOOD

L'ex-enfant star est un réalisateur oscarisé

LES JOURS HEUREUX (1974-84)
Howard n'avait pas tout à fait 20 ans quand il endossa le rôle de Richie Cunningham. Il était déjà familier des séries télé à gros succès d'audience avec des rôles dans *La 4e Dimension*, *Le Fugitif* ou *Lassie*, ainsi qu'une participation de huit saisons, dès l'âge de six ans, à l'*Andy Griffith Show* (inédit en France).



LÂCHEZ LES BOLIDES (1977)
Sa véritable ambition était de devenir réalisateur et tout en continuant *Happy Days*, Ron trouva un accord avec Roger Corman, producteur de séries B. En échange de ses services d'acteurs dans *À Plein Gaz* (1976), ce dernier finança – au lance-pierre – ses débuts dans la profession avec un film à petit budget écrit avec son père, Rance Howard. Le tournage dura deux semaines et le film fit de modestes recettes.

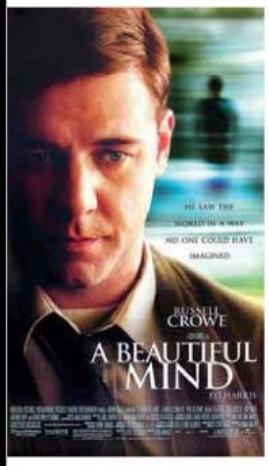


COCOON (1985)
Howard se fit connaître du grand public au milieu des *eighties*, dirigeant des stars dont Tom Hanks et Darryl Hannah dans *Splash*. Mais c'est *Cocoon* qui démontra son habileté au-delà des comédies légères car il fit d'un sujet potentiellement idiot (un groupe de personnes âgées retrouvant leur jeunesse après être décédées dans une piscine incubant des aliens) en succès au box-office qui rapporta $76 millions et les Oscars du meilleur second rôle masculin (Don Ameche) et des meilleurs effets spéciaux.



BACKDRAFT (1991)
Le huitième long-métrage d'Howard glana deux nominations aux Oscars pour les effets spéciaux et le son, mais dans le contexte de sa carrière, il est significatif car bien plus grave que ses précédents films. L'histoire de deux frères pompiers, leur relation dysfonctionnelle et leur enquête sur un pyromane est un empilement de clichés, mais Howard réalise les scènes d'action avec un vrai savoir-faire. *Backdraft* fut un grand succès, même si les critiques rechignaient encore à voir en Ron un réalisateur de poids.





UN HOMME D'EXCEPTION (2001)
Dix ans après *Backdraft*, et avec d'autres succès à son actif – du plutôt léger *Le Grinch* aux plus percutants *Apollo 13* et *La Rançon* ou au gentil *Le Journal*, Howard se fait enfin collectionneur d'Oscars avec ce biopic consacré à John Forbes Nash Jr, mathématicien de génie et schizophrène. Si le film fut parfois critiqué pour camoufler certains aspects de la vie de Nash (interprété par Russell Crowe), il approcha suffisamment sa cible pour gagner les Oscars de la meilleure adaptation, la meilleure image, le meilleur réalisateur et le meilleur rôle féminin (Jennifer Connelly).



FROST/NIXON (2008)
Howard travailla une première fois avec le scénariste de *Rush*, Peter Morgan, sur la rencontre (réelle) entre le Président déchu des USA Richard Nixon (Frank Langella) et l'ambitieux présentateur télé David Frost (Michael Sheen, vu en Tony Blair dans *The Queen*). Il résista à la tentation de simplifier cette histoire complexe en affrontement entre le bien et le mal. Ironie, quand on pense à la réputation d'Howard de signer des films "légers", celui-ci s'inclina face à *Slumdog Millionnaire* pour l'Oscar du meilleur film.

REX FEATURES • ALAMY • DREAMWORKS/UNIVERSAL/THE KOBAL COLLECTION • UNIVERSAL





"C'étaient deux personnages vraiment fascinants menant leur vie et leur carrière de manière diamétralement opposée"

« Mon approche s'apparente plus à celle de Lauda, note Howard. *Je n'ai jamais estimé que j'étais naturellement doué. Chez moi, il y a ce côté allumé ou éteint. Si c'est allumé, ça requiert toute ma concentration et tous les outils que je peux rassembler pour me hisser au-dessus de la norme. Au contraire, James était doué. Je ne pense pas que je pourrai comprendre un jour ce genre de confiance en soi, dans vos qualités athlétiques, dans votre talent, qui vous porte à la victoire. Mais tous les personnages intéressants cultivent des paradoxes et James était célèbre pour vomir au départ de chaque course. »*

Des talons d'Achille, tel que celui, stupéfiant, de Hunt, ont été rapportés aux oreilles de Ron par Alastair Caldwell – le team manager de Hunt chez McLaren. Caldwell a été enrôlé au poste de conseiller technique et, de manière moins formelle, comme historien de la société F1 de l'époque, pour s'assurer que l'état d'esprit de 1976 était fidèlement porté à l'écran. L'aide de la communauté F1 a également été précieuse. Howard la remercie chaleureusement pour les prêts des voitures, pour avoir permis que des scènes d'action puissent être tournées et pour lesquelles *Rush* sera probablement encensé.

Mais plus que ces fondamentaux, c'est le côté humain de personnalités contrastées que Howard et Morgan ont trouvé le plus difficile à dépeindre. *« James et Niki étaient des personnages follement divertissants, »* poursuit Howard. *« Chacun d'eux menait sa vie et sa carrière de manière diamétralement opposée à l'autre mais avec la même quête de gloire et c'est précisément ce qui est subjuguant. Rush fait la part belle à l'action en piste, mais il décrit également cette quête. S'il y a bien quelque chose de surprenant dans le film, c'est l'aspect captivant des approches distinctes que deux professionnels incroyablement doués peuvent adopter pour atteindre le même objectif. »*

Ce fil rouge, la recherche de la gloire, est ce qui a donné son titre au film. Morgan l'a choisi au détriment d'autres plus évidents comme *Hunt/Lauda*. *« Il épouse parfaitement la situation,* estime Howard, *car cette obsession de la recherche de la gloire est une part importante de l'histoire qui permet la construction du divertissement au-delà de l'aspect historique de la reconstitution d'une époque fabuleuse de la course automobile. Dans ce cas précis,* Rush *évoque la vitesse, mais aussi ce qu'elle vous permet d'atteindre, le respect que vous en tirez et l'excitation que vous générez. »*

L'acteur Daniel Brühl (à g) est devenu Niki Lauda sous la direction de Ron Howard (à d).



Howard parle avec passion pour un homme qui ne prétend pas être un fan de sport automobile (*« Je suis le basket et le baseball »*). Ça saute aux yeux : plus il a été immergé dans le sujet, plus il avait une addiction. Il n'avait pas prévu d'assister au dernier GP des USA, mais a *« soudainement eu le cœur gros. »* Il a convaincu son équipe qu'il était essentiel d'y aller plutôt que de participer à une campagne publicitaire.

Pour *Rush*, le défi est désormais d'être aussi irrésistible pour le spectateur que le récit l'a été pour Howard – même s'il soutient que les chiffres du box-office ne sont pas les seules mesures d'un succès. *« Si les gens qui connaissent et aiment le sport ont du respect pour ce que nous portons à l'écran et si les profanes comprennent les personnages et communient avec eux, alors j'aurai fait mon travail,* conclut-il. *Nous avons tout mis en œuvre pour en faire une expérience cinématographique et pour transporter les gens, émotionnellement et viscéralement. »*

Vous en jugerez par vous-même.

©UNIVERSAL PICTURES

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.

FIRAC174/2ANS

Le Finlandais nageant

Le néophyte Valtteri Bottas pourrait bien être la prochaine star tout droit sortie de la maison de production Finlande F1. Nous l'avons rejoint chez lui cet été pour un *road trip*... et une baignade.

TEXTE ANTHONY ROWLINSON
PHOTOS THOMAS BUTLER

L'autoroute E75, au nord-est d'Helsinki, regorge tant de Volvo familiales qu'on a l'impression de faire partie du casting du dernier épisode de *Wallander*. Les champs – étonnamment dépourvus de bétail – s'étendent à perte de vue. Puis, nous nous enfonçons dans une pinède tout aussi vaste et sombre. Au crépuscule, on est définitivement projeté dans l'ambiance des polards noirs scandinaves... Qui pourrait affirmer que ce n'est la silhouette de Sarah Lund, emmitouflée dans son épais tricot des îles Féroé, qui se détache dans le rétroviseur ? Est-ce l'inspecteur Wallander qui roule sur le bas-côté de la route, mélancolique et alcoolisé, comme à son habitude ? Non, nous sommes en Finlande et pas au Danemark ou en Suède où ces détectives scandinaves luttent contre les vilains. Mais ces landes gigantesques, rocailleuses et enveloppées d'un air vivifiant sont à nulle autre pareille sur le →

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE











continent européen et l'on a tôt fait de tomber dans les clichés lorsqu'on se retrouve immergé dans ce paysage onirique. Ces terres fertiles ont vu éclore de grands talents. Valtteri Bottas héritera-t-il du sobriquet de "Finlandais Volant" comme ses glorieux aînés Keke Rosberg, Mika Häkkinen et Kimi Räikkönen ? Où serait-ce trop réducteur pour un individu dont la mission serait plutôt de marquer la F1 de sa propre empreinte en se distinguant de ceux qui ont martelé le bitume des circuits F1 avant lui, même s'il reconnaît qu'ils lui ont légué un fabuleux héritage ? C'est ce que nous allons découvrir...

Avant de prendre la direction du nord et de l'arrière-pays finlandais puis de l'un des terrains de jeu de prédilection de Valtteri, *F1 Racing* a passé la soirée en sa compagnie ainsi qu'en celle de sa fiancée, Emilia Pikkarainen, membre de l'équipe olympique de natation finlandaise et l'une des sportives les plus prometteuses du pays. Ils pourraient parader à la façon des Beckham. Mais non, ils forment un couple discret et charmant qui ne se prend pas au sérieux, niché dans un coin tranquille d'un hôtel d'Helsinki, le Kamp. Ils ne sont pas très bavards mais goûtent simplement le plaisir d'être ensemble et de contempler la beauté du soleil couchant, au cœur de l'été nordique.

« Les Finlandais communiquent sans parler, » s'amuse Valtteri. S'il a le verbe rare, c'est qu'il est peut-être préoccupé par l'emploi du temps que lui a réservé Williams F1 – un dîner ainsi qu'une rencontre avec des stars du petit écran, en *prime time*. Son retour est un événement à la une des gazettes sportives. Ce retour aux sources se fait rare pour Bottas. Avec à son bras la ravissante et télégénique Emilia, qui est également habituée à jongler avec un programme chargé englobant la compétition, les entraînements et les médias, Valtteri est très demandé.

Hormis cette pression, il est heureux de fendre la bise et de discuter du lonkero, ce cocktail finlandais composé d'ananas et de gin que sirotent certains clients du Kamp, attablé en terrasse. Pour un ascète des circuits, Bottas est étonnamment bien informé sur cette boisson populaire. Il nous explique qu'elle a été introduite dans le pays en 1952 pendant les Jeux olympiques d'été qui se déroulaient à Helsinki. Elle a eu tellement de succès auprès des touristes et des Finlandais eux-mêmes qu'elle est désormais en vente à la pression, comme une bière. Gin et jus d'ananas dans une pinte... Ça lève un pan du voile sur la réputation des Finlandais à savoir faire la fête.

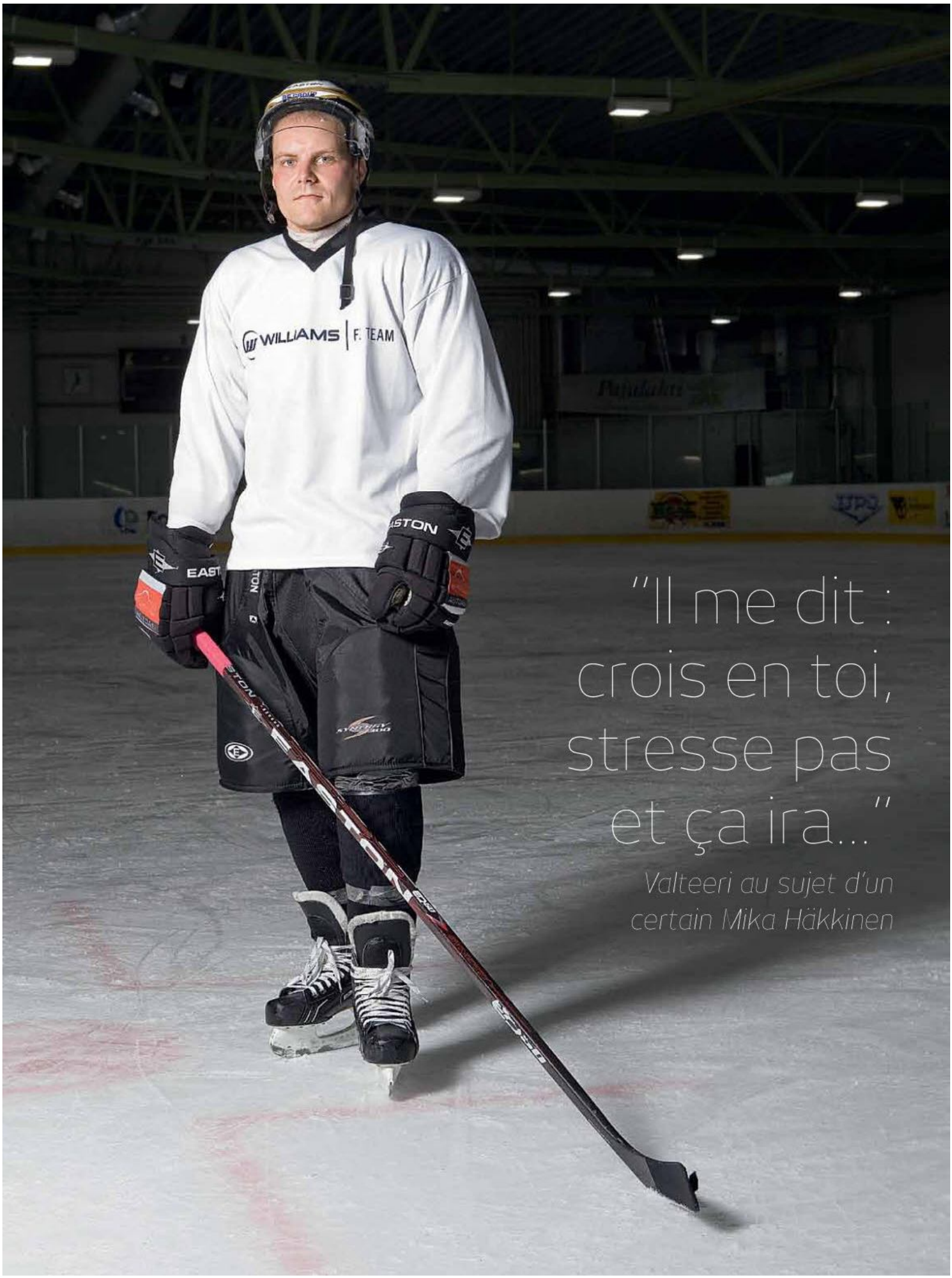
Mais Valtteri n'est pas là pour les cancans et la conversation se déplace rapidement sur le terrain de la course, de sa première année de F1 et des défis que doit relever un néophyte. Il a fraîchement signé un scintillant 3e meilleur temps des qualifications, au Canada, et un large sourire illumine son visage lorsque nous en faisons mention en soulignant qu'il s'agissait de la première démonstration de son talent, que personne ne réfute. *« L'auto était vraiment bonne dans ces conditions,* dit-il. *Tout s'est bien imbriqué et l'équipe a fait un travail sensationnel. Sous la pluie, l'auto est plus neutre – elle me convient très bien – et j'ai pu faire un bon tour dans chacune des phases de qualification. Donc oui, c'était pas mal. »*

Son visage se fond dans une expression de satisfaction timide qui est une réplique exacte de la tête qu'il a offert aux caméras et aux photographes en s'extirpant du cockpit de sa FW35, dans le parc fermé de Montréal. *« J'ai fait ça ? »* rougit-il ? Oui, Valtteri.

