

F1

RACING

LE SEUL MAGAZINE 100 % FORMULE 1

L'ACTU BAT SON PLEIN

Pourquoi 2010 est un bon cru

Bientôt des GP en Inde et à New York

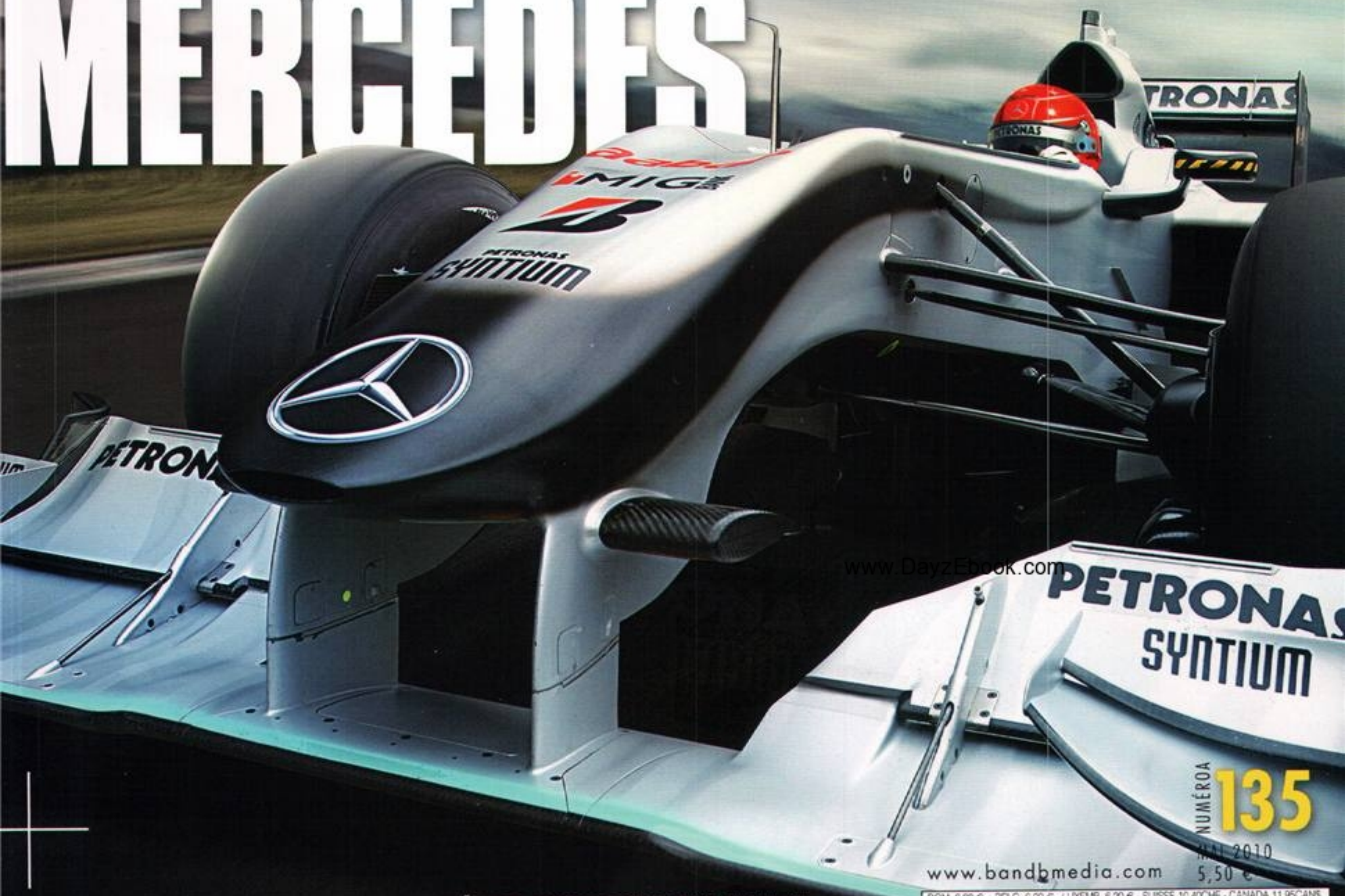
Michelin prêt à faire son retour

Enquête sur les débuts difficiles de

SCHUMI ET MERCEDES

NICO ROSBERG

“Ma réaction à la venue de Michael a été positive. Enfin... assez positive”



“RON DENNIS ET BERNIE DEVRAIENT ÊTRE DÉCORÉS”
Mosley répond à vos questions.
Controverse assurée...

“J'ÉTAIS MIEUX AVEC UNE HONDA LARGUÉE QUE CHEZ FERRARI !”
Rubens Barrichello parle de Williams, Jenson et... Michael

www.bandbmedia.com

DOM. 6,80 € - BELG. 6,20 € - LUXEMB. 6,20 € - SUISSE 10,40CHF - CANADA 11,95CAD\$

L 19828 - 135 H - F: 5,50 € - RD



BANDB MEDIA

NUMÉRO 135

Mai 2010

5,50 €

**LE MANS
SERIES**

1000KM

SPA FRANCORCHAMPS

7/8/9 MAI 2010

**Billetterie :
race-rally.be**



www.lemans-series.com


PEUGEOT


LE CASTELLET
10-11 APRIL


SPA-FRANCORCHAMPS
7-8-9 MAY


ALGARVE
16-17 JULY


HUNGARORING
21-22 AUGUST


SILVERSTONE
10-11-12 SEPTEMBER




**Race
& Rally
Organisation**



JEAN-PHILIPPE VENNIN

À SEULEMENT quelques pages d'ici, en ouverture de la partie "actu" de ce magazine, nous passons en... revue les raisons pour lesquelles la saison 2010 a tout

pour être, à notre avis, un bon cru. Et si le Grand Prix de Chine, sur lequel nous reviendrons en détail dans *F1 Racing* le mois prochain, a mis un coup fatal à la statistique qui voulait qu'il y ait un vainqueur différent à chaque course, Jenson Button ayant profité une nouvelle fois des conditions instables côté ciel – et donc côté piste –, cela ne retire rien à notre conviction que, contrairement à tout ce qui avait pu être dit aussitôt après Bahreïn, on ne s'ennuyera pas cette année.

Parmi les dix raisons exposées figure le fait que le grand revenant de 2010, Michael Schumacher, n'a pas encore retrouvé son meilleur niveau. Mais là non plus, hélas, ce n'est pas la course de Shanghai qui nous convaincra du contraire. Un temps pas mal placé pour viser un résultat correct, l'homme aux sept titres s'est écroulé jusqu'à devenir une proie facile, ou semblant l'être, pour des aversaires moins huppés. Pendant ce temps, Nico Rosberg y allait de son second podium de rang après avoir occupé la tête...

Le plus inquiétant est peut-être qu'au fil de ces quatre premières courses, jamais l'ainé n'a paru en mesure de réduire l'écart avec son jeune équipier... À ce rythme, sans aller jusqu'à affirmer trop tôt que Michael a manqué son come-back, on peut se demander s'il trouvera longtemps un réel intérêt à se faire battre tous les week-ends. De là à se dire que soit il redresse la barre, soit il jettera l'éponge avant la fin 2010, il y a un pas que nous ne attendrons aussi pour franchir...

Sommaire



MAI 2010 N° 135

RUBRIQUES

- 004 **PARADES** Les meilleures photos par les meilleurs photographes
- 010 **PADDOCK** Pourquoi 2010 est un bon cru, de New York à New Delhi...
- 028 **QUE SONT-ILS DEVENUS ?** Ricardo Zunino
- 030 **TOP 10** Pilotes mais aussi constructeurs (en même temps !)
- 096 **LA F1 D'AVANT** Une photothèque pleine d'émotions...
- 098 **CONSEILS D'AMI** Jarno Trulli, pilote et viticulteur

REPORTAGES

- 032 **VOUS POSEZ LES QUESTIONS : MAX MOSLEY**
L'ex-président répond, y compris à celles qui fâchent
- 038 **LES DIFFICILES DÉBUTS DE MERCEDES GP**
Interview : Michael Schumacher et Ross Brawn
- 042 **ROSBERG SE FAIT UN PRÉNOM POUR DE BON**
Nico prend la mesure de son illustre coéquipier
- 052 **UNE NOUVELLE ÈRE POUR LOTUS**
Revivez l'instant où ce grand nom a fait son retour
- 054 **HISPANIA RACING : TOUTE L'HISTOIRE...**
... par Colin Kolles, Geoff Willis, Senna et Chandhok
- 060 **ANDRETTI ET FITTIPALDI : RIVAUX RÉUNIFIÉS**
Ils vous parlent d'un temps que les moins de 20 ans...
- 066 **BONNES À JETER, LES SOUFFLERIES ?**
Non, d'après Pat Symonds, qui nous explique pourquoi
- 070 **PIT-STOPS : PAS UNE HISTOIRE À LA GOMME**
Sans ravitaillements, les changements de pneus font tout
- 072 **RENCONTRE : RUBENS BARRICHELLO**
Le Brésilien est heureux chez Williams, et il le dit

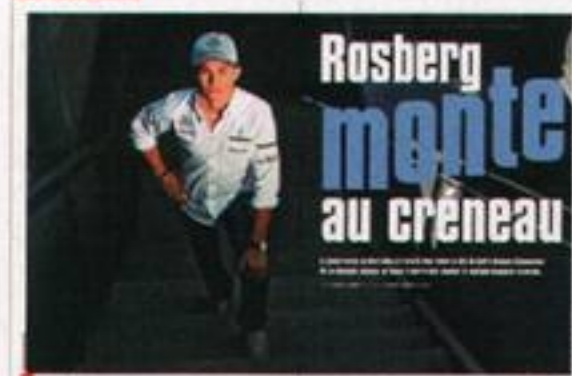
LIGNE D'ARRIVÉE

- 078 **SOMMAIRE** Analyses, chroniques et présentation des GP à venir
- 080 **CARTE POSTALE** Les images "décalées" du www.DayzEbook.com
- 082 **ANALYSE : AUSTRALIE** Jenson Button se joue des conditions météo
- 086 **ANALYSE : MALAISIE** Sebastian Vettel et Red Bull, enfin vainqueurs
- 090 **CHRONIQUE** Lionel Froissart réagit à l'arrangement Briatore/FIA
- 091 **CHRONIQUE** Renaud de Laborde enquête sur le retour de Michelin
- 092 **À VENIR : ESPAGNE** Avec les beaux jours, la F1 retrouve l'Europe
- 094 **À VENIR : MONACO** Les princes de la vitesse en Principauté