□■□

La carrière de Bottas n'en est qu'à ses balbutiements et la gloire planétaire n'est pas encore au programme. Organiser trois jours de reportage avec les médias n'est donc pas le cauchemar logistique qu'il pourrait devenir un jour. Il est tout bonnement heureux d'être chez lui et a applaudi des deux mains quand le responsable de la communication de →

Valteeri a rejoint la patinoire de Pajulahti. Il fut un hockeyeur doué dans sa jeunesse et ce sport coule dans ses veines. Son père, Rauno, l'a pratiqué à haut niveau lui aussi.



"Il me dit : crois en toi, stresse pas et ça ira..."

Valteeri au sujet d'un certain Mika Häkkinen




yle








Williams l'a invité à faire ses bagages pour Helsinki afin d'y partager quelques délices finlandais, de faire le vide dans un immense pays qui ne compte que 5,4 millions d'âmes.

En moyenne, ça fait beaucoup d'hectares et de lacs – la Finlande en compte 100 000 – par tête d'habitant. Le plus vaste, Saimaa, fait 4400 km2. Pas étonnant qu'une petite baignade soit au menu de l'après-midi.

« C'est quelqu'un qui est profondément attaché à la terre, observe un membre de Williams. *Il nous parle souvent de son amour de la Finlande. »* La joie n'est pas feinte lorsque Valtteri foule son sol natal. *« Ça fait du bien d'être chez soi,* reconnaît-il avec ce ton typique des Finlandais, euphémique. *J'ai passé beaucoup de temps ici lorsque j'étais enfant. Tout m'est familier et c'est bon de se retrouver ici. »*

Nous apprenons bientôt pourquoi il est si rayonnant. Nous accompagnons Valtteri à la patinoire de Pajulahti où il a brillé avec l'équipe de Finlande junior de hockey sur glace. C'était il y a sept ans et c'est la première fois qu'il remet les patins depuis.

La patinoire et le centre sportif attenant sont juchés sur les rives du lac Iso-Kukannen et agissent comme un pot de miel sur l'essaim de sportifs finlandais. La nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre dans Pajulahti : leur as du volant pourrait bien faire une apparition. À 10h du matin, le parking est bondé. La foule est impatiente d'apercevoir Bottas et d'obtenir un autographe en venant assister au match des héros locaux, l'équipe des Pélicans, contre lesquels Valtteri jouera. Il est nerveux en entrant dans le vestiaire. Il peut l'être. Avec ses 70 kg, il ne fait pas le poids contre des adversaires qui s'approchent du quintal. L'engagement ne sera pas total, mais Bottas ne laisse rien au hasard. Il enfile le harnachement et les protections du joueur de hockey et pose pour les photographes en tenue de fibre de carbone. Il est hésitant lorsqu'il reprend ses marques sur la glace, crosse en main. En 10 minutes, le feeling est de retour et il virevolte sur la glace, il se lance dans des sprints, dessine des arcs de cercle et stoppe brutalement – une phase essentielle du jeu. Que ce soit sur l'asphalte ou sur la glace, Bottas a développé des sensations hors norme pour le freinage brutal. Après un quart d'heure, il décoche un tir puissant vers le malheureux gardien des Pingouins. L'un de ses tirs passe trois centimètres au-dessus de la cage et détruit une caméra montée sur la barre transversale. La foule rugit de plaisir.

> "J'ai vu une piste de kart, et voilà. C'était le moment clé..."

Il est dans son élément. Alors qu'il observe une pause pour nous rejoindre, son bonheur se traduit par une conversation débridée. Il s'est donné à fond et ça se voit. Le corps fumant et dégoulinant de sueur, il souffle : *« C'est génial ! Je m'amuse vraiment. C'est dommage que je ne puisse pas y jouer plus souvent. J'étais un peu nerveux, mais tout est redevenu comme avant dès que je suis entré dans les vestiaires. »*

Le père de Valtteri, Rauno, a joué au hockey à haut niveau. Sa carrière a été écourtée par une fracture à la jambe, sur cette même patinoire. *« J'ai eu de la chance,* ajoute Valtteri. *Je ne me suis jamais blessé en dix ans. »* Étant donné l'amour de son père pour ce sport – une obsession nationale –, il était inévitable que Valtteri se retrouve un jour une crosse en main. Mais la seconde addiction de la Finlande, les sports mécaniques, l'a encore plus fait vibrer.

« Mon père m'amenait ici pour jouer, mais un jour – je devais avoir cinq ou six ans –, j'ai vu une piste de karting et j'ai trouvé ça excitant. C'était le moment clé, je ne suis jamais revenu sur ma décision. » Une grande perte pour le hockey qui fut une excellente nouvelle pour la course automobile et probablement pour Williams si le talent de Valtteri peut s'exprimer dans le châssis actuel. Bottas est philosophe lorsqu'il évoque les déboires de la FW35 en entrée de virage et à mi-courbe – ses deux points faibles. Puis il évoque la faiblesse de la traction. Au final, Valtteri a passé en revue toutes les phases d'un virage. *« Nous avons encore des soucis mécaniques et nous ne pouvons pas les résoudre en un claquement de doigts,* explique-t-il, *mais il y a des points positifs. »*

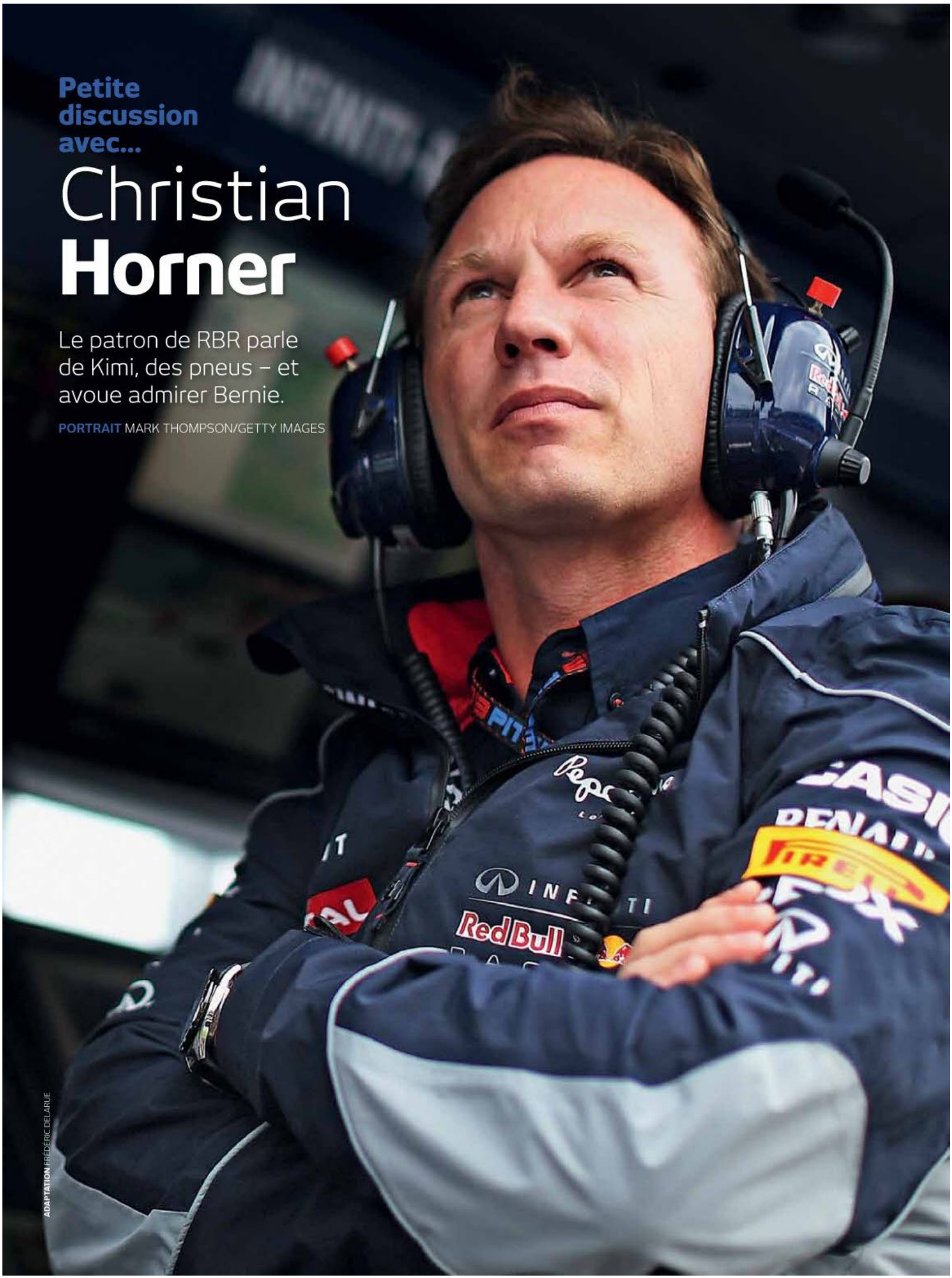
Pour un jeune homme à l'expérience de la F1 limitée, Bottas dégage un profond sentiment de maîtrise – le témoin d'une certitude intérieure qui lui dit que tout vient à point à qui sait attendre. Lorsqu'il parle de son compatriote double champion du monde, Mika Häkkinen – qui est son co-manager –, il révèle où il puise cette conviction : *« On apprend tellement à son contact, que ce soit des détails d'un circuit ou de l'approche générale de la F1. Mais il me dit surtout : "Crois en toi et tout se passera bien. Aie foi en ton talent et ne te stresse pas plus qu'il ne faut. Donne le meilleur de toi-même." C'est ce que j'essaie de faire. »*

Sa réflexion se referme presque avant de s'être ouverte, Valtteri étant convié à se préparer pour un plongeon dans le lac. Les préliminaires incluent un passage dans un sauna si chaud qu'Emilia – si pâle de peau qu'elle serait presque translucide dans la lumière du soleil – prend la couleur d'un homard cuit à point. Ils sortent du sauna et sprintent jusqu'au lac en sachant que la température est de 20°C, soit six ou sept de moins que votre piscine. Ils se jettent à l'eau et le bruit des éclaboussures fait penser à celui d'un corps incandescent plongé dans un liquide froid... Mais encore une fois, Valtteri est dans son élément. Avec Emilia, ils arborent un large sourire. Comme deux amoureux qui profiteraient du week-end pour fuir la vie trépidante des villes. Si ce n'est que qu'ils sont parmi les sportifs les plus en vue de Finlande.

La compétition coule dans leurs veines et une petite brasse pour rejoindre le rivage se transforme rapidement en sprint. Emilia le remporte bien évidemment haut la main – c'est une nageuse de classe mondiale après tout. Mais une parenthèse de calme est plus révélatrice que sa victoire. *« Il y a trois ans, lorsque nous nous sommes rencontrés, il ne savait pas nager,* révèle-t-elle. *Maintenant, on peut s'entraîner dans la même piscine. »*

Valtteri Bottas apprend vite. Osons le jeu de mot dans de telles circonstances, voilà un Finlandais au hyper cool et doté d'un grand sang-froid.

Bottas rencontre ses fans puis s'en va affronter l'eau assez froide du lac Iso-Kukannen avec sa fiancée Emilia, membre de l'équipe nationale olympique et qui lui a appris à nager il y a trois ans.



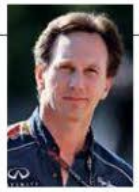
Petite discussion avec...

Christian Horner

Le patron de RBR parle de Kimi, des pneus – et avoue admirer Bernie.

PORTRAIT MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

ADAPTATION FRÉDÉRIC DELARUE



Que pensez-vous de l'annonce de Mark Webber de quitter la F1, et de son timing ? Et qui le remplacera ?

Tout d'abord, il faut saluer tout ce que Mark a fait pour l'écurie. Depuis qu'il nous a rejoints, en 2007, il a progressé avec nous. Ses neuf victoires et 36 de ses 37 podiums ont été obtenus avec une Red Bull. Il a contribué de façon significative à nos trois titres de champions du monde des constructeurs ainsi qu'au niveau de performance de l'écurie.

De toute évidence, arrêter sa carrière est une décision importante pour tout pilote. Il l'a prise très tôt et s'est mis à l'abri des spéculations. Ça nous permet de choisir le meilleur candidat pour ce poste. Nous avons la chance d'avoir le vivier de jeunes pilotes de Toro Rosso et nous évaluerons également qui d'autre est libre sur le marché.

Il faudrait être fou pour ignorer Kimi Räikkönen. Cependant, nous prendrons notre temps. Il est important de prendre la bonne décision et nous ne voulons pas nous précipiter. Nous analyserons toutes les options qui s'offrent à nous et nous tenterons de faire le meilleur choix.

Pensez-vous que Kimi Räikkönen puisse être attiré par la perspective de courir pour Red Bull ?

Tout pilote est intéressé par l'équipement qui est à sa disposition. Tout pilote compétitif souhaite s'entourer de l'environnement le plus compétitif possible. Je pense qu'il en va ainsi pour Kimi comme pour n'importe quel autre pilote. Mais soyons clairs, nous ne nous intéressons pas exclusivement à Kimi. Nous avons également Daniel Ricciardo et Jean-Éric Vergne qui sont d'authentiques prétendants au baquet. Nous avons juste besoin de temps pour évaluer toutes les options.

Si vous choisissiez un pilote qui ne court pas actuellement pour Toro Rosso, quelle serait la conséquence pour votre écurie sœur dont la vocation est de former les stars de demain ?

La vocation de cette équipe est de procurer une opportunité aux jeunes pilotes du programme Red Bull Junior, mais ils n'ont aucune garantie de trouver un baquet chez Red Bull. Ils doivent le gagner au mérite. Une opportunité s'offre à eux, ils sont tous les deux chez Toro Rosso grâce à leur talent. Leurs carrières dans les formules de promotion sont remarquables et ils sont dans une phase d'apprentissage en F1. Leurs perspectives sont intéressantes pour l'avenir.

La question fondamentale est de savoir si l'un d'eux est prêt. Il faut qu'on étudie cette question avec minutie, mais ils méritent clairement leur place en F1. Toro Rosso a fourni un travail excellent pour faire progresser les jeunes pilotes et on s'en est bien rendu compte avec Sebastian, qui est bien évidemment le pilote issu de Toro Rosso qui a le plus réussi.

Que pensez-vous du verdict du tribunal de la FIA dans l'affaire des pneus Pirelli utilisés par Mercedes à Barcelone lors d'essais privés ?