PHOTO DE COUVERTURE STEVEN TEE/LAT, RUSSEL DAY



038



044



060



066



72

RDÉDACTION

63, bd François-Mitterrand
63000 Clermont-Ferrand
Tel : 04 73 98 08 31
Fax : 04 73 98 04 67
Rédacteur en chef
Jean-Philippe Vennin
jvennin@bandmedia.com
Collaborateurs
Catherine Librini,
Richard Foux,
Fédéric Delaue

Chroniqueurs
Renaud de Laborde,
Lionel Froissart
Maquettiste Anick Pireton
Publicité
Capitale Régie
35-37, rue Gallieni
92100 Boulogne-Billancourt
Standard : 01 58 88 37 00
Directeur de régie : Yann Crabé
yann.crabe@capitaleregie.com
Directrice de commerciale : Anne Canton
anne.canton@capitaleregie.com

Photographie
Publiccomp - 63000 Clermont-Fd
Vente au numéro
MLP - 04 74 82 14 14
KIOSQUE France & Etranger
France :
MLP : Tel : + 33 (0)4 74 82 14 14
Etranger :
EXPORT PRESS : Tel : + 33 (0)1 40 29 14 51
Impression
Rivadonera - Espagne
Abonnements F1 Racing
ABO MARQUE - BAL 314

116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE
Tel : 05 34 56 35 61
Fax : 05 62 48 12 63
email : bbmedia@abomarque.fr
Reliures B&B Media
40, rue de Paradis - 75010 Paris
svoyelle@bandmedia.com
Anciens numéros et
version numérique www.relay.com
Gérants
Christophe Boricel, Olivier Bencherit
Directeur de publication
Christophe Boricel

Administration Finances

Olivier Bencherit
F1 Racing est hébergé par
BOB
M I E I A
SARL au capital de 50 000€
Principaux actionnaires :
Christophe Boricel - Olivier Bencherit
Siège social : 8 rue de lauberg Poissonniers
75010 PARIS
RCS : Paris 845204672
Commission paritaire : 0514 K 79814
Dépôt légal : à parution
F1 Racing est une marque commerciale de Haymarket Magazine
Crédit utilisé sous licence par B & B Media en France.

F1 Racing est un mensuel publié en Allemagne, au
de Sud, Belgique de Sud, Australie, Brésil, Chine,
Corée, Espagne, USA, Finlande, France,
Grèce, Hong Kong, Inde, Indonésie,
Italie, Japon, Malaisie, Mexique, Moyen-Orient,
Pays-Bas, Philippines, Pologne, République Tchèque,
Russie, Singapour, Thaïlande, Turquie, Ukraine
par Haymarket Autogram Classic Publications Ltd,
une division de Haymarket magazine Ltd, 30
Waldgrave Road, Basingstoke, Hants, TN11
8UG, Grande-Bretagne.
Tel : +44 208 267 5006
Fax : +44 208 267 5022

Publié :
N° +44 208 267 5004
Fax : +44 208 267 5022
Formule une, Formule 1 et F1 sont des marques de
Formula One Group Ltd, société de Formula
One Group Company, et sont utilisées sous licence.
La reproduction de tout ou partie des photos, textes
ou illustrations sans une permission écrite de l'éditeur
est interdite. Le plus grand soin a été apporté à la
vérification du contenu de F1 Racing, l'éditeur et
l'imprimeur ne peuvent être tenus pour responsables
d'éventuelles erreurs ou omissions.

www.DayzEbook.com

PARADE

Inutile de pousser...

... la Renault RE30 de Vitaly Petrov, bien "posée" dans le bac à gravier du virage 3 de Melbourne. Le Russe a impressionné sur le mouillé, mais s'est fait piéger par la piste encore séchante en pneus slicks.

Où Albert Park, Australie
Quand Dimanche 28 mars
Qui Ryan Pierse/Getty Images

MARITIMA

LE SALON DE L'ÉCONOMIE MARITIME ET DU LITTORAL



8 - 11 DÉCEMBRE 2010

PARIS - PORTE DE VERSAILLES - PAVILLON 5.1

MARITIMA, LE RENDEZ-VOUS DES ACTEURS DU MARITIME ET DU LITTORAL

190 EXPOSANTS
RÉUNIS SUR 5 000 M² D'EXPOSITIONS

500 MARQUES
EXPOSÉES

PLUS DE
7 500 VISITEURS
ATTENDUS

SECTEURS D'ACTIVITÉS REPRÉSENTÉS :

- ARCHITECTURE NAVALE, DESIGNS ET BUREAUX D'ÉTUDES
- CONSTRUCTION NAVALE
- EQUIPEMENTS
- INSTITUTIONS
- LITTORAL, ENVIRONNEMENT, DÉPOLLUTION
- OCÉANOGRAPHIE, HYDROGRAPHIE ET BATHYMÉTRIE
- OFFSHORE, PÉTROLIERS ET TRAVAUX IMMERGÉS
- PÊCHE
- PORTS
- RÉPARATION NAVALE
- SOCIÉTÉS DE SERVICES
- TRANSPORT

PLUS D'INFORMATIONS SUR :
WWW.SALONMARITIMA.COM



www.DayzEbook.com

PARADE

Que vois-tu Jarno ?

Troisième course chez Lotus pour le très expérimenté Jarno Trulli, qui contemple sans doute le travail restant à abattre sur la T127 avant de prendre la piste pour la dernière séance d'essais libres à Sepang.

- Où** Sepang, Malaisie
- Quand** Samedi 3 avril
- Qui** Charles Coates/LAT





www.DayzEbook.com

PARADE

Moi c'est Kamui

Kobayashi et le nouveau pilote Williams, Nico Hülkenberg, ont fait connaissance dans le Turn 6 de l'Albert Park. Privé de l'aile avant de sa Sauber, le Japonais a aussi heurté la Toro Rosso de Buemi.

Où Albert Park, Australie

Quand Dimanche 28 mars

Qui Mark Horsburgh/Reuters

www.DayzEbook.com

ORIS
Swiss
Watches

Paddock

Tout ce qu'il faut savoir en F1

10 raisons de penser que la saison 2010 sera un bon cru

Après trois courses, il y avait vraiment de quoi être optimiste...

1 Trois équipes différentes ont gagné les trois premières courses. Ce n'était plus arrivé depuis 1990 avec Ferrari, McLaren-Honda et Williams-Renault. Cette année, Red Bull rejoint les deux plus grandes équipes de la F1 sur les tablettes. En 2009, il a fallu attendre la victoire de Lewis Hamilton et McLaren en Hongrie, au mois d'août, pour briser la domination Brawn/Red Bull. Cette année, la Red Bull est certes la plus rapide mais des soucis de fiabilité ont fait le jeu de ses rivales. Le retour du championnat en Europe va être le théâtre de la bataille la plus indécisive

de ces dernières années en matière de développement. D'autant que Ross Brawn compte bien voir son équipe Mercedes, double championne du monde en titre, refaire son retard.

2 Trois pilotes différents ont remporté les trois premières courses. Ce n'était plus arrivé depuis 1999. La situation aurait bien sûr pu être tout autre si une bougie récalcitrante à Bahreïn et un problème de roue en Australie n'avaient privé Sebastian Vettel de deux victoires probables. Quoi qu'il en soit, voir tant de pilotes s'imposer est une bonne nouvelle.

En 2009, six l'ont fait et avec Lewis Hamilton, Felipe Massa, Mark Webber ou ceux de Mercedes dans les parages, on peut s'attendre à ce que cette statistique soit au moins égalée.

3 Huit des 12 équipes ont inscrit des points au moins une fois en trois courses. Sans tenir compte des trois nouvelles, le niveau de performance est incroyablement serré, particulièrement dans le milieu du tableau où Williams, Renault, Force India et Toro Rosso veulent toutes être la "meilleure des autres" – voire devancer à l'occasion une des membres du top 4.

www.DayzEbook.com

4 Neuf points seulement séparaient les sept premiers pilotes classés au championnat après trois courses – soit l'équivalent d'une 5e place. Le système d'attribution des points mis en place cette année semble jouer en faveur des pilotes qui sont toujours capables de finir non loin de la tête, rendant la course au titre très ouverte. Par exemple, Felipe Massa pointait au premier rang après Sepang sans aucune victoire, ses 39 points étant dus à une 2e, une 3e et une 7e place. Le nouveau barème a aussi autorisé Fernando Alonso et Sebastian Vettel, tous deux vainqueurs d'une course, à rester en lice malgré un abandon. Il est cependant intéressant de noter que la lutte pour le titre aurait été aussi serrée si les points avaient été attribués de la même façon qu'en 2009, puisque les sept premiers se seraient tenus en quatre points – là encore, l'équivalent d'une 5e place à l'arrivée d'une course. Le champion du monde en titre, Jenson Button, a avoué être surpris que le championnat soit aussi disputé : « *Je ne pense pas que j'étais le seul à penser que le nouveau barème favoriserait les plus rapides plus que ceux qui sont juste les plus réguliers,* » dit-il.

5 La qualification ne fait pas tout, puisque l'homme qui l'occupait n'a gagné aucune des trois premières courses. Il a même échoué lors des quatre derniers Grands Prix, si l'on

tient compte du dernier de la saison 2009 à Abou Dhabi. Une bonne nouvelle pour ceux qui craignaient qu'une quantité d'essence identique pour tous figerait la hiérarchie.

6 En Malaisie, deux des nouvelles équipes ont placé une voiture en deuxième session de qualif. Certes, elles auraient eu plus de mal à y parvenir sans la stratégie catastrophique de McLaren et Ferrari, mais Heikki Kovalainen et Timo Glock n'ont pas laissé passer leur chance. Lotus a réussi également à amener au moins une voiture à l'arrivée de chacune des trois premières courses, confirmant son rang de favorite du championnat non officiel des nouvelles écuries.

7 Le nouveau barème de points rend les luttes au cœur du peloton encore plus intenses. Qui aurait pu imaginer qu'une bagarre pour la 10e place soit un jour aussi passionnante ? Et comme il y a des points à la clé, les réalisateurs de la télévision ont été plus prompts que jamais à nous montrer ces sympathiques escarmouches plus loin dans le classement.

8 Les trois plus jeunes pilotes du plateau ont tous inscrit des points. Ils sont peut-être relativement peu expérimentés mais Nico Hülkenberg, Sébastien Buemi et Jaime Alguersuari ont tous prouvé que l'âge n'est pas un

handicap quand on a le talent. Témoin l'affrontement entre le dernier cité et un certain Michael Schumacher en Australie – énorme !

9 Les courses sur les plus beaux circuits du calendrier sont encore à venir. Après Barcelone, il y aura Monaco puis Montréal, un Silverstone modifié mais que l'on nous promet encore plus rapide et spectaculaire, Spa, Monza, Suzuka et Interlagos – pour ne donner qu'une liste pas du tout objective de nos préférés. En tout, il reste 15 courses après la Chine (si la Corée est confirmée). Il y eut des saisons où c'était le nombre total de manches !

10 Michael Schumacher n'a pas encore retrouvé son meilleur niveau. Voir le septuple champion du monde nous gratifier d'une démonstration dont il a le secret n'est sans doute qu'une question de temps. Il a concédé avoir un peu de mal à se faire au caractère sous-vireur des F1 dû aux pneus avant plus étroits de 2010, mais a insisté après la Malaisie sur le fait que son retour se passait « *conformément aux prévisions* ». Et pour Nick Fry de Mercedes, ceux qui ont enterré l'Allemand trop vite risquent de le regretter : « *Michael est, selon moi, assez remarquable,* » dit-il. « *Il apprend un peu plus à chaque course et tout se remet en place lentement mais sûrement. Ne le sous-estimez pas.* »



www.DayzEbook.com

Nouvelles règles, nouveau barème, nouvelles équipes, etc. Oui, la saison 2010 de F1 pourrait être un tournant...

STEVE ETHRINGTON/AT



L'aéro contrôlée par le pilote pourrait améliorer vitesse et tenue de route...

Le controversé système McLaren ouvre la porte à d'autres développements

La traditionnelle bataille technique du début de saison a monté d'un cran au moment où les équipes s'apprêtent à répliquer au controversé conduit "en F" de McLaren qui permet à Lewis Hamilton et à Jenson Button d'accroître leur vitesse en "soufflant" manuellement leur aileron arrière. En effet, ce système ayant été déclaré légal, les équipes rivales pourraient théoriquement envisager d'intégrer des développements aéro similaires dans d'autres secteurs.

« Un tas de choses pourraient être faites, » dit l'expert technique Gary Anderson à F1 Racing. « En théorie, on pourrait améliorer la tenue de route, pas seulement la vitesse. Ainsi, on pourrait alimenter le diffuseur en air pour l'empêcher de se bloquer quand il se

rapproche du sol et la stabilité au freinage pourrait en être améliorée. »

Mais, comme avec le double diffuseur en 2009, il ne s'agit pas seulement de construire une pièce nouvelle et de la mettre dans la voiture. « Un double diffuseur, c'était facile, mais les boîtes de vitesses n'avaient pas le bon profil pour l'optimiser, » dit le directeur technique de Renault, Pat Symonds. « Si ces équipes avaient opté pour le double diffuseur dès le début, leurs boîtes de vitesses auraient été différentes et idem pour le conduit "en F". Une fois le châssis homologué, on ne peut plus placer le système exactement où on le désire mais ce n'est pas hors de portée. »

Faire marcher le système exigera cependant un investissement énorme de la part des équi-

pes, comme l'explique Anderson. « Pour une équipe, imiter McLaren oblige à construire une famille entière d'ailerons arrière fonctionnant avec le conduit, » dit-il.

Mais ces systèmes vaudront-ils tout le temps passé et l'argent dépensé, compte tenu du gain relativement petit obtenu en ligne droite ? Après tout, Hamilton n'arrivait pas à doubler la Force India d'Adrian Sutil propulsée par un moteur identique en Malaisie, bien qu'il disposât du conduit "F". C'est peut-être bien le directeur technique de Lotus, Mike Gascoyne, qui résume le mieux la situation : « Chacun va le faire, personne n'aura d'avantage et à la fin, nous aurons dépensé un tas de fric, » déplore-t-il. « C'est juste une perte de temps. De la F1 à l'ancienne ! »

L'INTERDICTION DES RÉTROS EXTERNES ENNUIE VETTEL

La performance de RBR et Ferrari pourrait souffrir de cette mesure de sécurité

Sebastian Vettel a déclaré être soucieux du fait que sa voiture « perdra pas mal de performance » avec l'interdiction à venir des rétroviseurs montés sur les pontons.

La FIA a introduit cette mesure afin d'améliorer la vision des pilotes vers l'arrière et Red Bull est avec Ferrari une des deux équipes affectées en ce qu'elles ont monté leurs rétroviseurs sur les pontons afin d'améliorer l'aérodynamisme de leur voiture. Felipe Massa partage les craintes de Vettel : « Je n'ai aucun problème de vision vers l'arrière, » a-t-il déclaré. « J'espère que nous ne serons pas perdants en déplaçant les rétros. »

Cette interdiction fait suite aux incidents de "blocage" en piste lors du GP d'Australie et devait initialement prendre effet à partir du GP de Chine. Cependant, la FIA a reculé sa date d'application au GP d'Espagne afin que



Le positionnement des rétros de RBR et Ferrari a causé des soucis de visibilité.

les équipes aient le temps de modifier leurs voitures. On peut espérer que si les rétros sont fixés sur le corps même de la voiture, près du cockpit, ils seront moins affectés par les vibrations qui réduisent la vision.

Le consultant technique de F1 Racing, Pat Symonds, dit ne pas être surpris par l'interdiction : « Selon le règlement, les rétros sont obligatoires, » rappelle-t-il. « Le concepteur

les place au meilleur endroit pour l'aéro, pas pour la visibilité. Le plus gros problème est que le pilote doit tourner la tête pour les utiliser. Si les rétros sont plus proches du pilote, il pourra les intégrer dans sa vision périphérique sans avoir à tourner la tête. »

Si Ferrari et RBR perdent de la vitesse suite à cette mesure, au moins leurs pilotes verront-ils mieux les rivaux qui les suivent de près...



**TOUTE LA SAISON DE F1
EN DIRECT ET EN EXCLUSIVITÉ**

LIVE

**GP de Barcelone
du 7 au 9 mai**



www.DayzEbook.com

EUROSPORT EST DISPONIBLE SUR CANALSAT, LE CÂBLE, LA TNT & LES TELEPHONES MOBILES
Eurosport France (SA) RCS TVA FR 09 342 965 712 - Crédit photo : DPPI





Un "push-to-pass" aurait-il aidé Lewis Hamilton à dépasser Adrian Sutil à Sepang ?

Le KERS pourrait-il résoudre le problème des dépassements ?

Les équipes discutent d'un système avec bouton de type "push-to-pass"

Les équipes de F1 débattent de la réintroduction d'une version plus puissante du système de récupération de l'énergie cinétique (KERS) pour la saison prochaine. L'un des points en discussion concernerait la création d'un bouton "de dépassement" (ou *push-to-pass*) ainsi qu'il était appelé dans les catégories l'ayant déjà adopté dans le passé, comme le Champ Car).

Le règlement actuel stipule que le KERS, laissé de côté par la FOTA en 2010, peut être utilisé pendant 6"7 à chaque tour, à l'initiative du pilote, et fournit un surcroît de puissance de 80cv. Mais limiter l'usage à un nombre défini de "poussées" n'introduirait-il pas un nouveau facteur stratégique dans chaque GP, avec des pilotes ayant à décider du moment d'utiliser cette puissance supplémentaire – par exemple afin de gagner des positions au départ ou vers la fin de la course ?

Le système ne fonctionnerait que si chaque équipe disposait du KERS et l'idée d'un fournisseur commun a été évoquée. Ce serait une solution idéale pour les petites équipes, et qui éviterait une "guerre du KERS" dans laquelle les plus gros budgets prévaudraient. McLaren aurait dépensé 58 millions d'euros pour développer le sien, un montant impossible à mobiliser pour Lotus, Hispania et même Williams qui a déjà sa propre technologie dans ce domaine.

Le seul point de blocage d'un fournisseur unique est que les équipes "constructeur" comme Renault – qui, aux côtés de Ferrari, est en faveur du KERS – voudraient développer leur propre système afin de pouvoir l'appliquer à leurs voitures routières. Eric Boullier, le patron de l'équipe Renault, est aussi d'avis que si le KERS revient, « il doit être un

outil que chacun pourra utiliser. »

Il a aussi été proposé de doubler la puissance délivrée par le KERS, passant de 400 à 800kJ. Ceci le rendrait plus attractif pour les équipes qui ne l'ont pas adopté en 2009, comme Red Bull qui considérait que le bénéfice retiré était trop petit par rapport à la pénalité en poids du système. Mais cette idée ne convient pas à tout le monde : « Nous sommes pro-KERS et notre système est opérationnel, » explique Sam Michael, le directeur technique de Williams, « mais la proposition de doubler la puissance exigerait un changement coûteux de conception. »

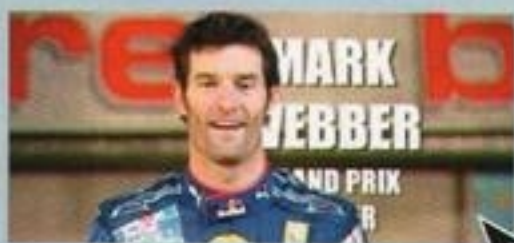
La décision de réintroduire le KERS en 2011 reste encore à prendre mais si la F1 désire améliorer le spectacle et sa crédibilité en matière de protection de l'environnement, il va de soi que c'est une voie à suivre.



LA FORMULE 1 VUE PAR INTERNET

<http://tiny.cc/im5ms>

Vous êtes-vous déjà demandé comment chante Mark Webber ? Euh, nous non plus. Mais la réponse est dans cette pub...



www.mclaren.com

Allez sur le site de McLaren durant un GP et vous aurez accès en direct à la télémétrie des voitures de Jenson et Lewis.



<http://tiny.cc/imebo>

Admirez le swing franchement assez impressionnant d'Heikki Kovalainen sur cette vidéo de sa chaîne YouTube officielle.



<http://tiny.cc/buh85>

David Coulthard s'est livré à quelques facéties sur une Red Bull en Colombie avant de se lancer cette année en DTM.





LE GRAND DÉBAT

Les soucis de RBR peuvent-ils lui coûter le titre ?