Chaque partie concernée a plaidé sa cause et les juges ont fait du bon travail en ayant toutes les clés en main. À mon avis, c'est un bon verdict. La pénalité ? Elle était peut-être un peu légère, mais c'était un procès juste et il était intéressant de voir sur quoi il déboucherait. Le plus important est que nous avons gagné en clarté. Nous devons savoir quelles sont les règles, si l'on peut faire plus de 1000 km d'essais avec une voiture de 2011 ou si l'on peut utiliser une F1 de 2013.

En sortant du tribunal, pour nous, l'essentiel était d'avoir cette clarification et de pouvoir aller de l'avant pour ce qui concerne les essais privés. Par exemple, sommes-nous autorisés à rouler avec le moteur 2014 de notre fournisseur ?

Dans toute organisation commerciale à large échelle, lorsqu'un haut responsable est menacé d'être poursuivi par la justice, il est normal qu'il démissionne jusqu'à ce que l'affaire soit jugée. Êtes-vous d'accord pour dire que Bernie Ecclestone devrait se mettre en retrait pendant que la justice allemande suit son cours ?

Pour être franc, la F1 est ce qu'elle est grâce à Bernie Ecclestone, à la manière dont il a construit ce sport lors de ses 35 dernières années. Tout ce que nous voyons est basé sur ce qu'il a fait et je pense que sans lui, nous aurions plus de problèmes. Je pense que les contrats qu'il continue de signer, avec les circuits et les pays, sont assez fabuleux. Il est passionné et enthousiaste pour continuer à faire son travail et il est de notre intérêt qu'il le fasse aussi longtemps que possible. Car le jour où il ne sera plus là, la F1 ira beaucoup moins bien. Quelle que soit sa situation, je pense donc que Bernie a tout à fait le droit de poursuivre ses affaires car je ne vois pas qui d'autre que lui pourrait mieux endosser ce rôle.

Que pensez-vous des nouveaux changements de réglementation de la FIA pour 2014, avec un système de permis à points pour les pilotes et le retour des essais privés en cours de saison régulière ?

Je pense qu'ils sont globalement bons. Les restrictions sur l'aérodynamique et les changements concernant les essais privés sont parfaitement logiques. Nous aurons huit jours ou quatre sessions de deux jours d'essais et nous nous débarrassons donc des journées promotionnelles et des essais en ligne droite pour désormais mettre sur pied de vrais essais. Ils seront légèrement plus coûteux, mais ils donneront l'opportunité aux jeunes pilotes et aux essayeurs de rouler réellement.

Je ne suis pas fan du permis à points ; je n'aime pas l'idée que des points puissent être transférés d'une saison sur l'autre. De notre point de vue, il serait préférable d'imposer des pénalités valables pour une saison. Mais globalement, je pense que les modifications sont bonnes et positives. Du point de vue technique et du point de vue sportif, elles sont logiques.

Curriculum vitae

Date de naissance
16 novembre 1973

Lieu de naissance
Leamington Spa, G.-Bret.

Équipe
Red Bull

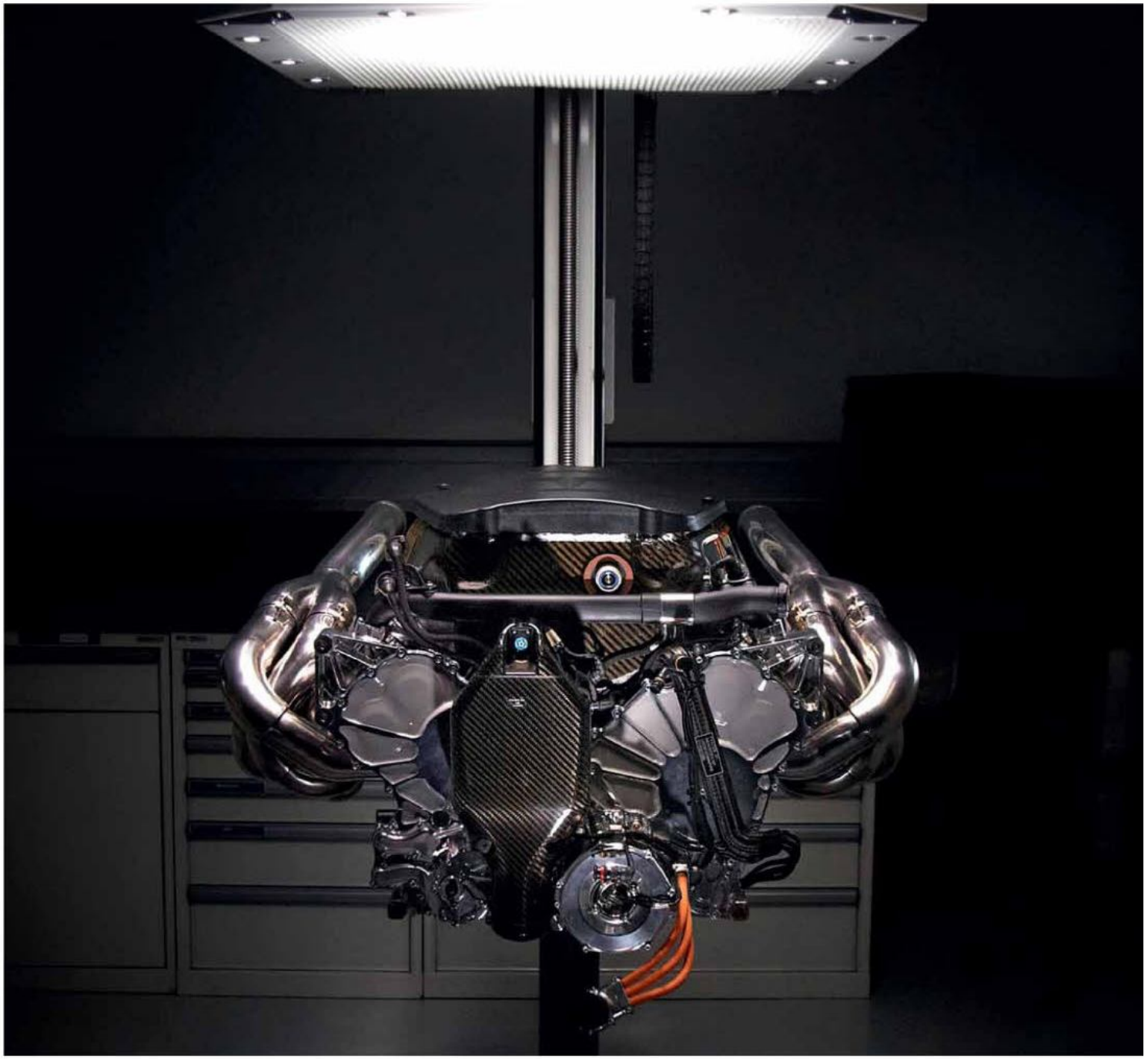
Poste
Team principal

1991
Après six années de karting, Horner remporte le volant Formule Renault. Il décroche ainsi une bourse pour rouler en Formule Renault l'année suivante avec l'équipe de John Booth, Manor Motorsport (qui servit de base à Virgin puis Marussia F1). Il remporte une victoire et termine 4e au championnat.

1997
Après avoir roulé en compétition en F3 britannique avec un succès modéré, Horner accède à la Formule 3000 et monte sa propre écurie, Arden. Avec l'aide de Prodrive et l'argent de Lukoil, il réussit à obtenir une 6e place pour meilleur résultat, à Jerez. Une nouvelle saison toujours aussi peu fructueuse plus tard, il décide qu'il est temps d'arrêter et se focalise sur la direction de son équipe.

2005
Arden remporte le championnat FIA de F3000 pour la troisième fois consécutive. Horner devient directeur de la nouvelle écurie F1 de Red Bull, qui a racheté à Jaguar Racing.

2013
Horner a mené Red Bull Racing à pas moins de trois titres des constructeurs et trois des conducteurs, et vise cette année un quatrième doublé consécutif.



ADAPTATION RICHARD FAUX



LA THÉORIE DU BIG BANG



Les moteurs V8 de F1 sont un puissant cocktail de fiabilité, de puissance et d'efficacité. Pour leur dernière saison d'activité, allons visiter les coulisses de l'usine Mercedes pour savoir ce qui s'y passe.

TEXTE PETER WINDSOR
PHOTOS STEVE ETHERINGTON/LAT & MERCEDES

Il est facile, de nos jours, de tirer 750 cv des moteurs de F1. Ils sont un peu comme les pneus : s'ils font bien leur travail, on ne parle plus que des châssis et des pilotes. Dans le cas inverse, les "experts" de la F1 les pointent du doigt. →

Les hommes des moteurs ne font pas partie du spectacle course après course ; ils ne voient des F1 qu'à l'occasion. Mais ils font battre le pouls de ces monoplaces. Avec eux, pas de bla-bla ni de discours formaté : leur monde est peuplé de chiffres, de forces, de températures, de vitesses... et de la façon dont ces éléments critiques conditionnent la victoire.

Nous approchons du QG de Mercedes AMG High Performance, division moteurs, en sachant que tout va bien se passer. Le nom peut éblouir ; les vastes surfaces de matériau gris et de verre peuvent dérouter. Mais à l'intérieur, de vrais acteurs de la F1 seront assemblés autour des machines à café ou des fours à micro ondes. Ici bat le cœur de la course.

Andy Cowell, un motoriste au parler franc avec un air de conférencier à lunettes, est un pur produit de l'industrie des moteurs de course britannique au plus haut niveau : il est clair, organisé, autocritique, logique et très compétitif. Il est l'homme que les gens de Daimler – il faut leur reconnaître cette qualité – ont embauché comme directeur général des moteurs l'hiver dernier.

La réduction des coûts fut un énorme défi pour la F1 ces dernières années et, indépendamment de ce que les puristes disent à propos de la similitude de moteurs de F1 normalisés, le succès de l'actuel moteur V8 en termes d'économies ne peut être nié. Depuis neuf ans, les coûts des moteurs ont été réduits de 60 %. C'est très impressionnant.

« L'augmentation de la durée de vie des moteurs réduit nos coûts de production, explique Andy. *Certaines pièces sont homologuées par la FIA mais il n'y a pas de gros différenciateurs de performance. Ainsi, même si nous étions autorisés à les changer, nous ne le ferions probablement pas. Le plus important, c'est la stabilité. Elle permet d'acheter de plus gros lots de pièces et d'accepter des temps de livraison plus longs. Et là, les prix chutent. »*

Avant même de devenir AMG Mercedes High Performance Powertrains, l'entreprise Ilmor était réputée pour avoir introduit des bielles en béryllium et des pièces en céramique en F1. L'interdiction de ces métaux exotiques fut-elle importante ou frustrante ?

« Elle a permis de baisser les coûts, répète Andy. *Le règlement relatif au V8, en 2006, a imposé des métaux et des standards dimensionnels. Exit les matériaux très chers et les coûts élevés d'usinage. »* Cela a-t-il réduit la performance ? *« Pas de manière significative. »*

Et puis il y a le personnel. *« Le nombre de personnes s'occupant du V8 a été réduit depuis 2005, la dernière année du V10, alors que nous développions le V8,* répond Cowell. *Nous avions besoin de faire revenir un tas de gens pour développer des moteurs atmosphériques. Je pense que le nombre de salariés est resté stable ces huit dernières années mais les gens travaillent maintenant sur plus de projets. Avec l'homologation du V8, le nombre de salariés a diminué mais beaucoup, occupés sur les soupapes et les bielles, travaillent maintenant sur le KERS ou l'ERS* [Ndlr : le nouveau système de récupération



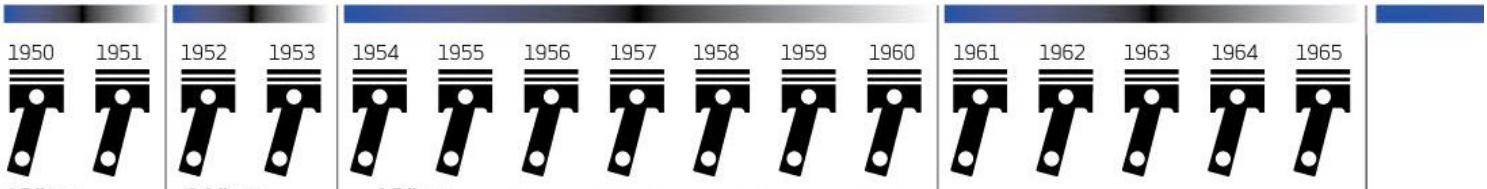
ARCHIVES LAT

Cylindrée des moteurs : toute une histoire

1950-1951 : du neuf avec du vieux
Dans l'ère d'austérité d'après-guerre, il était indispensable d'utiliser du matériel ancien. Ainsi, pour ses deux premières années d'existence, le championnat de F1 autorisa deux types de moteurs : les 4,5 litres atmosphériques et les 1,5 litre compressés. Ces saisons furent dominées par les Alfa Romeo 158, engagées à la fin des années 30 par Enzo Ferrari quand il travaillait pour Alfa. Avec des additifs, leur 1,5 litre compressé développait plus de 400 cv mais sa consommation était gargantuesque.

1952-1953 : règlement Formule 2
Le matériel d'avant-Guerre devenu obsolète, le plateau de F1 commença à se désertifier. En attendant l'arrivée de nouvelles règles en 1954, celles en vigueur en F2 furent adoptées pour deux ans – les moteurs ne pouvant dépasser deux litres de cylindrée, bien que les F1 existantes fussent encore acceptées pour les courses hors championnat. Le 4 cylindres Aurelio-Lampredi "500" de Ferrari (nommé d'après la cylindrée d'un seul cylindre en cm³) propulsa Alberto Ascari vers le titre les deux années.