Red Bull a perdu deux victoires sur pépins mécaniques en début de saison. Cela a-t-il de quoi compromettre la suite ?



Bruno Senna
Pilote Hispania

« Une voiture rapide vaut mieux qu'une lente qui finit toutes les courses, mais la Red Bull est une voiture rapide avec des problèmes. À Bahreïn, c'était difficile car les températures étaient bien plus élevées qu'en tests hivernaux mais la casse qu'ils ont eue en Australie aurait pu survenir n'importe où. Ce ne sera pas facile pour eux. Ils ont une bonne voiture, rapide, mais on voit que tout n'est pas aussi simple. »

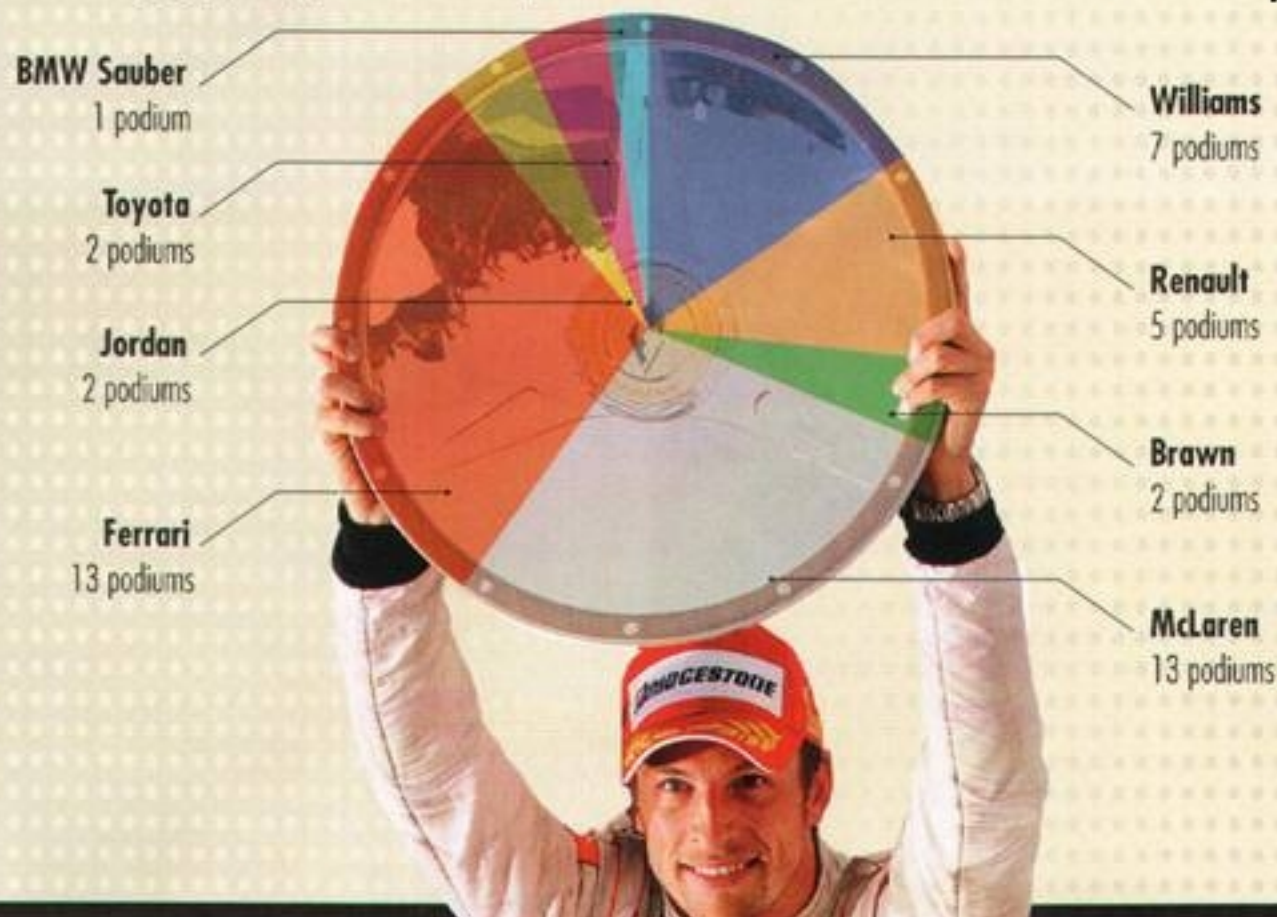


Jaime Alguersuari
Pilote Toro Rosso

« On dirait bien que Red Bull a la meilleure voiture. Ils obtiennent aisément la pole, ils ont la vitesse – tout est ce qui se fait de mieux. Ce qui compte n'est pas de gagner beaucoup de courses, mais bien le championnat. Pour ça, il faut être régulier durant toute la saison. Je suis sûr que Red Bull résoudra ses problèmes car c'est une une grande équipe et il reste quand même beaucoup de courses à disputer. »

LE NOMBRE DE PODIUM PAR ÉQUIPE À MELBOURNE

Depuis le déménagement du GP d'Australie d'Adélaïde à l'Albert Park en 1993, laquelle a le plus souvent fini dans le trio de tête ?



Les stats du mois

Les chiffres et événements qui ont marqué avril 2010...



des champions du monde courant en Australie ont été impliqués dans l'accrochage du premier virage



Le nombre de pilotes actuels qui prirent le départ du premier GP couru à l'Albert Park en 96 (Schumacher et Barrichello)



Le nombre de GP qu'il a fallu au jeune Nico Hülkenberg pour inscrire son premier point en F1

Karun Chandhok a terminé à la 14e place en Australie, devenant le premier pilote indien à finir un GP depuis Narain Karthikeyan (classé 15e au Japon en 2005)

Il a plu durant le GP en Australie pour la première fois depuis

1991



0

Le nombre de fois où Vettel a vu l'arrivée du GP d'Australie



0

Le nombre de vainqueurs partis de la pole en 2010

8

Le nombre de GP d'Australie qu'il a fallu à Massa pour y obtenir un podium



Vitantonio Liuzzi a inscrit des points dans 2 GP consécutifs pour la première fois de sa carrière (Bahreïn et Australie 2010)

Paddock



Piste vallonnée et virages relevés pour la F1 en Inde

120 000 spectateurs pourraient venir encourager Karun Chandhok sur la dernière création signée Tilke

Les organisateurs du futur Grand Prix d'Inde ont maintenant révélé plus de détails à propos du circuit qui est actuellement en cours de construction à 30 km de la capitale, New Delhi. La piste, qui doit accueillir sa première course en 2011, consistera en un circuit vallonné de 5,12 km avec 16 virages négociés à bonne vitesse, où les voitures devraient tourner à près de 210 km/h de moyenne.

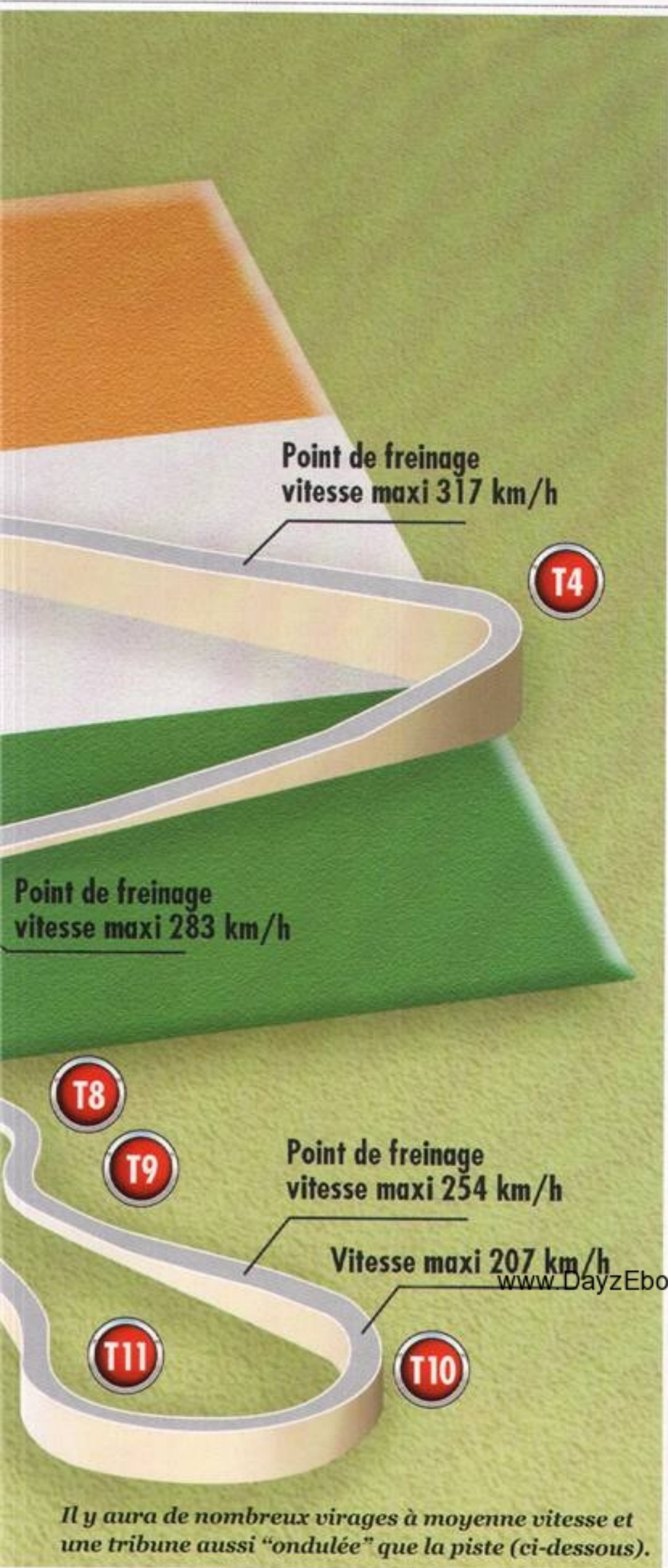
Après les virages 1 et 2, les pilotes devront grimper une côte jusqu'au virage 3, élargi par rapport au dessin initial, afin de permettre aux voitures de passer à deux de front. Ils accéléreront ensuite jusqu'à 320 km/h dans la ligne droite de retour avant de monter au

virage 4 qui semble être un bon endroit pour doubler.

À la suite d'avis donnés par les équipes qui ont analysé la piste sur leurs simulateurs, les organisateurs ont décidé de modifier le virage 7 afin d'optimiser les chances de dépassement dans le virage 10 relevé. Ce devrait être un point particulièrement excitant pour les passionnés assis dans la tribune de 13 000 places qui surplombe les virages relevés 10 et 11.

La tribune principale de la ligne de départ/arrivée, avec son impressionnant toit ondulé, abritera 30 000 personnes, portant le total à 120 000 spectateurs. La présence du héros local Karun Chandhok, s'il conserve son





volant en F1, devrait assurer la vente de tous billets disponibles.

« Les débuts de Karun en F1 ont suscité un grand intérêt en Inde, » dit le patron circuit, Mark Hughes. « Quand nous lui parlons, nous voyons sur son visage l'excitation de courir à domicile l'an prochain. »

Hughes nous a aussi indiqué qu'il prévoyait que le GP se tiendrait en fin de saison, compte tenu du temps de construction et du climat plus favorable en automne dans cette région, et s'est dit confiant dans la popularité du tracé : « Le retour des équipes est très encourageant et nous espérons que la course parlera d'elle-même. »

BERNIE : IL Y AURA UN GP FACE AUX GRATTE-CIELS DE MANHATTAN... MAIS NOUS ALLONS BIEN SÛR DEVOIR EN DÉLAISSER D'AUTRES »

La première course de F1 à New York pourrait faire de l'ombre à d'autres GP du calendrier...

Bernie Ecclestone a confirmé qu'il travaillait à un projet de retour de la Formule 1 aux États-Unis et le site qu'il propose est celui de New York.

S'exprimant à Melbourne, avant le GP d'Australie, Ecclestone a déclaré aux journalistes qu'il espérait une course dans la capitale de l'État du New Jersey en 2012, face à Manhattan, avec les gratte-ciels en arrière-plan. « À seulement 15 minutes du cœur de New York, ce serait merveilleux, » a-t-il ajouté.

Mais le détenteur des droits commerciaux de la F1 a averti que l'ajout de nouvelles courses aux USA, en Inde et peut-être en Russie entraînerait l'abandon de certains GP, même si la saison en retient 20 à son calendrier. « Nous allons perdre certaines courses, c'est sûr. Il y en a que nous pouvons perdre sans trop de problèmes, » a-t-il lancé. Il n'a bien sûr pas mentionné quels pays pourraient perdre leur GP, mais il est clair que certaines courses européennes sont toujours menacées.

En dépit d'une longue tradition

de sport automobile aux USA (incarquée surtout il est vrai par les disciplines locales type Nascar), le pays n'a pas accueilli de GP depuis celui d'Indianapolis en 2007 – huitième du nom – et le récent échec de l'équipe USF1 pourrait avoir écorné la popularité de la F1 dans le pays. Mais le marché américain reste très important pour les constructeurs encore engagés en F1. « C'est le plus gros pour nous après l'Allemagne, » a confirmé Norbert Haug, vice-président de la compétition chez Mercedes-Benz.

L'annonce du potentiel retour de la F1 aux USA sera bien accueillie par la FOTA, qui le souhaitait aussi rapide que possible dès l'an dernier. « La majorité des principaux investisseurs en F1 considéreraient le marché américain comme significatif, » a dit Martin Whitmarsh, le patron de l'équipe McLaren.

Jaguar avait présenté l'une de ses F1 à Times Square en 2000. Si Bernie réalise son vœu, des F1 pourraient bientôt courir pour de vrai dans les rues de la Grosse Pomme.



Les F1 courront peut-être dans Manhattan, mais pas contre les taxis !

Michelin a couru pour la dernière fois en F1 en 2006, gagnant les deux titres avec Renault.



Michelin veut bien revenir, sous certaines conditions

Bib' rejette notamment l'idée d'un fournisseur unique

Michelin a confié à F1 Racing que la présence de plusieurs fabricants, ainsi que des technologies et règlements respectant l'environnement, sont des conditions *sine qua non* à son retour en F1.

Bridgestone étant sur le point de se retirer fin 2010, Michelin a entrepris des pourparlers avec la FIA. « Tout d'abord, la compétition ne doit pas se cantonner à un seul fabricant. L'idée d'affronter des concurrents nous intéresse, » a déclaré un porte-parole de Bibendum. Michelin souhaite aussi que le règlement autorise l'usage de pneus proches de ceux que l'on trouve dans le commerce, pour assurer des transferts de technologie. Ce qui pourrait se traduire par des jantes plus larges et plus efficaces. « La course est comme un laboratoire : nous développons de nouvelles technologies, composants

et solutions, et nous voulons transposer ceux-ci sur les pneus traditionnels, » a-t-il poursuivi.

Au final, Michelin désire une législation plus respectueuse de l'environnement, dans la même veine que l'Endurance, où les règles ont été modifiées pour promouvoir la longévité des gommages. « En Endurance, en 2009, nous avons fait l'économie d'un pneu sur cinq par rapport à 2008, économisant de l'énergie, des matières premières et de la logistique, » a conclu le représentant.

La FIA n'a pas indiqué quand elle répondra aux propositions de Michelin. Des soupçons concernant le maintien de Bridgestone en cas d'un championnat ouvert à plusieurs fournisseurs ont été évoqués, auquel cas 2011 verrait la guerre des pneus ressurgir pour la première fois depuis 2006.

Paddock

CINQ MINUTES AU TÉLÉPHONE AVEC...

SAM MICHAEL

DIRECTEUR TECHNIQUE WILLIAMS



Comment juger de votre niveau ? Pas loin de Renault ?

Je dirais ça, oui. Ils étaient bons à Melbourne et Kubica a fait du bon travail, mais ils ne sont pas beaucoup plus rapides que nous. On est clairement derrière Red Bull et Ferrari mais pas loin des autres. C'est très serré. On craint un peu tout le monde en fait en ce début de saison.

Que dire de Rubens ?

Il est très impressionnant, c'est l'un des meilleurs pilotes avec qui j'ai travaillé. Il sait comment faire aller vite une voiture, et c'est fascinant. Je n'ai pas bossé avec quelqu'un d'aussi bon que lui depuis Frenzzen et Hill il y a 12 ans. Il a dépassé nos attentes, et il est meilleurs que certains qui, eux, ont été champions du monde...

Faut-il s'attendre à une nouvelle guerre des pneus en 2011 ?

Ça dépendra de ce que sont les règlements – s'il est prévu un nombre réduit de pneus disponibles, ce sera probablement gérable par tout le monde.

Ça vous plaît, l'idée de roues plus grandes ?

C'est génial, ça propulse la F1 dans le monde moderne. Le problème avec des roues de 13' est qu'elles sont conçues pour des pneus spécifiques. Passer aux 18' protège la discipline tant beaucoup de monde en fabrique. Elles ont toujours été utilisées en protos, et sont plus proches des autos de route.

Mais cela ne veut-il pas dire freins plus gros et moins de dépassements ?

Je ne pense pas que ce soit un souci. Si on limitait les zones de freinage, ce serait pire – personne ne dépasse sur la puissance – mais inutile de changer la taille des freins. J'ai vu une petite Mazda l'autre jour avec de grandes roues et des freins minuscules, ça faisait un peu étrange. Elles avait des disques standard et des jantes de 18'. Ce n'était pas beau, mais je ne pense pas qu'ils l'aient fait pour ça.

LES LECTEURS DONNENT LEUR AVIS

Parmi les nouvelles livrées de cette saison, laquelle vous plaît le plus ?

Fermeture du vote... et voici les résultats



Prenez les commandes du N°1 des jeux de course !



FAST & FURIOUS

Foncez dans les rues de LA et mettez le pied au plancher dans le désert Mexicain avec le jeu officiel du dernier volet de la franchise Fast and Furious. Testez votre conduite dans 4 modes différents, dont le mode « course de dérapage », le mode « course de point à point », le mode « course de dragster » et le mode « course GPS ». Action endiablée garantie !

Pour télécharger **Fast & Furious 4**,
envoyez par SMS **J8551** au **88880**

TOP 3 des jeux de course sur portable :



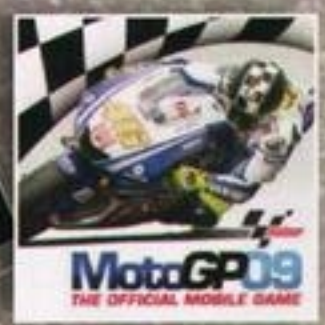
Fast & Furious 4

code
J8551



**BMW Ra-
cing**

code
J8552



**Moto
GP™ 09**

code
J8553

www.DayzEbook.com

Pour télécharger un jeu, envoyez le code au **88880**

Service d'abonnement Jamba Play 88880: 2 jeux/programmes pour 3€ par semaine + frais téléchargement wap et sms. Mineur? Demande l'autorisation à tes parents avant de commander. Ton portable nécessite une connexion wap configurée et activée. La liste des téléphones compatibles est consultable sur le site www.jamba.fr. Besoin d'aide : info@jamba.fr ou 01 57 32 32 62 (coûts standards). Désinscription : envoie STDP au 88880. Les crédits restent valables jusqu'à désinscription. Conformément à la loi en vigueur, tu disposes d'un droit d'accès, de modification et de suppression des informations te concernant sur simple demande à l'adresse suivante : Fox Mobile Distribution, Karl Liebknechtstr. 5, 10178 Berlin. Service édité par Fox Mobile Distribution, HRB N°97990, D-Charlottenburg.

BMW trademarks and car designs are used under license of BMW AG. © 2007 BMW AG. The BMW logo, the BMW wordmark and the BMW model designations are trademarks of BMW AG and are used under license. Mobile game © 2007 FinFide Ltd. All rights reserved. Jcb 2009. Fast and Furious est une marque et le copyright © Universal Studios. Sous licence par Universal Studios Licensing LLC. Tous droits réservés. (c) 2009. Publié par i-play. Tous droits réservés. i-play est une marque et un nom commercial d'Oberon Media, Inc. et ses filiales. © 2009. Développé et édité par i-play, marque déposée de Digital Bridges Ltd. MotoGP (TM) 09 et © 2009 Dorna Sports S.L. MotoGP les logos, personnages, noms et images associés appartiennent exclusivement à Dorna Sports S.L. et/ou leurs propriétaires respectifs. Utilisés sous autorisation. Tous droits réservés.