1954-1960 : tout change
Les nouvelles règles à 2,5 litres furent un succès car elles offraient la possibilité d'accroître la capacité de moteurs existants. Ferrari débuta avec son 4 cylindres en ligne avant de passer au V6. Maserati passa du



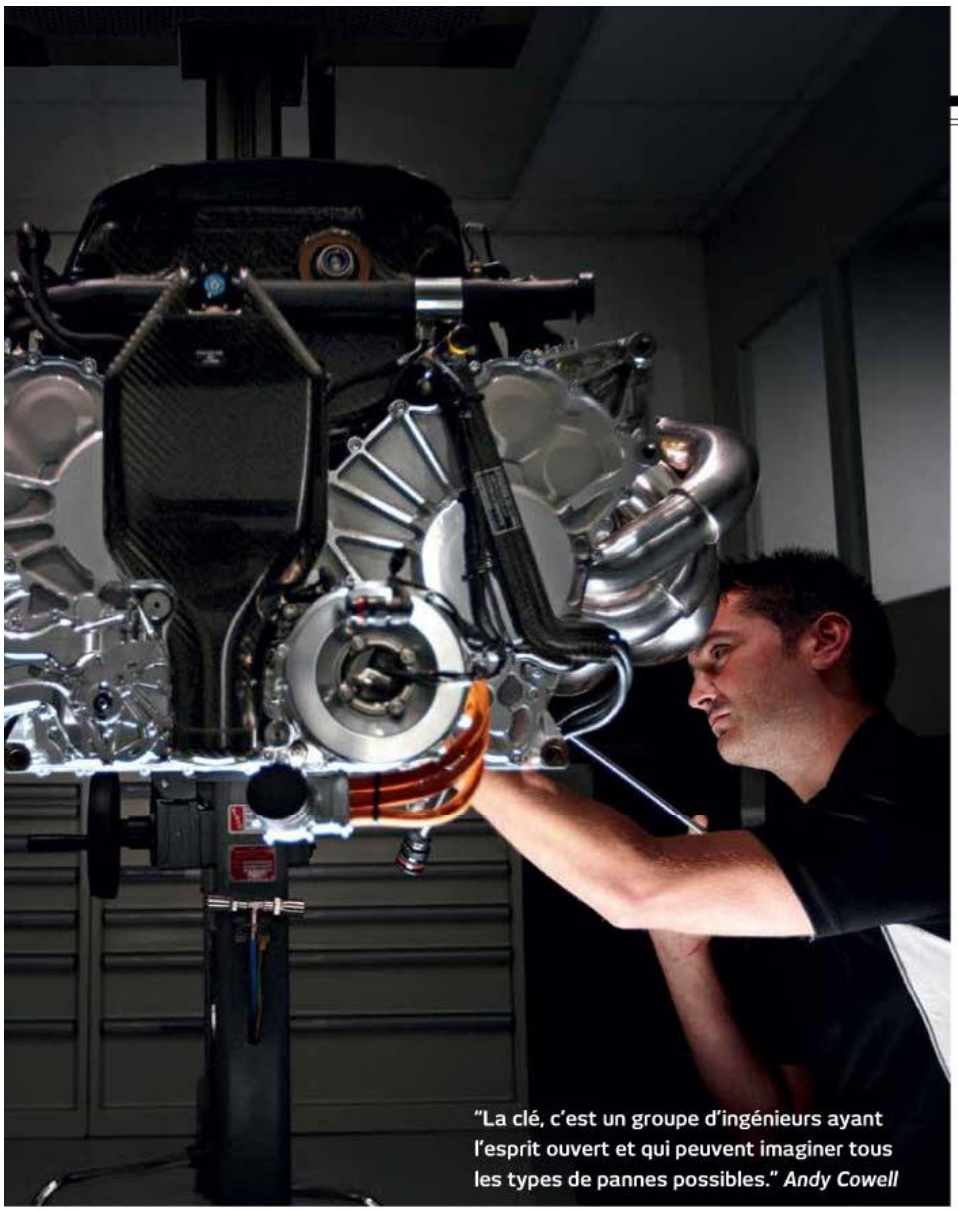
4,5 litres aspiré naturellement
1,5 litre compressé

2,0 litres aspiré naturellement (appelé aussi atmosphérique)

2,5 litres aspiré naturellement
0,75 litre compressé



1,5 litre aspiré naturellement



"La clé, c'est un groupe d'ingénieurs ayant l'esprit ouvert et qui peuvent imaginer tous les types de pannes possibles." *Andy Cowell*

d'énergie calorifique prévu pour 2014]. »

Un moteur 2013 est construit pour tenir 2000 km – et il les atteint généralement si l'on comprend les essais du vendredi – mais on se demande combien un moteur actuel de F1 pourrait tenir si on le poussait à bout...

« Nous avons eu des moteurs de F1 qui tournaient encore après avoir parcouru le kilométrage exigé pour les 24 Heures du Mans, soit 5500 km, » rigole Andy. Est-ce que tous les moteurs feraient cette distance ? *« Non. Sans aucune panne due à la fatigue ou à l'usure de composants, on obtient une courbe où certains parcourent la distance pour Le Mans. Il faut être certain que les quelques moteurs qui tiennent moins longtemps ne vont pas pourrir un week-end- end de course. Ce sont ces moteurs, plus faibles, qui retiennent notre attention. Qu'est ce qui accélère leur usure ? Qu'est ce qui induit les pannes par fatigue ? C'est cette compréhension et l'assurance que nous contrôlons chaque paramètre accélérant le phénomène qui est important. »*

On se demande aussi s'il y a encore une part de "magie" – si un moteur peut défier la logique en dépit des caractéristiques chiffrées. *« Je ne pense pas que ce soit de la magie,* poursuit notre hôte, parlant comme un ingénieur. *L'homologation nous oblige à construire dix moteurs aux spécifications identiques. C'est positif. Nous avons comparé leur courbe de puissance à l'issue du même temps de fonctionnement, et elles ne sont pas identiques. Pourquoi ? Nous n'avions jamais eu le temps d'examiner ce point auparavant. Depuis, nous l'avons fait et avons compris.*

4 au 6 cylindres en ligne. Mercedes et Lancia entrèrent en scène avec de nouveaux moteurs, un huit en ligne et un V8. Ce furent des moments passionnants en piste.

1961-1965 : l'abandon du 1.5l

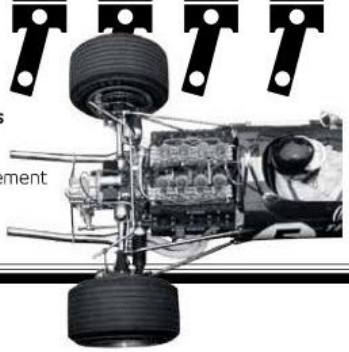
Une fois encore, Ferrari prit le dessus sur ses concurrents quand la F1 devint une formule 1,5 litre. Nombre de constructeurs perdirent du temps de développement à chicaner contre le changement au lieu de l'adopter, ce qui permit à Phil Hill d'offrir le titre à la Scuderia en 1961. La concurrence se réveilla quand BRM, avec son propre V8, et Lotus, avec des 4 cylindres et V8 Coventry Climax, arrivèrent. Le Honda V12 de 1964 avait un son assez fabuleux...

1966-1985 : coup d'accélérateur

Beaucoup de pilotes et de constructeurs n'aimaient pas la formule 1,5 litre, trouvant que les F1 manquaient de puissance (elles en avaient moins que les sport-protos) et qu'il fallait changer. Pour 1966, la cylindrée grimpa à 3 litres et là encore, les plus rapides à s'adapter réussirent : Jack Brabham réalisa un V8, avec des pièces spéciales Repco, qui le propulsa avec son équipier Denny Hulme aux titres en 1966 et 1967. BRM s'égara avec un trop complexe H16 avant de passer au V12. Ferrari passa du V12 au 12 cylindres à plat. Le Ford-Cosworth V8 DFV n'était pas assez fiable en 1967 mais lui et ses descendants allaient dominer jusque dans les années 90.

1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981

3,0 litres aspiré naturellement





1,5 litre turbo-compressé



Avant, nous étions trop occupés à tout changer. Comprendre cette disparité fut un pas en avant essentiel. C'est gratuit en termes de composants. Ce n'est pas un nouveau design. Ce n'est pas un accroissement du coût parce que la pièce la meilleure ou la moins bonne en termes de performance ou de fiabilité a le même coût. Il s'agit juste de comprendre ce qui est sous-jacent. »

D'accord, mais quand un moteur n'est-il pas un bon moteur ? Quelle pièce, quand on commence à en démonter un, peut indiquer cette "caractéristique" ? *« C'est un exercice difficile,* répond Andy. *Échanger les pièces entre elles. Expérimenter entre les meilleures et les mauvaises et être assez courageux pour prendre les pièces du meilleur moteur quand on incline à les garder pour le moment capital. Nous sommes dans de meilleures conditions pour faire certaines expériences à l'usine, à tout échanger. Nos gars du département développement des performances y excellent. »*

Les moteurs comprennent environ 3000 composants. *« La majorité vient de la culasse. Beaucoup de pièces sont là pour la distribution et dans les annexes pour les pompes et ainsi de suite. Au bout de la chaîne – avec les engrenages, les roulements, les rondelles de butée –, c'est un assemblage relativement complexe. »*

Que pense Andy, en tant qu'ingénieur, du son hurlant, aigu du V8 actuel ? *« Je pense que cette montée dans les aigus est due à l'échappement et à l'ordre d'allumage que nous utilisons tous. Le moteur tourne aussi à un régime supérieur plus élevé que dans toute autre discipline. Je ne suis pas sûr que le son des moteurs soit le plus agréable qui soit. Je ne suis pas ingénieur du son, donc je n'en connais pas la cause parce que je ne pense qu'aux pièces composant le moteur et à leur fonction. Mais d'une certaine façon, je pense qu'il [le son] est très agressif. »*

Des augmentations de puissance ont été obtenues pendant la durée de vie du V8 en dépit des règles qui n'autorisent le développement que pour les carburants, les huiles, les trompettes d'admission et les échappements. La consommation d'essence a pourtant été réduite de façon spectaculaire, de 11 % pour être précis, depuis 2006. *« Ceci vient de l'attention portée aux détails, à chaque simple goutte de carburant. Une partie est la conséquence de l'interdiction de ravitailler en course, une autre du fait que chaque goutte brûlée rejette de la chaleur. Donc, il ne faut brûler que le carburant servant à propulser la voiture. Il faut chercher les gains étape par étape. C'est largement dû au calibrage et à sa sophistication.*

Un gain de poids de 2,5 kg en termes de carburant offre un gain de 0,1 seconde au tour. C'est faisable. En termes de puissance, toute la mécanique est connue et homologuée pour autant que les traitements de surface soient concernés ; ainsi, il reste à se concentrer sur l'huile afin de réduire les frottements. Dans un moteur à combustion interne, le frottement c'est le diable. Il se déduit de la puissance générée et se traduit par un besoin de plus gros radiateurs. Chaque kilowatt perdu par friction est un kilowatt supplémentaire tiré du vilebrequin et un kilowatt à rejeter par le radiateur. Il est toujours bon de partir à leur chasse. »

McLaren et Force India utilisent l'huile Exxon-Mobil, AMG Mercedes est liée à Petronas. De façon surprenante, les scientifiques derrière ces produits n'ont aucune idée de la composition chimique de l'huile de leurs rivaux. Tout ce qu'Andy nous dira, c'est que les deux huiles sont *« différentes ».*

Au moment d'écrire ces lignes, le V8 Mercedes n'a connu que huit pannes sur 598 départs de Grand Prix. Une statistique impressionnante mais qui rend les pannes très intéressantes. Le cas de Lewis Hamilton à Abou Dhabi l'an dernier en fait partie : il menait la course et a dû s'arrêter. Sous le regard du monde entier.

« Nous comprenons le problème maintenant, lâche Andy d'un air désabusé. *Il était dû à une casse de la pompe à essence mais nous avons découvert depuis qu'une autre pièce de la pompe était aussi défaillante. Nous avons réalisé une quantité de tests, ce qui nous a conduit à ce que j'appelle une analyse de type "et si ?" Cela nécessite un groupe d'ingénieurs qui réfléchissent à "l'improbable" et à "l'impossible". C'est de l'apprentissage. Dans le cas d'Abou Dhabi, nous avons eu un moment "Eurêka" à la suite d'une expérimentation et nous avons maintenant plus confiance dans le cycle de vie de ce mécanisme. La clé est un groupe d'ingénieurs à l'esprit ouvert qui peuvent imaginer tous les types de pannes. C'est faire appel au côté émotionnel d'un ingénieur. Mais il faut aussi qu'il soit incroyablement structuré et diligent lors de l'expérimentation, puis être comme un robots ayant foi dans le résultat de l'expérimentation. »*

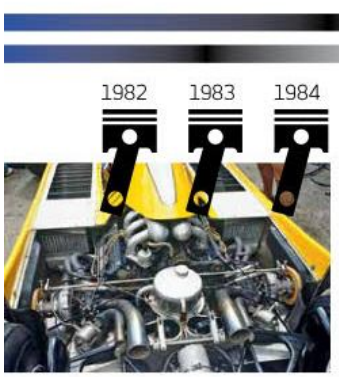
Pas étonnant, donc, de voir qu'Andy a opté pour des bureaux paysagers à Brixworth. Il est

STEVEN TEE/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • TOYOTA; RENAULT

Cylindrée des moteurs : toute une histoire (suite)

1977- 1988 : l'ère du turbo
Renault fut le pionnier et dès 1977, des 1,5 litres turbos affrontèrent les moteurs atmosphériques. Au milieu des années 80, les turbos furent assez fiables et puissants pour devenir la norme. Sans une combinaison voiture-moteur fiable et homogène, Renault fut battu par les autres V6 TAG-Porsche, Honda et Ferrari ainsi que le 4 cylindres BMW. La FIA tenta d'équilibrer les performances en portant la cylindrée des atmos à 3,5 litres en 1987 et en réduisant la pression des turbos à 4 bars en 87 et à 2,5 bars en 88 avant d'interdire totalement la suralimentation.

1987-1994 : retour en forme
La Formule 3,5 litres de 1987 reprit forme une fois les turbos bannis. Les V10 Honda et Renault dominèrent de 1989 à 1994, dominant les V8 Ford HB et Judd. Les Italiens préféraient les 12 cylindres et le V12 de Ferrari fit bien mieux que le trop complexe W12, en trois rangées de 4 cylindres à 60°, de Lamborghini.



1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997

3,5 litres
aspiré
naturellement



3,0 litres
aspiré
naturellement



"Nous avons fini par comprendre le problème, après une expérimentation, et avons plus confiance dans le mécanisme."
Andy Cowell évoquant la casse moteur de Lewis Hamilton à Abou Dhabi en 2012



Travail en équipe et communication sont essentiels, d'où le choix de bureaux paysagers.









facile de discuter avec qui on veut. « *Pour que les gens passent de longues heures à travailler, ce qui est ce que chaque responsable veut, c'est mieux qu'ils soient détendus, dit il. Dans l'intérêt de leur cerveau, ils doivent être de bonne humeur. Le temps passe vite quand on prend plaisir à travailler.* »

L'usine est magnifiquement conçue. « *Quand on veut être prêt pour le sport automobile, il faut être prêt au changement. Les règles, comme les technologies, peuvent évoluer rapidement. Et l'intérêt de notre hall d'usinage est qu'on peut y remplacer rapidement des machines par d'autres. Les services sont installés de façon très flexible. Le hall de fabrication est plus grand que des boxes séparés et à l'extrémité, on peut faire manœuvrer un semi-remorque. Tout est conçu pour être flexible et réactif. Cela aide à alimenter les machines aussi. Cela marche bien. C'est un environnement agréable.*

Nous sommes au cœur de l'Angleterre, et donc proches de tout. C'est bon pour les relations avec les fournisseurs, c'est bon pour l'emploi. Mercedes GP est à 30-40 minutes d'ici. Force India est entre les deux. Nous sommes très bien situés. »

C'est vrai. En à d'autres niveaux aussi. Cosworth, dans une certaine mesure, a engendré Ilmor (les fondateurs, Paul Morgan et Mario Illien, se rencontrèrent chez Cosworth) ; et Ilmor a engendré le colosse des groupes propulseurs que nous visitons aujourd'hui. Les gênes sont bons. La puissance financière est énorme. Et l'affaire est entre les mains de gens brillants.

1995-2005 : mesures de sécurité
La cylindrée fut réduite à 3 litres après le décès d'Ayrton Senna. Le V10 devint la configuration unique, Ferrari l'ayant adoptée à partir de 1996, mais, comme toujours, la performance grimpa au fur et à mesure que les ingénieurs trouvaient le moyen de contourner l'esprit du règlement. Renault continua de régner jusqu'à son retrait à la fin des années 90, puis Ferrari et Mercedes, qui avaient résolu leurs problèmes de fiabilité, dominèrent à leur tour.

2006-2013 : coupes budgétaires
Vue la spirale ascendante des dépenses et de la performance, la FIA imposa des V8 2,4 litres et des règles très strictes. Les métaux rares, les systèmes d'admission/échappement et la distribution variables furent interdits. Fin 2006, les moteurs furent homologués et figés – à l'exception de retouches autorisées pour améliorer la fiabilité. Le nombre de moteurs alloués par saison fut réduit et en 2009, le régime maxi limité à 18 000 t/m.

1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005



2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013

2,4 litres
aspiré naturellement – configuration V8 obligatoire



Le "jargon" de A à Z

La F1 regorge de termes complexes et d'étranges abréviations, souvent puisées dans la langue de Shakespeare. Voici un glossaire qui pourrait vous être utile...

TEXTES FRÉDÉRIC DELARUE & JEAN-PHILIPPE VENNIN

Aa

Arrêté *v. conj.*

Se dit d'un pilote peu rapide, ponctuellement ou d'une manière générale (cf. Luca Badoer chez Ferrari en 2009, ci-dessous).



Bb

Boîte noire *n.f.*

L'équivalent des boîtes noires installées dans les avions, qui enregistrent toutes les données électroniques et permet d'identifier les causes possibles d'un accident.

Cc

CAI *sigle pour*

Cour d'Appel Internationale

Elle effectue les auditions des affaires qui lui sont majoritairement soumises concernent des appels interjetés par des Autorités Sportives Nationales ou par le président de la FIA.

Dd

Dégradation *n.f.*

Fait référence à la chute de performance des pneus. Plus la dégradation est prononcée, plus les temps au tour augmentent rapidement.

Ee

ECU *sigle pour Electronic Control Unit (Unité de Contrôle Électronique)*

Toutes les F1 exploitent une UCE, fournie par McLaren Electronic System. Elle contrôle à la fois le moteur (allumage et injection) et la boîte de vitesses. L'utilisation de l'UCE permet d'éviter le recours aux aides au pilotage.

Ff

FOM *sigle pour Formula One Management*

La société qui gère l'organisation, la diffusion et les droits de la F1. Il s'agit d'une filiale de la Formula One World Championship Limited qui fait partie du Formula One Group. Pour tout renseignement complémentaire, contactez les avocats de Bernie.

Gg

Gurney *n.pr.*

On accorde à Dan Gurney le crédit d'avoir été le premier pilote à avoir placé une réglette dite "Gurney" supplémentaire à l'extrémité haute de son aileron arrière, renforçant ainsi les appuis mais très peu la traînée.

Hh

HANS *sigle pour Head and Neck Safety Device*

Obligatoire depuis 2003, il relie l'arrière du casque à une structure en fibre de carbone posée sur les épaules du pilote. Il limite les mouvements de la tête en cas d'accident.

Ii

Ingénierie *n.f.*

Conception de système répondant à des besoins spécifiques. Multiple en F1 (aérodynamique, informatique, systèmes intégrés, mécanique etc.), l'ingénierie est un critère de performance.

Jj

Jéroboam *n.m.*

Bouteille de champagne d'une contenance de trois litres offerte à chacun des trois pilotes du podium. Cette tradition est née lors du GP de France 1950 à Reims (on comprend pourquoi !) et la bouteille fut ouverte "proprement" jusqu'à ce que Dan Gurney soit le premier à la secouer – avec l'effet que l'on sait – à l'arrivée des 24 Heures du Mans 1967.

Kk

Kevlar *nom déposé*

Fibre d'aramide synthétique combinée à une résine époxy qui crée un composite extrêmement léger et résistant utilisé dans la construction des suspensions, ailerons et appuie-tête.

Ll

Ligne *n.f.*

En Formule 1, et en sport mécanique en général, on ne parle pas seulement de ligne droite, de ligne d'arrivée, de première (ou deuxième, etc.) ligne de la grille de départ. La formule "rester sur sa ligne" ne signifie pas "garder la ligne" (!) mais plutôt conserver la même trajectoire – qui doit aussi, dans la mesure du possible, être la bonne...

Mm

Monobloc *Adj.inv. et n.m.*

Pièce usinée en un seul bloc pour assurer une meilleure homogénéité et une meilleure résistance. En F1, jantes, monocoque, étrier de frein ou groupe de cylindres peuvent être fondus en un seul bloc.

Nn

Nomex *nom déposé*

Une fibre à l'épreuve du feu qui est utilisée dans les combinaisons, les gants, les sous-vêtements des pilotes et des mécaniciens. Elle peut résister à des températures supérieures à 400°C.

Oo

Option *n.m.*

Le pneu tendre, par opposition au dur, dit Prime. Le vendredi, les pilotes sont autorisés à utiliser deux trains de Primes et un d'Option. Un train de Primes est rendu à Pirelli avant la deuxième séances d'essais libres et un train de chaque avant la troisième.

Pp

Pit-stop *n.m. Mot anglais*

Passée dans la langue française et universellement utilisée, cette expression correspond à l'arrêt au stand.



Qq

Q1, Q2, Q3

abrév. pour Qualifications

Utilisé pour différencier les trois phases des qualifications, Q1, Q2, Q3. Une nomenclature analogue est utilisée pour les essais libres.

Rr

Rookie *n.m. Mot anglais*

Un *rookie* est un débutant dans une catégorie. En 2013, ils sont cinq : Bottas, Chilton, Van der Garde, Gutierrez et Bianchi (ci-dessous, g-d).



Ss

Sucette *n.f.*

La perche placée devant une F1 lors de son arrêt au stand pour signifier au pilote l'immobilité et quand freiner ou enclencher le premier rapport. Aujourd'hui supplantée par des feux lumineux.

Tt

Trapannelle *n.f., argot*

Désigne une voiture lente et mal conçue, qui est la lanterne rouge du plateau.

Uu

Undercut *n.m. Mot anglais*

Mot passé dans le langage des professionnels qui ne sont pas anglophones car impossible à traduire littéralement. Par analogie avec l'uppercut de la boxe, l'undercut correspond à l'action de couper l'herbe sous le pied à un adversaire – en croisant une trajectoire pour dépasser ou en calquant sa stratégie de course sur la sienne.

Vv

VMM180

abrév. pour Vodafone McLaren Mercedes 180

Terme utilisé pour les conférences de presse de McLaren. Le 180 est une référence à l'ouverture d'esprit de McLaren vis-à-vis des médias.

Ww

Wrooom *sigle et onomat.*

Nom donné par Philip Morris International aux rencontres annuelles de ses écuries, Ferrari (F1) et Ducati (MotoGP), avec la presse, dans la station alpine de Madonna di Campiglio. 2013 était la 23e édition.

Xx

X-wing

n.m. Mot anglais

Petit aileron pas très esthétique qui est apparu pour la première fois au sommet d'un mât fixé dans les pontons de la Tyrrell 1997, la 025 [ci-dessous], imitant un concept déjà vu dans les années 60. Interdit après quatre GP en 1988.



Yy

Yoyo *n.m.*

Faire le yoyo derrière un autre pilote : l'écart se creuse et se réduit alternativement. Dans le même ordre d'idée, on parle aussi de phénomène dit "de l'élastique" quand une voiture suiveuse se rapproche au freinage et celle qui précède se détache à l'accélération en sortant du virage.

Zz

Zylon *nom de marque*

Matériau synthétique souvent utilisé dans les gilets pare-balles, utilisé pour renforcer les casques et les panneaux latéraux du cockpit pour empêcher un objet de les perforer.

STEVEN TEE/LAT • ANDY HONE/LAT • JANDREW FERRARO/LAT • ARCHIVES LAT

Un dimanche à la campagne

Mark Webber est fier d'être Australien. Mais sa course d'adoption, le GP de Grande-Bretagne, lui accorde un luxe sans prix : une matinée à la maison...

TEXTE TOM CLARKSON **PHOTOS** MALCOLM GRIFFITHS/LAT





Pour comprendre pleinement ce sentiment, il faut passer 200 nuits par an dans une chambre d'hôtel. Alors seulement, quand cesse l'impression de vivre dans une valise, peut-on commencer à apprécier pourquoi Mark Webber aime tant le GP de Grande-Bretagne. Silverstone, voyez-vous, est la course "à la maison" de l'Australien.

« Je vais de la maison au circuit chaque jour, dit-il. *Tout est tellement plus simple : pas de parking d'hôtel souterrain, pas de réservation de restaurant le soir, pas de risque de se retrouver devant la porte de sa chambre avec une clé qui ne marche pas. Je dors dans mon lit avec mes affaires autour de moi. Cela donne à tout le week-end un rythme totalement différent de l'habitude. »*

"Silverstone a quelque chose de spécial. J'adore cet endroit."

Est-ce que le fait de rester à la maison le rend plus rapide en piste ?

« Cela ne devrait pas, répond-il. *« Mais probablement que oui. Je suis plus détendu. »*

Mark fut le seul pilote à faire l'aller-retour de sa maison à Silverstone cette année. Jenson, Lewis, Sebastian et Nico sont restés dans de somptueux motorhomes sur le parking du BRDC, mais Mark a logé chez lui, dormi dans son propre lit. Il a fait en voiture les 35 km d'Aylesbury au circuit le jeudi quand le trafic était encore fluide, et l'aller-retour en hélicoptère les autres jours pour gagner du temps. Avec le vent arrière, son vol ne dure pas plus de cinq minutes.

Étant donné la nature internationale du travail de Mark, il a un attachement surprenant à son pays adoptif. Il vit au Royaume Uni depuis l'automne 1995 et bien qu'ayant eu le mal du pays les premières années, il l'appelle désormais son chez-lui autant que la maison de ses parents à Queanbeyan. La vie qu'il partage avec Ann et leurs amis à quatre pattes, nichée dans la campagne anglaise, est un parfait antidote au monde de fou qu'est la F1.

« J'ai besoin d'espace, dit-il. *Je ne pourrais pas vivre à Monaco : je hais cette ville. »*

La première fois que nous avons discuté de son amour pour sa maison remonte à mars 2002, lors de ses débuts en F1, alors qu'il se rendait en Australie pour l'ouverture de la saison à bord d'un 747 d'European Aviation. L'avion transportait du matériel de Minardi et avait décollé de Milan Malpensa. Mais Mark avait volé la veille d'Italie



vers l'Angleterre pour passer une nuit dans son lit, avant de retourner à Milan le jour du départ ! *« Chaque nuit passée dans mon lit compte dans cette activité, »* dit-il.

Il se sent simplement chez lui à Silverstone, soit au BRDC, le Club des Pilotes de Course Britanniques, dont il est membre depuis 15 ans, soit sur le circuit où il a connu de beaux succès. Il y a décroché sa première victoire en Formule Ford et deux en GP en 2010 et 2012.

« Silverstone a quelque chose de très spécial, dit-il. *J'aime cette piste car c'est un des rares lieux où une F1 ne se sent pas bridée. Nous pilotons à la limite dans ces virages rapides et c'est une sensation fantastique. Je suis très à l'aise dans les courbes rapides et d'avoir accumulé une telle expérience à Silverstone me rend plus apte que d'autres à saisir de petits détails. C'est vraiment un endroit où j'adore piloter. »*

Les activités de Mark le matin de la course sont dépendantes de l'espace aérien autour de Silverstone. L'aérodrome des bombardiers de la Seconde Guerre mondiale est le plus actif d'Europe ce jour-là avec plus de 4000 mouvements en 12 heures. Mark doit choisir un créneau et s'y tenir.

La course débutant à 13h (au lieu de 14h pour celles disputées sur le continent), il faut être sur le paddock à 8h30. Mark opte pour un départ à 8h, ce qui lui laisse assez de temps pour réagir si le brouillard tombe et rend le vol impossible.



Deux victoires "à domicile" : Webber a gagné à Silverstone sur Red Bull en 2010 et 2012.

« C'est arrivé l'an dernier, pas le dimanche heureusement, dit-il. *Le brouillard est tombé le vendredi matin et j'ai dû conduire jusqu'au circuit. J'ai pu atteindre Dadford [Ndlr : un village situé à 5 km du circuit] sans rencontrer de trafic, même le jour de la course, mais ensuite j'ai dû m'arrêter. L'équipe a envoyé un scooter pour me prendre, sinon je loupais la première séance d'essais. »*

Jusqu'à 8h, un matin de course est semblable à tous les matins. Mark règle son réveil sur 7h et bondit hors du lit – *« Je suis du matin. »* La première chose qu'il fait une fois descendu les escaliers est de nourrir les chiens, Simba et Shadow, et le chat, Kiska. Puis il sort avec les chiens. Le jour où nous recréons ce matin de course, seul Simba, un Ridgeback de Rhodésie de quatre ans, peut l'accompagner car Shadow récupère d'une vertèbre déplacée.

Mark se dirige à travers champs vers l'aérodrome de Halton, passant au travers d'un troupeau de vaches. Comme elles s'approchent tranquillement de Simba, Mark reste impassible. C'est visiblement un homme qui vit entouré d'animaux.

Une fois passé l'intérêt des vaches pour le chien, Mark enlève la laisse de Simba et son énergie est libérée. Le jour de la course, quand il n'a pas un journaliste et un photographe de *F1R* aux basques, il emmène Simba courir autour du périmètre tondu du champ d'aviation, saluant amicalement de la tête d'autres marcheurs promenant leur chien.

Le contraste est total avec sa vie itinérante. Les matins de course loin de la maison comportent une courte séance de gymnastique à l'hôtel, mais ici, le décrassage s'effectue sous la forme d'une balade avec ses amis à quatre pattes. C'est un substitut aux escapades de son enfance à travers les plaines desséchées de Queanbeyan.

« Le contraste avec le GP d'Australie est extraordinaire, dit Mark. *C'est très dur pour moi de décrocher lors de cette course car il se passe toujours quelque chose. C'est le GP d'ouverture de la saison, ainsi ma course nationale, et je pourrais faire 26 heures de représentation chaque jour si je voulais. Ici, tout cesse quand j'arrive à la maison. Personne ne peut m'atteindre. Je ne vois que les gens que j'ai envie de voir. »*

Après la balade, c'est toasts avec de la confiture, mais sans caféine. Mark prend un vrai petit →

CHEZ LUI AU LOIN

Le calme relatif du week-end de Silverstone pour Mark forme un contraste marqué avec sa course nationale à Melbourne. Car les médias australiens, profitant de sa présence, le sollicitant pour des rencontres filmées et des interviews. En outre, il y a ses obligations de relations publiques.

Cette année encore, l'itinéraire des trois jours du GP d'Australie de Mark fut typique : le week-end précédant la course, il a piloté la RB7 de 2011 sur le circuit d'Eastern Creek, près de Sydney, battant au passage le record du tour. Puis il s'est envolé vers Melbourne pour y rencontrer la presse et dîner avec les journalistes britanniques et australiens.

Red Bull Australia, Infiniti et Quantas voulaient qu'il leur consacre une partie de son temps, tout comme la chaîne Channel Ten qui a accordé 27 heures d'antenne au GP. Autant d'activités naturellement en sus de ses engagements sur l'Albert Park.

« Je me sens très fier et très honoré de courir chez moi, dit Mark. *Tous les pilotes ne peuvent se targuer de courir dans leur pays et je me sens en partie responsable du succès de l'événement. Mais je suis très occupé et le seul moment de libre, je le passe dans ma voiture ! »*

SILVERSTONE



MELBOURNE



ANDREW FERRARO/LAT • JULIAN FINNEY/GETTY IMAGES



déjeuner quand il se rend à la Red Bull Energy Station sur le circuit. Quelle que soit l'issue du GP, il est de retour à la maison vers 18h après avoir rencontré les médias, discuté avec ses ingénieurs et salué ses admirateurs au concert d'après-course.