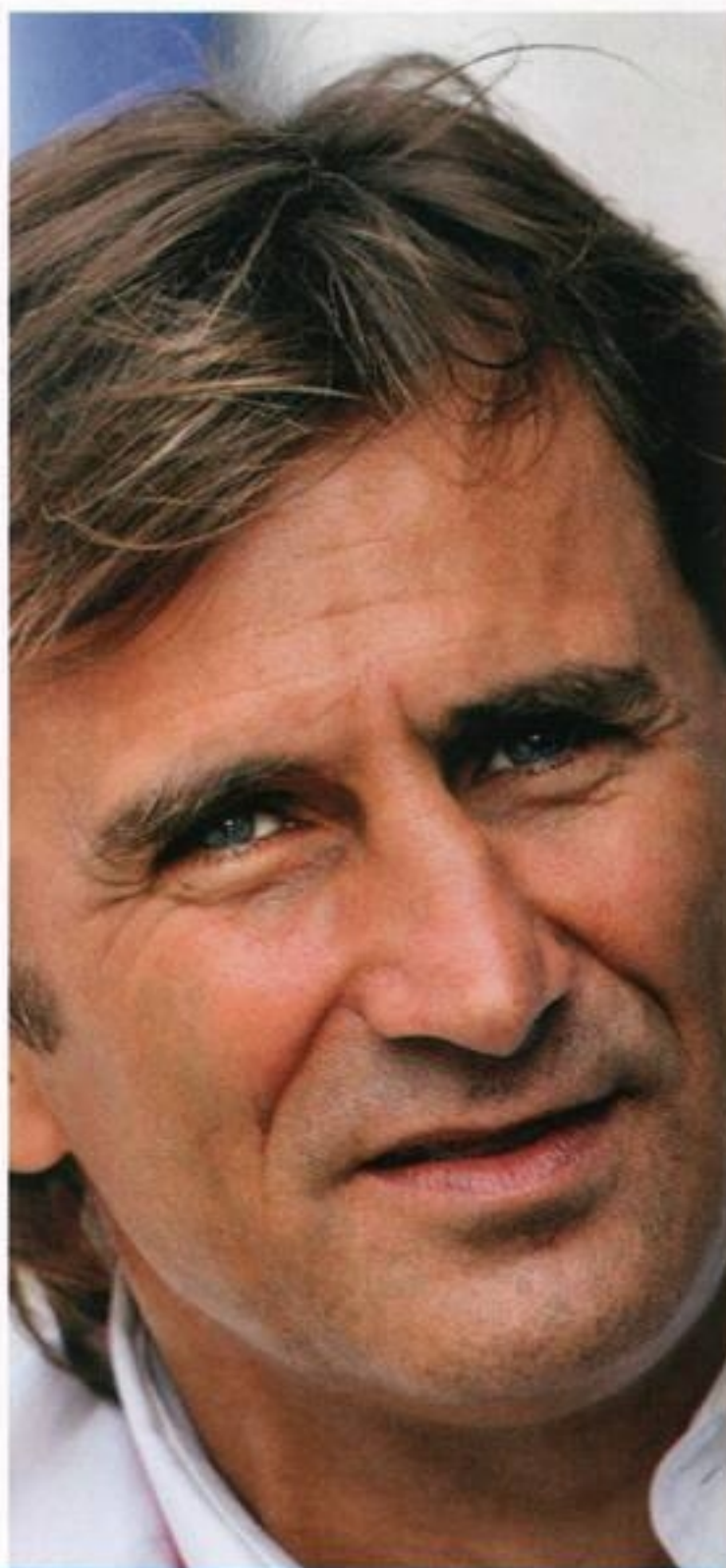
Zanardi rêve de médaille aux Jeux de Londres...

L'ex-pilote de F1 délaisse un temps le volant pour le guidon d'un vélo main !

L'ancien pilote Lotus et Williams Alex Zanardi a déclaré à *F1 Racing* que son objectif était de remporter une médaille en vélo main aux Jeux Paralympiques de Londres en 2012, après s'être imposé récemment dans le marathon de Rome avec plus de deux minutes d'avance. Âgé de 43 ans, l'Italien, qui a disputé 41 GP de 1991 à 1999 et remporté deux titres en CART aux USA en 97/98, a perdu ses deux jambes dans un terrible accident survenu sur l'ovale du Lausitzring, en Allemagne, en 2001. Il a découvert le vélo main lors du marathon de New York 2007, où son ami et autre ex-pilote F1 Paolo Barilla (de la famille des pâtes du même nom !) lui a demandé de faire un discours pour les athlètes handicapés prenant part à la course. «*Je me suis dit que si j'allais à New York, autant faire le marathon,*» dit Alex. «*Je n'ai eu que trois semaines pour me préparer mais j'ai fini 4e – à 16 minutes du vainqueur, cela dit.*»

Un tel degré de détermination n'est pas une surprise pour ceux qui ont suivi la carrière de l'Italien depuis son accident. Après avoir appris à marcher avec des prothèses, Zanardi a repris le chemin des circuits sur une BMW spécialement adaptée à son handicap en championnat du monde des voitures de tourisme (WTCC). Cette implication continue en sport auto l'a d'ailleurs empêché dans un premier temps d'exploiter tout son potentiel en vélo main.

«*J'ai fini 3e du championnat d'Europe en 2009, et l'on m'a demandé de représenter mon*



« Je suis un programme d'entraînement spécifique, cinq jours par semaine. Ce n'est pas facile, je veux être à fond tout le temps ! »



www.DayzEbook.com

LES PILOTES DE F1 AU "PALMARÈS" OLYMPIQUE



ALFONSO DI PORTAGO

L'ancien pilote Ferrari monta l'équipe espagnole de bobsleigh en 1955, et celle-ci termina 4e des Jeux Olympiques d'Hiver 1956 en Italie



BERNARDUS PON

Après avoir fait ses débuts au GP des Pays-Bas 1962, il représenta ce pays en tir au (foux !) pigeon aux Jeux Olympiques de Munich en 1972



ROBIN WIDDOWS

Son seul GP fut celui de Grande-Bretagne en 1968 mais il participa aux Jeux Olympiques avec l'équipe britannique de bobsleigh en 1964 et 1968



JACKIE STEWART

Le triple champion du monde écossais fut en lice pour une place dans l'équipe britannique de ball-trap avant les Jeux de 1960, mais ne fut pas retenu

pays aux mondiaux,» explique-t-il. «*J'ai fini 15e sur 32, ce qui m'a un peu déçu sur le coup, mais en y repensant, j'ai réalisé que quand je courais à Brands Hatch ou Oschersleben, mes rivaux, eux, s'entraînaient !*»

Retiré fin 2009 du WTCC (avec trois victoires, chapeau !), Zanardi peut se consacrer au vélo main à plein temps et c'est à cela qu'il attribue ses succès. «*Je suis certainement "taillé" pour ce sport, mais ça ne veut pas dire qu'atteindre le niveau qui est aujourd'hui le mien a été facile,*» dit-il. «*Si on veut être plus rapide que les autres, il faut tout simplement s'entraîner mieux. Je fais cinq jours par semaine en suivant un programme spécifique, mais c'est difficile pour moi car je veux tout le temps être à fond comme quand je pilotais !*»

Justement, en quoi ce sport peut-il être comparé au sport auto ? «*La passion que j'éprouve pour cette nouvelle activité est très similaire et m'emmène, je l'espère, vers des résultats encore meilleurs,*» conclut Alex. «*Mais je n'ai pas encore raccroché mon casque. Je pense que je conduirai encore des autos de course à l'avenir mais d'abord, je veux assouvir mon rêve de médaille à Londres en 2012.*»

PADDOBJECTIF

Quelques personnes célèbres ont agité le drapeau à damier au fil des années



Pelé Occupé à discuter, il rata Schumi passant la ligne au Brésil 2002



Bo Derek La présence de l'actrice a dû motiver l'ami Giancarlo Fisichella à Melbourne en 2005



Gisele Bündchen Le top-modèle brésilien n'a pas trop distrait les pilotes à Interlagos en 2004



Cathy Freeman La médaillée d'or Olympique du 400 mètres salua le vainqueur à Melbourne en 2003



Felipe Massa Absent pour cause de blessure, il a fait coucou à ses copains au Brésil l'an dernier



Jacky Ickx Directeur de course, il officia souvent à Monaco (ici en 93)



Eric Clapton Le célèbre guitariste anglais, passionné de F1, abattit le drapeau à Bahreïn en 2008



John Travolta La star de Grease ou Pulp Fiction a eu l'honneur de le faire en Australie cette année



Alan Jones Star locale et champion du monde en 1980, il "accueillit" Schumi à Melbourne en 2002

CHARLES COATES/LAT • MARK THOMPSON/GETTY IMAGES • RYAN PIERSE/GETTY IMAGES

www.DayZBook.com



Vettel n'a pas été puni pour avoir pris un tour à Trulli sous drapeau jaune en Malaisie.

« L'ajout d'un pilote aux commissaires est positif »

Pour Johnny Herbert, sollicité en Malaisie, cette mesure a accru la crédibilité des décisions prises

Le triple vainqueur de Grand Prix Johnny Herbert a déclaré à *F1 Racing* que « le fait d'avoir un pilote auprès des commissaires donne une autre dimension à la prise de décisions. » L'ancien pilote de F1 a rejoint le groupe de ceux-ci à Sepang, succédant à Alain Prost à Bahreïn et Tom Kristensen (qui n'a jamais couru en F1 mais a remporté

huit fois les 24 Heures du Mans) en Australie. L'une des situations dans lesquelles Herbert et ses collègues ont eu à enquêter a été celle où le vainqueur du GP, Sebastian Vettel, dépassa le dernier, Jarno Trulli, sous régime de drapeau jaune. Après avoir revu la vidéo et les données de la télémétrie, les commissaires ont conclu que l'Allemand ne devait pas être

pénalisé car il avait ralenti de façon significative dans la zone sous drapeau jaune.

« Cette situation était tout à fait logique mais ce n'est pas toujours aussi net, » dit Herbert. « Avoir un pilote expérimenté est important mais ce n'est pas à lui de dire aux commissaires ce qu'il faut faire, il est là pour donner un coup de main. »

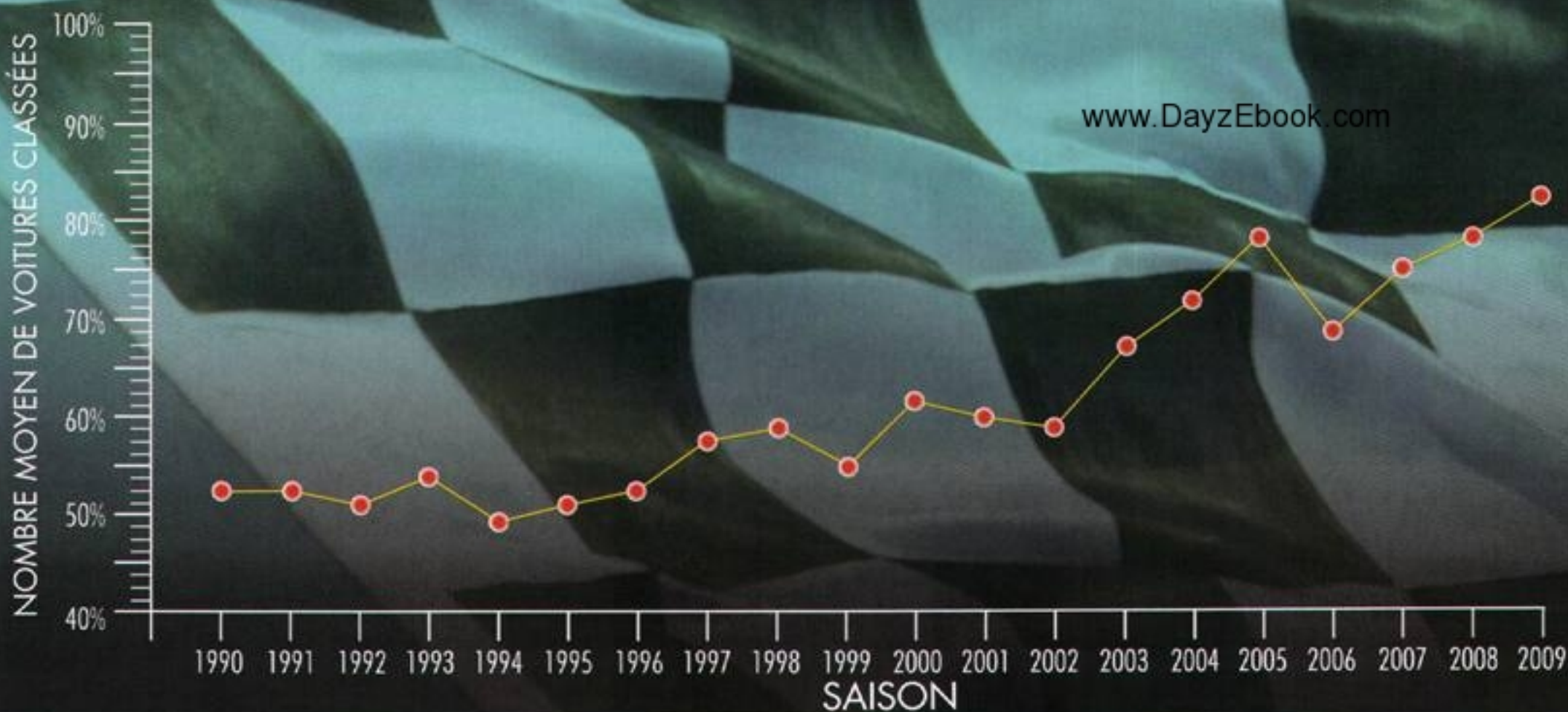
Mais Herbert explique aussi qu'il n'a pas été demandé à lui et à ses collègues d'un week-end de revoir l'autre sujet majeur de conversation en Malaisie : Hamilton serpentant plusieurs fois de gauche à droite devant Vitaly Petrov. Finalement, le pilote McLaren reçut un avertissement au drapeau noir et blanc pour pilotage anti-sportif mais, comme le dit Herbert, « Charlie Whiting est le directeur de course et il lui appartient de dire aux commissaires sur quoi ils doivent enquêter. Il ne les consulte que s'il pense qu'un point doit être d'avantage examiné. »

La FIA a pris la décision de demander à un pilote ou ex-pilote d'assister les trois commissaires à chaque GP vient en réponse aux critiques disant que ceux-ci ne pouvaient pas juger certains incidents précis car ils n'avaient pas l'expérience du pilotage en piste. À la suite de Prost, Kristensen et Herbert, donc, les champions du monde Damon Hill et Nigel Mansell, entre autres, ont été priés de coopérer lors des courses à venir.

Herbert est persuadé que cette innovation de la FIA sera payante, même si il n'y a pas eu trop de controverses durant les trois premières courses de la saison. « Un ou deux incidents ont suscité des commentaires, mais ce ne fut pas le raffut dont je me souviens à propos d'histoires du passé, » dit-il. « Je pense que c'est grâce à cette aide d'un pilote dans la prise de décisions. »

J'AI COMMENCÉ, ALORS JE TERMINE...

Le nombre des pilotes qui finissent les GP a augmenté depuis 20 ans, grâce à la fiabilité des F1 modernes



CASTRONEVES DANS LE TOP 20

Stratégie payante pour le Brésilien de l'Indycar qui remonte aux Castrol Rankings



Le pilote Penske en IndyCar et trois fois vainqueur de l'Indy 500 Helio Castroneves (à g.) fait son apparition dans le top 20 des Castrol Rankings grâce à sa victoire, la première de la saison, au Barber Motorsports Park

en Alabama. Dans cette course très serrée, le Brésilien est parvenu à économiser assez de carburant pour couvrir la distance en ne faisant que deux pit-stops contre trois pour ses plus proches rivaux. Dario Franchitti, 3e de cette course, remonte pour sa part de trois places pour pointer à la 7e position.



Le Performeur du Mois

Fernando Alonso et Will Power ont terminé *ex æquo* meilleurs performeurs des Castrol Rankings en mars, mais qui sera le **Performeur du Mois Castrol EDGE** en avril ? Donnez votre pronostic en ligne pour gagner peut-être des cadeaux aux couleurs d'une équipe.

À L'AFFICHE

● L'Audi R15 "Plus" a fait des débuts victorieux en Le Mans Series sur le circuit Paul Ricard. **Allan McNish** (photo), un de ses pilotes, gagne 135 places aux Castrol Rankings (249e).

● Le coéquipier de McNish, **Rinaldo Capello**, a quant à lui gagné 134 positions aux Castrol Rankings (263e).

● L'ex-pilote F1 **Giancarlo Fisichella** est le pilote LMS le mieux classé. Classé 3e de la catégorie GT2 sur Ferrari au Ricard (associé à Jean Alesi et Toni Vilander), il a gagné six places pour se retrouver 44e.

● **Edoardo Mortara** a fait un retour victorieux en F3 Euro Series ; son succès dans la course 1 au Paul Ricard lui fait gagner 26 places (126e).

● **Kevin Magnussen**, jeune lauréat de la F. Renault, a fait son apparition au classement des Castrol Rankings (1320e) suite à sa première victoire en F3 allemande à Oschersleben.



Castrol Rankings CLASSEMENT ACTUEL

1	↔	Sebastian Vettel		F1	22 434
2	↔	Jenson Button		F1	19 592
3	↔	Mark Webber		F1	18 933
4	↔	Sébastien Loeb		WRC	18 871
5	↔	Jimmie Johnson		Sprint Cup, Grand Am	18 212
6	↔	Rubens Barrichello		F1	17 467
7	▲	Dario Franchitti		IndyCar, ALMS, Grand Am	17 185
8	▼	Mikko Hirvonen		WRC	17 180
9	▼	Ryan Briscoe		IndyCar	16 763
10	▲	Lewis Hamilton		F1	16 513

DONNÉES MISES À JOUR LE 12 AVRIL 2010

Les Castrol Rankings, c'est plus de 2000 pilotes et plus de 500 courses sur cinq continents. Connectez-vous pour en savoir plus

POWERED BY
AUTOSPORT.COM

Paddock

News en bref...



PREMIÈRE APPARITION DE FAUZY, DEVANT SON PUBLIC À SEPANG

Le pilote de réserve de l'écurie Lotus, Fairuz Fauzy, a fait sa première apparition en piste dans le cadre d'un week-end de GP chez lui en Malaisie, lors de la première séance d'essais du vendredi. Il a couvert 19 tours et terminé 22e à 1'3 de son équipier Jarno Trulli. À 27 ans, il lui reste à prendre le départ d'un GP comme le fit son compatriote Alex Yoong.



JEAN-ÉRIC VERGNE DÉCOLLE

C'est peut-être avec Jules Bianchi (lire p. 26) le mieux placé des jeunes espoirs français pour courir en F1 dans un avenir pas très lointain. Intégré au Red Bull Junior Team, Vergne a brillamment débuté sa campagne en F3 britannique, signant deux victoires sur trois courses lors de la première manche de la saison à Oulton Park. On croise les doigts pour lui...



Une montre F1 pour vous... contre 15 000 €

Le fabricant suisse Hublot dévoile sa nouvelle et chouette (mais pas donnée) œuvre d'art

Si vous avez en même temps la passion de la F1 et des gadgets, ceci est pour vous. Voici la F1 King, une nouvelle montre créée par l'horloger suisse Hublot pour célébrer sa désignation de fournisseur officiel de la discipline. Mais si vous en voulez une, il va falloir faire vite car 500 exemplaires seulement sont disponibles dans le monde. Son prix attendu est de 15 000 € environ, ce qui n'est pas rien, mais elle fait la preuve d'un délicieux souci du détail et l'emblème sur le cadran est en or blanc.

Hublot explique que son but était

d'utiliser les mêmes matériaux qu'en F1. Vous ne serez donc pas surpris d'apprendre que cette F1 King est fabriquée en céramique, titane et caoutchouc, qui tous contribuent à la rendre ultra légère.

Cette nouvelle montre a été "adoubée" par le grand chef Bernie Ecclestone, qui dit admirer sa « *super qualité* » et la qualifie de « *très moderne*. »

Durant son histoire, la Formule 1 a souvent été associée à de luxueuses montres et Hublot espère que la F1 King poursuivra brillamment la tradition.

MENER N'EST PAS GAGNER

Parmi les pilotes actuels qui ont déjà mené des courses, étudions combien ont le plus souvent converti cette position en victoire...