Pour lui, parti à 8h et de retour à 18h, ce dimanche de course est donc presque une journée de travail ordinaire avec juste deux heures d'une compétition extrême au milieu... *« C'est clairement agréable d'être de retour à la maison à une heure décente,* dit-il, *bien que j'aime me rendre au concert car les spectateurs britanniques sont incroyables. Ils sont très reconnaissants et vraiment passionnés. Je ne pense pas que les autres, partout dans le monde, seraient restés avec le temps épouvantable que nous avons eu l'an dernier. C'était très impressionnant. »*

De retour à la maison, après une tasse de thé à la cuisine, il ira rejoindre le patron de Red Bull, Christian Horner, pour la traditionnelle analyse d'après-course. Ou si le temps le permet, il sortira à nouveau avec ses chiens.

« Quand je loge à la maison, il ne me semble pas que je suis en course, dit Mark. *Cette année, j'ai eu quelques relations publiques en France le lundi suivant la course. Normalement, si vite après un GP, cela devrait me contrarier mais j'ai été heureux de le faire car je n'étais pas sorti de tout le week-end. »*

> "J'aime le concert d'après-course car les spectateurs y sont incroyables."

Bonne nouvelle pour Mark : le championnat du monde d'Endurance, qu'il disputera l'année prochaine, passe aussi par Silverstone...

D'autres sédentaires ?

Si l'Angleterre est le berceau de la F1, ceux de ses acteurs illustres qui ont ou ont eu le luxe d'y être comme chez eux sont moins nombreux qu'à Monaco...



Carlos Reutemann : faisait l'aller-retour chaque jour de l'hôtel Capital à Londres.



Pilotes McLaren : séjournent traditionnellement au Manoir Aux Quat'Saisons (5 étoiles) près d'Oxford.



Bernie Ecclestone : voit Silverstone comme la campagne et préfère faire l'aller-retour de sa maison de Londres en hélicoptère.



Rubens Barrichello : aimait tant son appartement de Cambridge au début de sa carrière en F1 qu'il faisait l'aller-retour quotidiennement.

CHARLES COATES/LAT • ARCHIVES LAT

LIGNE D'ARRIVÉE

Analyses Stats A venir Carnet de route



STEVEN TEE/LAT • CHARLES COATES/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT

Vers un duel inattendu ?

La seconde victoire de Rosberg en 2013, cette fois à Silverstone, a permis à une équipe Mercedes revigorée de passer Ferrari. Il lui reste à aller chercher Red Bull...

ANALYSES



88
GP DE GRANDE-BRETAGNE
Les pneus ont été au cœur de l'action d'une course riche en incidents, sans perturber Nico.



91
GP D'ALLEMAGNE
Sebastian Vettel, plus que jamais leader du championnat, s'impose enfin à domicile.

À VENIR



94
GP DE HONGRIE
Des virages lents, et pas qu'un peu. Celui qui part devant reste devant...

CHRONIQUES



96
GLOBE-TROTTER
Après un détour par le Mexique, Tom Clarkson s'est rendu à Paris pour le jugement de l'affaire Pirelli/Mercedes devant le Tribunal de la FIA.



98
SI JE NE M'ABUSE...
Murray Walker évoque une rock star qui "fumait, buvait, couchait et se défonçait beaucoup trop" : son coéquipier commentateur, James Hunt...

ANALYSE

Grand Prix de Grande-Bretagne

30.06.2013 / Silverstone



Avec des si...

Le triomphe majeur de Mercedes a été l'arbre qui a caché la forêt de cauchemars de Pirelli : cinq éclatements de pneus et les neutralisations qui s'en sont suivies ont rendu la course folle

Ça *aurait pu* être la première victoire de Mark Webber en 2013 – si le GP avait compté un ou deux tours supplémentaires. Ça *aurait pu* être un nouveau succès de Sebastian Vettel – si sa boîte de vitesses ne l'avait pas lâché au 41e tour. Ça *aurait dû* être le jour de gloire de Lewis Hamilton sur ses terres, au lendemain d'une pole position fabuleuse et après des premiers tours menés tambour battant.

Aucun de ces scenarii ne s'est concrétisé car Pirelli a de nouveau monopolisé l'attention. Nico Rosberg a émergé du chaos déclenché par cinq éclatements de pneus. L'Allemand a remporté le troisième succès de sa carrière.

Derrière lui, ce fut un carnage dont le détonateur fut les pneus : l'arrière gauche d'Hamilton a volé en éclat au 8e tour, à la sortie du virage n°5 ; l'arrière droit d'Alonso s'est dégonflé un tour plus tard, sans exploser ; Felipe Massa a fait un copier/coller de la mésaventure d'Hamilton deux tours après l'Anglais ; l'arrière gauche de Jean-Éric Vergne a *« explosé tel une bombe »* au 15e tour ; celui de Sergio Pérez l'a imité au 46e, forçant Alonso à sortir de son chapeau un bijou d'adresse pour l'éviter. Romain Grosjean n'a pas eu autant de chance et a abandonné en même temps que la McLaren. Les deux monoplaces étaient percluses de blessures infligées par les morceaux de pneus qui volaient en tous sens.

La voiture de sécurité a été déployée deux fois et la situation était d'une telle gravité que la F1 semblait se diriger tout droit vers une catastrophe similaire à celle du GP des USA 2005, où les six voitures chaussées de Bridgestone avaient disputé la course pendant que Michelin expliquait à ses clients que leurs pneus ne tiendraient pas le choc du GP.

Pirelli a tenté d'apporter un remède dans l'urgence en exhortant les écuries à augmenter la pression des pneus à 24 psi – un niveau extrême par rapport aux 15 psi de la grille de départ. Le but était d'accroître la stabilité de l'épaulement au détriment de la compétitivité. Le directeur de course, Charlie Whiting, a avoué après coup qu'il avait envisagé de présenter le drapeau rouge aux rescapés. Il s'est abstenu et les 120 000 spectateurs ont pu assister à un final haletant après l'abandon de Vettel.

Pour Seb, la victoire était dans la poche. Jusqu'à ce que sa boîte se crispe sur le point mort à la sortie de Club. Il n'a pas eu d'autre choix que de se garer en bord de piste, ce qui a eu pour effet de faire s'ébrouer une dernière fois la voiture de sécurité. Le peloton s'est agglutiné derrière le leader, Rosberg. Ça a totalement relancé Webber, sur un circuit qui lui a toujours souri. Kimi Räikkönen, Adrian Sutil et Daniel Ricciardo le séparaient du leader, mais ni la VJM06 ni la STR8 ne sont de taille à lutter contre la RB9 – et la E21 n'allait pas tarder à subir les caprices de ses pneus. Le second train de gommes dures de Kimi ne lui offrait plus suffisamment d'adhérence pour résister à Webber dont les forces étaient décuplées par l'odeur de la victoire.

Au 47e tour, Mark a bondi sur la 2e place. Kimi, lui, glissait du podium jusqu'à la 5e. Le Fin-

landais a établi un nouveau record de 25 arrivées consécutives dans les points (une de plus que Michael Schumacher), mais le responsable des opérations piste de Lotus, Alan Permane, reconnaissait l'erreur de son équipe : *« Contrairement à ceux qui nous entouraient, nous avons dû faire un choix pendant la neutralisation. Il était évident que Rosberg et Webber allaient changer de pneus. Kimi nous disait que les siens étaient bons et nous avons donc choisi d'aller au bout. Avec le recul, c'était la mauvaise décision. »*

L'abandon de Vettel a été lourd de conséquences. Non seulement il l'a privé d'une victoire, mais si le pilote n'avait pas quitté sa monoplace dans un endroit qui ne pouvait qu'inciter la direction de course à neutraliser l'épreuve, Rosberg aurait dû observer un dernier pit-stop d'urgence et non un arrêt confortable. Il avait déjà notifié son équipe qu'il souffrait d'une vibration à l'arrière. Mercedes l'avait attribuée à un problème dans le pneu arrière gauche...

Sans l'ultime sortie de la voiture de sécurité, il est probable que soit Rosberg aurait vu son pneu éclater, soit il aurait baissé de rythme et cédé le commandement à Räikkönen qui n'aurait eu aucun mal à le conserver. Mais la roue de la fortune a toujours tourné en F1 et si elle a comblé Rosberg, elle a crucifié son équipier, Hamilton. Sa 4e place finale était une bien maigre récompense en regard d'une victoire méritée. Lewis se réconfortera avec la montée en puissance de Mercedes.

Toto Wolff a expliqué qu'il était trop tôt pour faire de Mercedes une prétendante au titre. Il a insisté sur le fait que les performances de la W04 étaient encore trop dépendantes de la température pour être constantes. Mais une victoire dans les rues de Monaco puis dans les courbes rapides de Silverstone sont de bon augure pour le reste de la saison. Deuxième derrière Red Bull (219 à 171) au championnat des constructeurs, Mercedes est loin d'être distancée.

Ferrari n'a pas brillé à Silverstone malgré ses arrivées aux 3e et 6e places, conquises depuis les 9e et 11e sur la grille de départ. Elle a cédé la 2e place à Mercedes et Alonso aura besoin de tout son immense talent pour rester dans la course au titre des conducteurs. Stefano Domenicali a été franc du collier en évoquant la compétitivité des voitures rouges, regrettant un mauvais rythme de qualification et une cadence très moyenne en course sur un circuit où la Scuderia brille généralement.

Pour une autre entreprise transalpine, le GP de Grande-Bretagne fut un fiasco retentissant. Le patron de Pirelli F1, Paul Hembery, a rencontré le président de la FIA, Jean Todt, sitôt le drapeau à damier présenté aux pilotes. Il portait le poids du monde sur ses épaules. N'importe lequel des as de la F1 aurait pu gagner à Silverstone, mais il n'y avait qu'un perdant.

Les temps forts de la course

SILVERSTONE



v Hamilton fait un bon usage de la pole au départ, Vettel ne pouvant que se ranger derrière lui.





> Lewis est le premier à subir la défaillance d'un pneu en course et perd toute chance de victoire chez lui.

> Après Lewis donc, Alonso et Massa, Vergne a le même souci au 15e tour et doit abandonner.





<v Le Safety Car entre deux fois en piste pour permettre aux commissaires de nettoyer la piste.







^ Vettel file vers la victoire quand sa boîte le lâche au 42e tour. Le SC revient en piste.

> Rosberg double la mise pour Mercedes devant Webber bien revenu et Alonso qui s'en sort plutôt bien.

ILLUSTRATION: ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : CHRIS BIRD/LAT • STEVEN TEE/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT • JED LEICESTER/LAT • JAKOB EBREY/LAT

Stats GP de Grande-Bretagne

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

LA GRILLE



1. HAMILTON
MERCEDES
1min29.607s Q3



3. VETTEL
RED BULL
1min30.211s Q3



5. RICCIARDO
TORO ROSSO
1min30.757s Q3



7. GROSJEAN
LOTUS
1min30.955s Q3



9. ALONSO
FERRARI
1min30.979s Q3



11. MASSA
FERRARI
1min31.779s Q2



13. PÉREZ
McLAREN
1min32.082s Q2



15. MALDONADO
WILLIAMS
1min32.359s Q2



17. GUTIÉRREZ
SAUBER
1min32.666s Q1



19. BIANCHI
MARUSSIA
1min34.108s Q1



21. DI RESTA**
FORCE INDIA
PAS DE TEMPS



2. ROSBERG
MERCEDES
1min30.059s Q3



4. WEBBER
RED BULL
1min30.22s Q3



6. SUTIL
FORCE INDIA
1min30.908s Q3



8. RÄIKKÖNEN
LOTUS
1min30.962s Q3



10. BUTTON
McLAREN
1min31.649s Q2



12. VERGNE
TORO ROSSO
1min31.785s Q2



14. HÜLKENBERG
SAUBER
1min32.211s Q2



16. BOTTAS
WILLIAMS
1min32.664s Q1



18. PIC
CATERHAM
1min33.866s Q1



20. CHILTON
MARUSSIA
1min35.858s Q1



22. VAN DER GARDE*
CATERHAM
1min35.481s Q1

**Exclu pour poids non conforme mais autorisé à courir. *Pénalisé deux fois de de 5 places pour accrochage au Canada et changement de boîte.

LA COURSE



CLASSEMENT (52 TOURS)

1er	**Nico Rosberg** Mercedes	1h32m59.456s
2e	**Mark Webber** Red Bull	+0.765s
3e	**Fernando Alonso** Ferrari	+7.124s
4e	**Lewis Hamilton** Mercedes	+7.756s
5e	**Kimi Räikkönen** Lotus	+11.257s
6e	**Felipe Massa** Ferrari	+14.573s
7e	**Adrian Sutil** Force India	+16.335s
8e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	+16.543s
9e	**Paul Di Resta** Force India	+17.943s
10e	**Nico Hülkenberg** Sauber	+19.709s
11e	**Pastor Maldonado** Williams	+21.135s
12e	**Valtteri Bottas** Williams	+25.094s
13e	**Jenson Button** McLaren	+25.969s
14e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	+26.285s
15e	**Charles Pic** Caterham	+31.613s
16e	**Jules Bianchi** Marussia	+36.097s
17e	**Max Chilton** Marussia	+1mn07.660s
18e	**Giedo van der Garde** Caterham	+1mn07.759s
19e	**Romain Grosjean** Lotus	+1 tour – dégâts
20e	**Sergio Pérez** McLaren	+6 trs – pneu/dégâts

Abandons

Sebastian Vettel Red Bull	41 tours – boîte de vit.
Jean-Éric Vergne Toro Rosso	35 tours – crevaison

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Felipe Massa, 311,29 km/h



Plus lent : Nico Rosberg, 293,77 km/h

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Medium **Dur** Intermédiaire Pluie

CONDITIONS

Soleil 21°C

TEMP. PISTE

32°C



MEILLEUR TOUR

Mark Webber, 1min33.401s (au 52e)



MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 24.092s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	132 pts
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	111 pts
3e	**Kimi Räikkönen** Lotus	98 pts
4e	**Lewis Hamilton** Mercedes	89 pts
5e	**Mark Webber** Red Bull	87 pts
6e	**Nico Rosberg** Mercedes	82 pts
7e	**Felipe Massa** Ferrari	57 pts
8e	**Paul Di Resta** Force India	36 pts
9e	**Romain Grosjean** Lotus	26 pts
10e	**Jenson Button** McLaren	25 pts
11e	**Adrian Sutil** Force India	23 pts
12e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	13 pts
13e	**Sergio Pérez** McLaren	12 pts
14e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	11 pts
15e	**Nico Hülkenberg** Sauber	6 pts
16e	**Pastor Maldonado** Williams	0 pt
17e	**Valtteri Bottas** Williams	0 pt
18e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	0 pt
19e	**Jules Bianchi** Marussia	0 pt
20e	**Charles Pic** Caterham	0 pt
21e	**Max Chilton** Marussia	0 pt
22e	**Giedo van der Garde** Caterham	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	219 pts	9e	Williams	0 pt
2e	Mercedes	171 pts	10e	Marussia	0 pt
3e	Ferrari	168 pts	11e	Caterham	0 pt
4e	Lotus	124 pts			
5e	Force India	59 pts			
6e	McLaren	37 pts			
7e	Toro Rosso	24 pts			
8e	Sauber	6 pts			

FORIX

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

PHOTOS : STEVEN TEE/LAT • ANDREW FERRARO/LAT • CHARLES COATES/LAT • ANDY HONE/LAT

ANALYSE

Grand Prix d'Allemagne

07.07.2013 / Nürburgring



Une journée torride !

Dans la chaleur de l'été, Red Bull, Mercedes, Lotus et Ferrari ont livré un thriller chaud-bouillant

C'est serré. Il s'en faut de peu. De combien ? Une hausse de quelques degrés et le poleman Lewis Hamilton s'est vu rejeter loin du podium. C'est tellement serré que Mercedes a fait du lobbying pour que les trois journées d'essais de Silverstone – dont elle est bannie – deviennent quatre. Ses doléances n'ont pas été entendues par la FIA. C'est si serré que, pour la deuxième fois consécutive, une seconde séparait le vainqueur de son dauphin.

Les limites sont repoussées. En Grande-Bretagne, Pirelli avait atteint une limite qu'elle ne pensait jamais apercevoir. En Allemagne, Red Bull a vacillé lors du premier arrêt au stand de Webber qui a été renvoyé en piste avec une roue arrière droite non fixée. Elle s'est détachée dans l'allée des stands, percutant le caméraman Paul Allen. À l'hôpital de Coblence, on lui a diagnostiqué des fractures des côtes et d'une clavicule.

L'erreur a allégé Red Bull de 30 000 euros et alourdi la sécurité entourant l'allée des stands. Le directeur de l'équipe, Christian Horner, a sans équivoque expliqué que la scène avait dû être effrayante pour la famille d'Allen et qu'elle soulevait la question de la protection de toutes les personnes qui travaillent dans l'espace confiné de l'allée des stands. Allen a eu la chance d'échapper à des blessures graves, mais l'accident a mis en lumière l'intensité de la lutte.

Oui, Vettel a conquis une victoire splendide (sa trentième et la première sur son sol natal), mais son équipe a dû actionner tous les leviers – ruse, rapidité, réglages, lecture des événements – pour le propulser à ce niveau d'excellence. Il n'a fallu qu'un grain de sable pour condamner Webber à la 7e place. Il s'en est fallu de peu que son destin soit celui de Vettel. C'est avec des marges de manœuvre aussi réduites que se jouera le titre mondial 2013. La domination outrageante n'appartient plus au vocabulaire de la F1 ; chaque victoire est conquise de haute lutte.

Lotus aurait pu triompher en Allemagne et, bien que 4e sous le drapeau à damier, Alonso a signé le record du tour en faisant la jonction avec Grosjean. Son équipe, comme toutes celles qui ont vaincu cette année – Red Bull, Lotus et Mercedes – ne laisse rien au hasard : l'Espagnol a reçu pour consigne de garer sa F138 juste après avoir franchi la ligne d'arrivée, son réservoir ne renfermant pas bien plus que quelques vapeurs de carburant.

« La stratégie a été payante, analysait-il, *car en performance pure, nous n'étions pas au niveau des voitures de tête. »* Medium, medium, medium, tendre fut la séquence de pneus de Fernando – le pari a payé : un long premier relais et un dernier en forme de sprint lui ont permis de décrocher le meilleur résultat possible contre la flotte de ses rivaux qui avait donné leur préférence à un départ en pneus tendres (désormais équipés d'une ceinture de kevlar après la débâcle de Silverstone).

La 4e place releva plus que du "tirer la quintessence". Le cheval cabré doit combler son déficit de développement s'il veut offrir à Alonso une vraie chance de briguer la couronne mondiale.

Seb a désormais plus d'une victoire d'avance sur lui : 157 points contre 123. Et leur duel sera certainement arbitré par Räikkönen. Lorsque le mercure a atteint 43°C, la Lotus E21 est devenue éligible pour la victoire tellement elle est économe de ses pneus. Kimi et Romain étaient 2e et 3e dès le 21e tour. Une analyse tactique fine a pesé de tout son poids. À cette étape de la course, Lotus lorgnait sur une stratégie à deux arrêts alors que sa feuille de route de la grille de départ en comprenait trois. Ses deux pilotes l'ont pilonnée de bonnes nouvelles concernant l'état de fraîcheur de leurs pneus mediums, l'incitant à basculer sur une stratégie à deux pit-stops. Le 32e tour aurait dû être le moment idéal pour un dernier crochet par les stands – il restait 28 tours à couvrir, une tâche qui est largement à la portée d'une Lotus chaussée de mediums et qui s'allège en essence.

Hélas, la Marussia de Jules Bianchi s'est affranchie au 24e tour, forçant la voiture de sécurité à entrer en scène. Abandonné par son pilote, le châssis qui avait pris feu glissait tranquillement en marche arrière et traversait la piste… Ce spectaculaire et improbable coup du sort a détruit l'avantage que les "noir et or" avaient bâti ainsi que la perspective de signer un doublé Lotus, le premier depuis le GP des Pays-Bas 1978 !

Cela dit, les chances des deux pilotes n'étaient pas carbonisées dans la fournaise de l'Eifel. La E21 faisait jeu égal avec la RB9. À 20 tours du but, Lotus a rappelé Grosjean au stand. Il était à 1,143 seconde du leader, Vettel, et Kimi le suivait comme son ombre. *« Il pilotait aussi bien que ces deux champions du monde, »* selon le patron de Lotus, Éric Boullier. Craignant que Grosjean prenne un avantage décisif, Red Bull a invité Vettel à s'arrêter un tour plus tard.

Kimi a promptement pris le commandement. Il semblait aussi à l'aise qu'à Melbourne où sa Lotus avait mystifié la concurrence en passant une fois de moins au stand. Mais il n'a pas réitéré. Il a chaussé des pneus tendres rodés contre des mediums pour Grosjean et Vettel. Le sprint final promettait d'être somptueux.

Kimi a réduit l'écart de 4 à 1,008 seconde et signé le 2e meilleur tour en course. Sa quête a été facilitée par Grosjean, qui s'est écarté au 54e tour. Un tour ou deux de plus et Kimi aurait pu s'imposer. Encore une fois, le brillant triple champion du monde a tenu bon.

La différence entre la victoire et la défaite n'avait jamais été aussi ténue que ce week-end. La F1 nous offre une bagarre éclatante pour les deux championnats. Il reste dix GP et il est difficile de ne pas miser sur Vettel et sur une série historique de quatre titres de rang qui égalerait le record en la matière. Mais Räikkönen, Rosberg, Hamilton, Grosjean, Webber et Alonso veulent tous leur part du gâteau. C'est encore trop serré pour prendre des paris.

Les temps forts de la course

v Superbe départ de Vettel qui prend le dessus d'entrée sur l'auteur de la pole, Lewis Hamilton.



NÜRBURGRING





> Un premier arrêt calamiteux pour Webber, une roue non fixée heurtant un cameraman.

> Un incendie sur la Marussia de Jules Bianchi, indemne, entraîne la sortie du Safety Car.





< Lorsque la course est relancée, Vettel se retrouve à la lutte avec les Lotus de Räikkö et Grosjean.



^ Un arrêt tardif (50e tour) de Kimi pour monter des gommes tendres redonne la tête à Vettel…



> … et Sebastian va remporter sa 30e victoire, la 4e en 2013 et la 1ère au GP d'Allemagne.

ILLUSTRATION: ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : ANDREW FERRARO/LAT • STEVE ETHERINGTON/LAT • GLENN DUNBAR/LAT • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

Stats Grand Prix d'Allemagne

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

LA GRILLE



1. HAMILTON
MERCEDES
1min 29.398secs Q3



3. WEBBER
RED BULL
1min 29.608secs Q3



5. GROSJEAN
LOTUS
1min 29.959secs Q3



7. MASSA
FERRARI
1min 31.126secs Q3



9. BUTTON
McLAREN
NO TIME IN Q3



11. ROSBERG
MERCEDES
1min 30.326secs Q2



13. PÉREZ
McLAREN
1min 30.933secs Q2



15. SUTIL
FORCE INDIA
1min 31.010secs Q2



17. BOTTAS
WILLIAMS
1min 31.693secs Q1



19. BIANCHI
MARUSSIA
1min 33.063secs Q1



21. CHILTON
MARUSSIA
1min 34.098secs Q1



2. VETTEL
RED BULL
1min 29.501secs Q3



4. RÄIKKÖNEN
LOTUS
1min 29.892secs Q3



6. RICCIARDO
TORO ROSSO
1min 30.528secs Q3



8. ALONSO
FERRARI
1min 31.209secs Q3



10. HÜLKENBERG
SAUBER
NO TIME IN Q3



12. DI RESTA
FORCE INDIA
1min 30.697secs Q2



14. GUTIÉRREZ
SAUBER
1min 31.010secs Q2



16. VERGNE
TORO ROSSO
1min 31.104secs Q2



18. MALDONADO
WILLIAMS
1min 31.707secs Q1



20. VAN DER GARDE
CATERHAM
1min 33.734secs Q1



22. PIC*
CATERHAM
1min 32.937secs Q1

* Pénalisé de 5 places pour changement de boîte de vitesses.

LA COURSE



CLASSEMENT (60 TOURS)

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	1h41m14.711s
2e	**Kimi Räikkönen** Lotus	+1.008s
3e	**Romain Grosjean** Lotus	+5.830s
4e	**Fernando Alonso** Ferrari	+7.721s
5e	**Lewis Hamilton** Mercedes	+26.927s
6e	**Jenson Button** McLaren	+27.996s
7e	**Mark Webber** Red Bull	+37.562s
8e	**Sergio Pérez** McLaren	+38.306s
9e	**Nico Rosberg** Mercedes	+46.821s
10e	**Nico Hülkenberg** Sauber	+49.892s
11e	**Paul Di Resta** Force India	+53.771s
12e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	+56.975s
13e	**Adrian Sutil** Force India	+57.738s
14e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	+60.160s
15e	**Pastor Maldonado** Williams	+1mn01.929s
16e	**Valtteri Bottas** Williams	+1 tour
17e	**Charles Pic** Caterham	+1 tour
18e	**Max Chilton** Marussia	+1 tour
19e	**Giedo van der Garde** Caterham	+1 tour

Abandons

Jean-Éric Vergne Toro Rosso	22 tours – hydraulique
Jules Bianchi Marussia	21 tours – moteur
Felipe Massa Ferrari	3 tours – tête-à-queue

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : **Nico Rosberg, 308,20 km/h**



Plus lent : **Felipe Massa, 281,01 km/h**

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Tendre **Medium** Intermédiaire Pluie

CONDITIONS

Soleil 25°C

TEMP. PISTE

43°C



MEILLEUR TOUR

Fernando Alonso, 1min33.468s (au 51e)



MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 18.979s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	**Sebastian Vettel** Red Bull	157 pts
2e	**Fernando Alonso** Ferrari	123 pts
3e	**Kimi Räikkönen** Lotus	116 pts
4e	**Lewis Hamilton** Mercedes	99 pts
5e	**Mark Webber** Red Bull	93 pts
6e	**Nico Rosberg** Mercedes	84 pts
7e	**Felipe Massa** Ferrari	57 pts
8e	**Romain Grosjean** Lotus	41 pts
9e	**Paul Di Resta** Force India	36 pts
10e	**Jenson Button** McLaren	33 pts
11e	**Adrian Sutil** Force India	23 pts
12e	**Sergio Pérez** McLaren	16 pts
13e	**Jean-Éric Vergne** Toro Rosso	13 pts
14e	**Daniel Ricciardo** Toro Rosso	11 pts
15e	**Nico Hülkenberg** Sauber	7 pts
16e	**Pastor Maldonado** Williams	0 pt
17e	**Valtteri Bottas** Williams	0 pt
18e	**Esteban Gutiérrez** Sauber	0 pt
19e	**Jules Bianchi** Marussia	0 pt
20e	**Charles Pic** Caterham	0 pt
21e	**Max Chilton** Marussia	0 pt
22e	**Giedo van der Garde** Caterham	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1er	Red Bull	250 pts	9th	Williams	0 pt
2e	Mercedes	183 pts	10th	Marussia	0 pt
3e	Ferrari	180 pts	11th	Caterham	0 pt
4e	Lotus	157 pts			
5e	Force India	59 pts			
6e	McLaren	49 pts			
7e	Toro Rosso	24 pts			
8e	Sauber	7 pts			

FORIX

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

ANDY HONE/LAT • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • PAUL GILHAM/GETTY IMAGES • LARS BARON/GETTY IMAGES

À VENIR : GP de Hongrie



26-28 July 2013 / Hungaroring

Bien que le tour soit l'un des plus lents du calendrier, canicule et multiples virages lents exercent de formidables contraintes sur les pilotes et les pneus.



LE POINT DE VUE DE L'EXPERT

Xevi Pujolar, ingénieur de course en chef chez Williams

Il est très difficile pour les pilotes de se familiariser avec le Hungaroring. Le tracé est très technique : les virages s'enchaînent à une allure folle et il n'y a pas de ligne droite digne de ce nom pour se détendre. Du fait des nombreux virages, qui sont essentiellement lents ou à moyenne vitesse, on utilise le maximum d'appui. C'est le troisième circuit le plus lent de la saison, après Monaco et Singapour.

Pour les pilotes, l'une des plus grandes difficultés consiste à trouver un bon rythme. S'ils prennent une mauvaise trajectoire dans un virage, ils ont du mal à trouver la bonne dans le suivant et perdent beaucoup d'élan. Pour couronner le tout, il y a la chaleur. On court en Hongrie au cœur de l'été et les températures élevées mettent le physique des pilotes à contribution.

Ces dernières années, les conditions de piste se sont bien améliorées. Le circuit avait la réputation d'être bosselé et poussiéreux le vendredi, mais les bosses sont moins marquées désormais.

Les vitesses moyennes sont si basses qu'on pourrait penser que les pneus ont la vie facile. En fait, les nombreux virages leur imposent d'être traversés par une grande quantité d'énergie – et c'est implacable. On nous a d'abord dit qu'on roulerait avec les pneus durs et mediums. C'est un choix qui peut paraître prudent. On l'attribue à l'inquiétude que soulèvent le graining et la forte dégradation des gommes. À la lumière des événements de Silverstone, Pirelli a changé son fusil d'épaule et proposera les spécifications de 2012. On utilisera donc les gommes tendres.

La FIA a confirmé deux zones de DRS : une portion de 620 mètres de long, dans la ligne droite des stands, ainsi qu'une zone de 300 mètres à la sortie du premier virage et dans la petite portion qui amène au virage n°2. Le point de détection, unique, se fera à l'entrée du dernier virage.

LE HUNGARORING EN CHIFFRES

10,2 secondes
Plus longue période en accélération.

440 mètres
Distance entre ligne de départ et virage n°1

10 sur 14
Nombre de virages négociés à 155 km/h ou moins.

196 km/h
Moyenne la plus basse d'un circuit F1 permanent.



LA HONGRIE EN UN COUP D'ŒIL

Circuit Hungaroring
Premier GP 1986
Longueur 4,381 km
Distance course 306,630 km
Tours 70
Sens Horaire
Record du tour 1min19.071s, Michael Schumacher, 2004
Accélération 57 %
Changements de rapport par tour 51
Vainqueurs depuis la pole 12
Types de pneus Soft/medium

HORAIRES (France)

Vendredi 26 juillet
Essai 1 : 10h00-11h30
Essai 2 : 14h00-15h30
Samedi 27 juillet
Essai 3 : 11h00-12h00
Qualifications : 14h00
Dimanche 28 juillet
Course : 14h00
Diffusion en direct Canal+ (en crypté)
Résumé Canal+ (en clair)



L'ANNÉE DERNIÈRE

Vainqueur Lewis Hamilton
Abandons 2
Dépassements 6
Dépassements DRS 4
Météo Soleil, 30°C

VOUS SOUVENEZ-VOUS.....

... de la première victoire de Damon Hill ? En 1993, après des problèmes de moteur à Silverstone et une crevaison à Hockenheim, le pilote Williams a finalement remporté son premier GP en Hongrie et s'est incliné devant la foule en montant sur le podium.



TÉLÉMÉTRIE HUNGARORING

QUALIFICATIONS COURSE

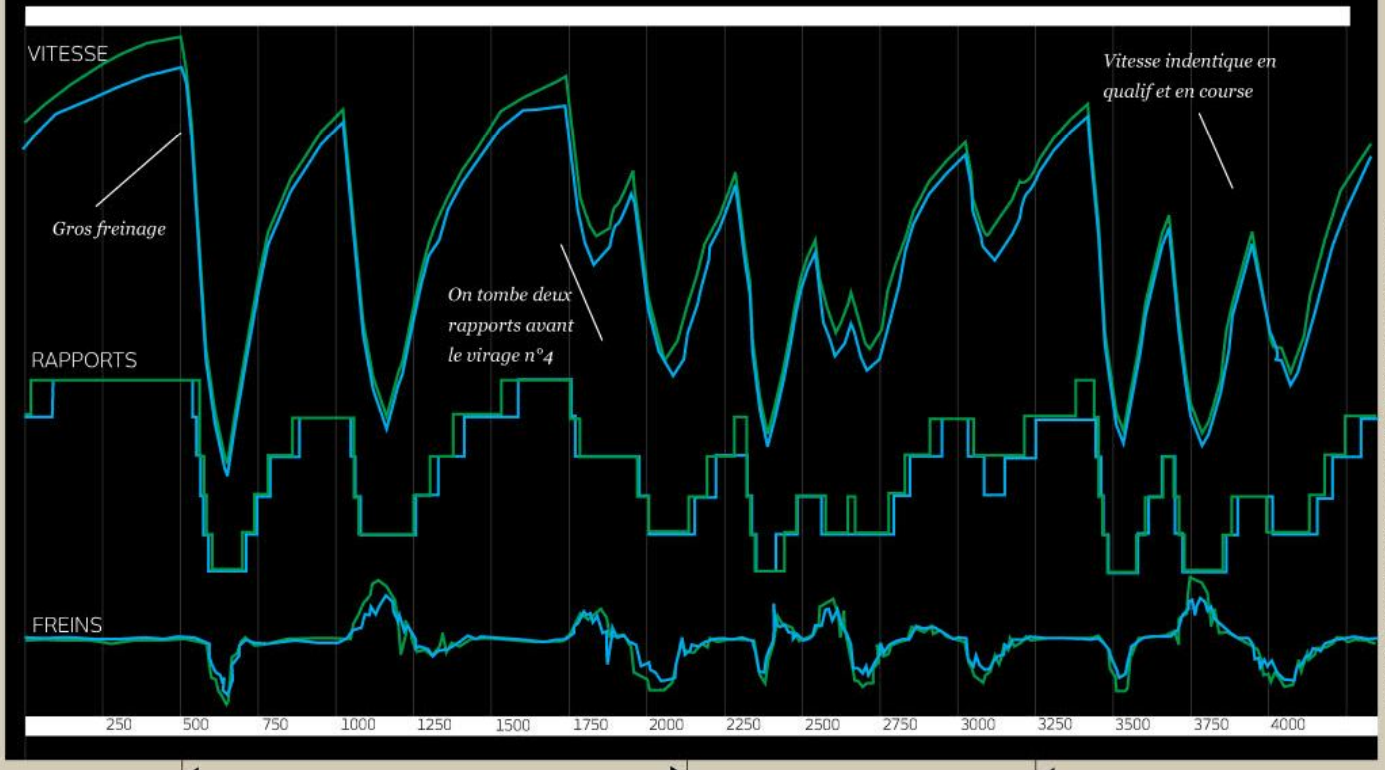


ILLUSTRATION : ALAN ELDRIDGE. PHOTOS : CHARLES COATES/LAT • ARCHIVES LAT

Virage 1

C'est le plus gros freinage de tout le tour puisque les pilotes passent de 300 à 95 km/h en arrivant au point de corde du premier virage.

Virages 5 à 11

Observez le tracé du volant et notez les braquages constants que le pilote fait, à droite et à gauche, dans cette portion.

GLOBE-TROTTER

Tom Clarkson en direct du "terrain"

Le tour du monde en trois semaines

Montréal-Mexico-Paris-Silverstone. Difficile de visiter des lieux plus différents en l'espace de trois semaines. Le dynamisme de Montréal est énergétique, l'immensité de Mexico étouffante, la beauté de Paris à couper de souffle... et y a-t-il un point de chute plus adapté que Silverstone pour une belle journée ensoleillée ?

Ces quatre destinations partagent deux points communs : la F1 et le théâtre. Les Québécois soutiennent sans réserve leur GP ; ils ferment des quartiers entiers de Montréal et les spectacles de rue se multiplient. Le week-end est comme une répétition générale pour Le Cirque du Soleil. C'est une leçon d'humilité. C'était un plaisir sans fin et il a cimenté la place de Montréal dans le calendrier de la F1.

Silverstone a également adopté le concept de divertissements multiples en dehors du circuit. Sur place, il y a des aires de jeux pour les enfants et un concert avait été organisé. Mais Silverstone a encore des leçons à recevoir de Montréal. Dans la Belle Province, les Rolling Stones étaient la tête d'affiche tandis qu'à Silverstone, les fans se sont contenté d'Eddie & The Robbers ! On t'adore Eddie (Jordan), mais tu n'es pas Mick ni Charlie Watts.

Escale suivante, Mexico et un décorum radicalement différent. Ses 21 millions d'habitants sont des arrivistes et il nous faut donc un spécialiste du système D. *« Pourquoi avons-nous besoin d'un combinard ? »* ai-je demandé lorsque nous avons posé le pied dans l'aéroport Benito Juarez. *« Vous n'avez jamais mis les pieds à Mexico, c'est clair ! »* a répliqué un type de la BBC.

Les Mexicains n'ont d'yeux que pour deux sportifs : le footballeur de Manchester United, Javier Hernandez, et le pilote McLaren, Sergio Pérez. Nous étions en ville pour tourner un reportage avec Sergio qui était tout heureux de retrouver son pays pour la première fois depuis janvier. Son rire était contagieux, il créée une ambiance confortable et on comprend qu'il ait embauché un responsable des relations publiques, Eduardo, avec lequel il allait à l'école. Les pesos commencent à affluer dans la McLaren depuis l'arrivée du géant mexicain des télécommunications, Claro, en qualité de sponsor et de vitrine pour les ventes de voitures sportives au Mexique.

Claro participe à l'économie locale en employant plus de 100 personnes pour tourner une publicité de 60 secondes, tandis que la BBC n'a délégué que trois personnes pour un film de cinq minutes.

Pérez était en pleine forme et plein d'esprit. Lorsque le chauffeur de taxi s'est faufilé dans les embouteillages avec agressivité, Sergio a lâché : *« Je me demande ce que Jenson penserait de ces dépassements ? Pensez-vous qu'il téléphonerait à Martin* [Whitmarsh] *pour se plaindre ? »*

"On dit qu'Hermann Tilke a le feu vert pour rénover l'Autodrómo Hermanos Rodríguez en vue d'un GP en 2015."



PHOTO: DPPI/LAT

La défense de l'équipe Mercedes au tribunal.

Nous avons visité l'Autodrómo Hermanos Rodríguez. Le circuit a été englouti par les bidonvilles tentaculaires de la ville car la dernière fois que la F1 s'y est produite remonte à 1992. Les rails sont démantelés, les pneus forment des cages de football et seuls les cyclistes et les joggers empruntent la piste.

Il paraît qu'Hermann Tilke a reçu le feu vert pour le restaurer en vue du GP du Mexique 2015. Le travail est considérable pour en faire un circuit répondant aux normes de la F1, mais il serait difficile de trouver un meilleur théâtre d'opération. On est à un coup d'accélérateur du centre-ville et à en juger par l'accueil qui fut réservé à Sergio, le GP se disputera à guichets fermés.

Depuis Mexico, nous avons fait fissa pour rentrer à Londres où nous avons pris l'Eurostar pour nous rendre à Paris où se tenait l'audition par le Tribunal International des acteurs de l'affaire des essais privés de Barcelone. Ça, c'était du théâtre. Les avocats s'en sont donnés à cœur joie. Mark Howard, qui représentait la FIA, a pris la parole pendant une heure et demie. Il était convaincu que Mercedes avait enfreint l'article 22 du règlement sportif. Pendant le quart d'heure d'interlude, les plaisanteries volaient en salle de presse sur la sanction qui frapperait Mercedes. Puis vint Paul Harris, de Mercedes. Il avait guidé Ross Brawn lors de l'affaire du double diffuseur, en 2009, et a fait un travail remarquable en expliquant que l'écurie avait demandé à la FIA l'autorisation d'utiliser ses monoplaces 2013.

Malgré le sérieux de la situation, il y a eu quelques traits d'humour. Après deux heures de plaidoirie, Paul Harris a commencé à interroger Ross Brawn. Le Président, Edwin Glasgow, a interjeté : *« Combien de temps cela prendra-t-il, Monsieur Harris ? Nous ne souhaitons pas retarder le déjeuner de Monsieur Brawn. »*

Ni le vôtre, votre honneur. Dire qu'il en a coûté plus d'un million d'euros. Pour une simple réprimande.

ABONNEMENT

OFFRE COUPLAGE



F1 RACING
N° 1 mondial de la presse Formule 1

1 AN
11 NUMÉROS

+



1 AN
11 NUMÉROS

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

62 €

AU LIEU DE ~~125,40 €~~ *

Abonnez-vous en ligne : wwwwebabo.fr/f1racing

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

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 **l'offre couplage F1 RACING/CLASSIC & SPORTS CAR** pour 1 an, soit 11 numéros de F1 Racing et 11 numéros de Classic &Sports Car pour **62,00 €** au lieu de ~~125,40 €~~*.

Mon adresse

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Ville .....

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

Je règle par

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

❒ Carte bancaire ○ ○ ○

Carte n° ..... Expire fin ..... 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) et chaque numéro de *Classic & Sports Car* au prix de 5,80 € (frais d'envoi en sus). Etranger et DOM-TOM, nous consulter (bbmedia@abomarque.fr). En application de l'article 27 de la loi 78-17 du 06/01/1978, vous avez un droit de consultation et de rectification des informations qui vous sont demandées pour le traitement de votre abonnement. Vous pouvez vous opposer à ce que vos coordonnées soient cédées à nos partenaires sur simple demande.

F1R174+CSC

MURRAY WALKER



SI JE NE M'ABUSE...

"Si j'étais content quand la BBC m'a dit que James Hunt commenterait la F1 avec moi ? Pas du tout !"

Nous étions en 1979 et premièrement, j'ai perçu cela comme un risque d'être marginalisé par un James aux immenses connaissances et si bien de sa personne. Deuxièmement, étant assez âgé pour être son père, sa personne ne m'impressionnait pas du tout. À tort ou à raison, je le voyais comme un fils à papa arrogant, dogmatique, malpoli et intolérant qui fumait, buvait, courait les filles, usait de drogues à l'excès et qui avait laissé sa réputation lui monter à la tête.

Pour ma défense, je dirais que j'étais loin d'être le seul de cet avis mais, de fait, ce n'était pas le meilleur moyen de débuter un partenariat qui allait durer 13 années – jusqu'à la mort tragique de James à seulement 45 ans. Pourtant, en dépit, ou à cause, de nos attitudes, de nos personnalités, de nos tempéraments spectaculairement différents, la combinaison a fonctionné.

J'étais l'enthousiaste aux yeux écarquillés, légèrement intimidé, s'émerveillant de la magie de la F1 et ressentant l'immense privilège d'en faire partie. James était le champion du monde qui pouvait dire *« J'y étais, et j'ai fait ça »* – jamais avare de points de vue provocants sans se soucier de savoir s'ils étaient potentiellement offensants ou politiquement incorrects. *« Le problème avec lui est que c'est une andouille française, il l'a toujours été et le sera toujours »*, telle fut l'une de ses déclarations les plus douces à l'égard d'un ancien pilote tricolore...

Si une course devenait monotone, je n'avais qu'à complimenter Riccardo Patrese que James détestait et qu'il blâmait, à tort, d'avoir causé le tragique accident de Ronnie Peterson à Monza. Il gesticulait alors au micro pour déverser sa bile et ses propos au vitriol sur l'infortuné Riccardo.



"Le public adorait James pour sa chaleur, son franc parler, son autorité évidente, sa voix et sa réputation grivoise.."



Il n'était pas plus tendre avec Nigel Mansell ou Ken Tyrrell.

Notre micro était à lui seul un sujet de dispute fréquent. Nous ne devions pas parler en même temps mais celui qui le tenait savait que ce qu'il voulait dire était bien plus sensé et plus divertissant que ce que l'autre voulait dire. Il y eut des frictions dans la loge mais, Dieu merci, il ne semble pas que cela ait été évident pour les téléspectateurs !

James trouvait que je parlais trop et je me disais que je ne parlais pas assez, mais lors du GP de Belgique 1989, je dus faire tout le commentaire seul car James, censé apparaître cinq minutes avant le départ, n'apparut... pas du tout. En s'excusant après coup, il me dit être resté alité avec des maux d'estomac alors qu'il était fort occupé au lit, oui, mais avec deux jeunes filles.

À la suite d'une provocation insignifiante, James pouvait exploser dans une rage effrayante, comme lors d'un GP d'Australie où il éclata à cause d'un pépin technique qui nous interrompit. Ce n'était pas le type avec qui il était le plus facile de partager une loge de commentateurs. Mais nous étions tous deux ce que nous étions et les années passant, nous apprîmes à vivre ensemble.

Le fait que notre partenariat ait duré si longtemps parle de lui-même et le public adorait James pour sa chaleur, son franc parler, son autorité évidente, sa voix et sa réputation grivoise.

Les temps étaient durs pour lui au début des années 90. Bien qu'il ait été riche, il avait presque tout perdu dans des entreprises hasardeuses et un syndicat d'assurance ayant eu des ennuis à la Lloyd's de Londres. Cependant, il était d'assez bonne humeur quand nous avons commenté le GP du Canada 1993 depuis le studio de télévision de la BBC à Londres. Deux jours plus tard tombait la terrible nouvelle de son décès suite à un accident cardiaque.

Dans la préface de la superbe biographie de James signée Gerald Donaldson, j'ai écrit : *« Les vies ordinaires de la plupart d'entre nous font que nous passons sans laisser un grand impact sur le monde. On ne peut dire cela de James Hunt. »* Je n'ai jamais parlé plus franchement car c'était, en vérité, un personnage inoubliable.

GETTY IMAGES

LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE EN PRESSE AUTOMOBILE DE COLLECTION

Des news sur les événements en France et en Europe… Des comparatifs à l'ancienne… Des sportives d'exception… Des modèles de légende… Des figures du milieu.



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE


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