COURSES MENEES												
141	12	54	27	28	21	51	11	8	12	16	3	2
COURSES GAGNEES												
91	6	22	11	11	8	11	2	1	1	1	0	0
TAUX DE CONVERSION												
65%	50%	41%	41%	39%	38%	22%	18%	13%	8%	6%	0%	0%

Les top-teams utilisent des feux pour gagner du temps au stand

McLaren, Mercedes et Ferrari ont les leurs – alors pourquoi pas leurs rivales ?

L'interdiction de faire le plein de carburant en course et le retour aux changements de roues ultra rapides font qu'il est plus difficile que jamais pour les équipes de prendre l'avantage sur leurs rivales dans l'allée des stands. Il n'est donc pas surprenant que plusieurs d'entre elles aient remplacé l'homme à la "sucette" par des feux bicolores pour que leurs pilotes s'extraitent le plus facilement de leur emplacement devant le stand.

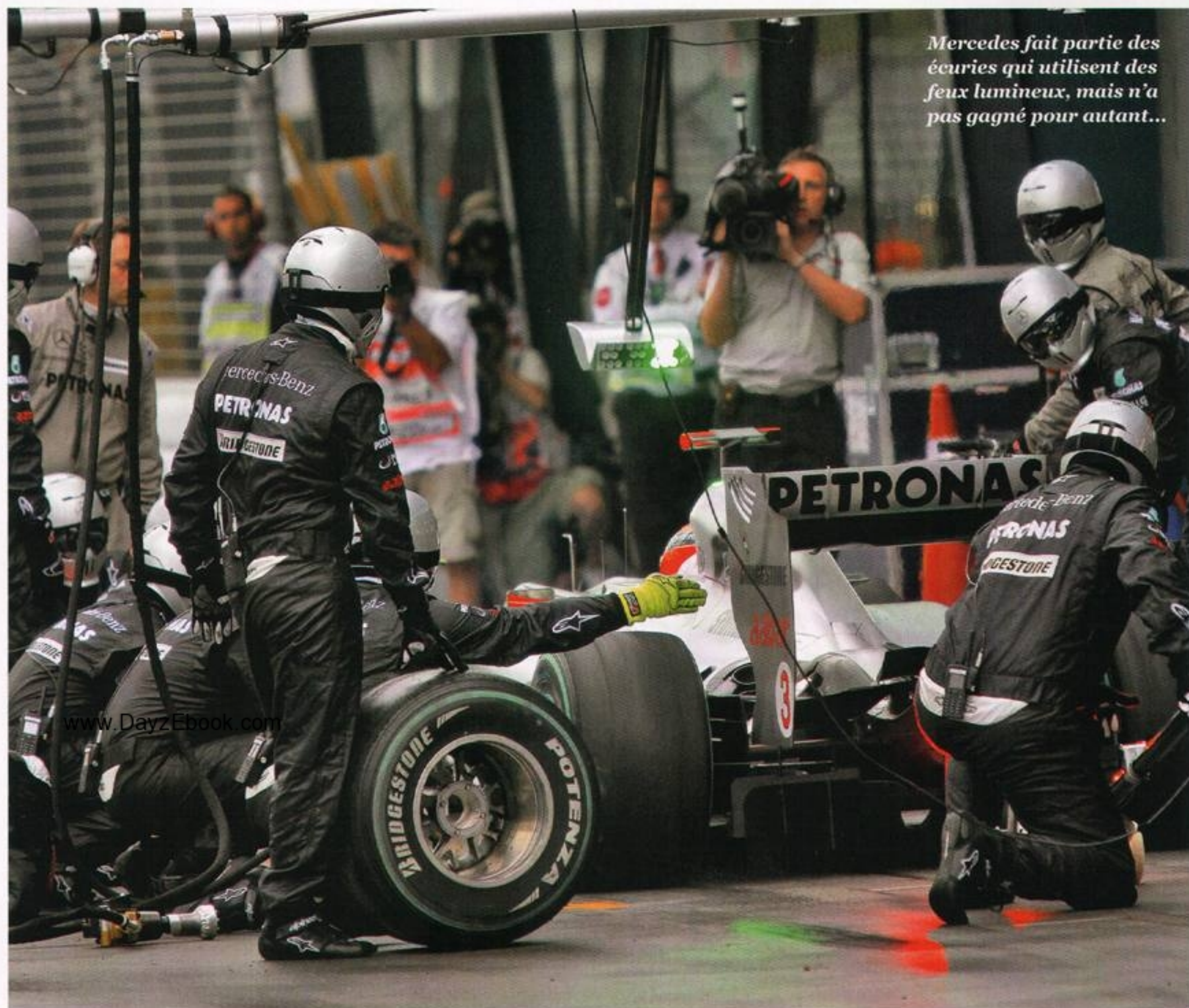
Ferrari introduisit ce système de feux en 2008 mais l'abandonna après le GP de Singapour quand Massa partit avec le tuyau de ravitaillement encore attaché à sa voiture, bien qu'il ait eu le feu vert. La Scuderia y est revenue en 2010, de même que McLaren et Mercedes. Mais si ces dernières utilisent un sys-

tème standard à feux rouge et vert, chez McLaren, quand les quatre roues sont montées, l'homme à la "sucette", et non le pilote, reçoit le feu vert pour libérer la voiture.

Y a-t-il un avantage à utiliser des feux ? « Ils font probablement gagner un dixième de seconde, mais on doit les utiliser correctement, » dit Andy Stevenson, le team manager de Force India – qui dispose de ce système mais doit encore le mettre en application. Pour certains, la sécurité et la fiabilité sont un souci. « Bien que l'on puisse gagner du temps avec le feu vert, une fois qu'il est allumé, le pilote démarre et rien ne peut plus l'arrêter, » explique Andy. « J'ai été l'homme à la sucette pendant des années et une fois, j'en ai laissé un partir trop tôt mais j'ai pu baisser ma

sucette et l'arrêter. Il avait avancé de quatre mètres. On met la pression sur les ingénieurs pour utiliser les feux mais on peut aussi gagner du temps dans d'autres domaines. »

Red Bull n'utilise pas les feux et ses pit-stops ultra rapides en début de saison laissent penser que, pour l'instant, l'homme à la sucette garde un léger avantage. Mais à partir de la mi-saison, quand toutes les équipes auront peaufiné leurs arrêts, l'histoire pourrait être différente. Avec des dépassements en piste aussi difficiles, il est crucial pour les pilotes de prendre l'avantage sur leurs rivaux au stand. Si Ferrari, Mercedes et McLaren commencent à prendre un avantage, les feux pourraient devenir une carte essentielle pour tout le monde.



Mercedes fait partie des écuries qui utilisent des feux lumineux, mais n'a pas gagné pour autant...

www.DayzEbook.com

Paddock

F1 À SUIVRE...

Ceux qui peupleront bientôt les pages de ce magazine...



JULES BIANCHI

Qui c'est ?

Soutenu par la Fédération Française du Sport Auto, Jules est un de nos plus sûrs espoirs. Il a signé en décembre 2009 un contrat à long terme avec Ferrari.

Il a fait quoi de bon ?

En 2009, il a remporté les très relevées F3 Euro Series, enlevant neuf victoires, six poles et sept meilleurs tours en course. Cette année, il passe en GP2 – toujours au sein d'ART, l'écurie de Frédéric Vasseur et de son propre manager, Nicolas Todt.

Autre chose à savoir sur lui ?

Jules est le petit-neveu du pilote belge Lucien Bianchi qui disputa 17 GP dans les années cinquante/soixante (un podium).

Verdict

Theophile Gouzin, son ingénieur de course en F3 qui travailla avec Vettel, le met au même niveau : « *Le retour d'informations n'est pas aussi précis – Seb est le meilleur que j'ai connu dans ce domaine –, mais il a je pense un plus grand talent naturel ; si la voiture n'est pas parfaite, il compense.* »

Cote F1 Racing ★★★★★

Vous rêvez de piloter une F1 ? Grâce à Renault, c'est possible...



... et ce n'est pas tout car vous irez aux briefings, consulerez la télémétrie et aurez même un kiné

L'équipe Renault offre aux passionnés l'occasion de devenir pilote de Formule 1 pour un jour. Non seulement les participants pourront piloter une F1 moderne de 700cv sur un vrai circuit de Grand Prix, mais ils feront aussi l'expérience de beaucoup d'autres expériences ou activités que les pilotes maison, Robert Kubica et Vitaly Petrov, vivent ou mènent durant les week-end de course.

Les participants à chacune des journées "Feel it" ("Vivez-le"), qui se tiendront durant deux semaines complètes en juin et en octobre sur le Hungaroring, feront une reconnaissance de la piste avec leur ingénieur de course, assisteront à des briefings d'avant course et bénéficieront des soins d'un kiné pour vivre de l'intérieur la vie d'un pilote de F1. De plus, ils auront accès, comme les professionnels, à des relevés télémétriques détaillés leur montrant à quelle vitesse ils ont négocié chaque secteur, leurs freinages et leurs accélérations – le tout discuté en détail lors d'un briefing. Ils auront aussi la chance

de comparer leurs données avec celles des meilleurs pilotes du passé et d'aujourd'hui. Ainsi, si vous vous sentez capable d'aller aussi vite que les "pros" dans le virage 3, vous saurez une fois pour toutes si vous l'êtes !

Les pilotes d'un jour se mettront en jambe à bord d'une Formule Renault dotée d'ailerons et de pneus slicks avant de monter dans une F1 avec des freins carbone et une boîte de vitesses semi-automatique à palettes, pour deux tours complets. Ils seront aussi traités en passagers à haute vitesse dans l'une des voitures du Renault Mégane Trophy avant que les muscles de leur cou ne soient testés à bord d'une F1 Renault triplace pilotée par l'un des pilotes d'essais officiels de l'équipe. Vivre une telle journée a bien sûr un prix : 5500 € la journée, avec une nuit et un dîner dans un hôtel Four Seasons cinq étoiles de Budapest. Plus de détails sur www.renaultf1.com, et une place à gagner pour une de ces journées dans le n° de juillet de *F1 Racing*. Mais ne le dites pas trop autour de vous...

QUIZ CONNAIT ?

Testez vos connaissances... et celles de vos amis !

- | | | |
|---|--|--|
| <p>01 Lors de quel Grand Prix Jean Alesi a-t-il fait ses débuts en Formule 1 ?</p> <p>02 Quel pilote a remporté sa seule victoire en F1 dans le GP de Belgique 1977 ?</p> <p>03 Quel GP a clôturé le championnat du monde de F1 en 2000 ?</p> <p>04 Dans quel virage Michael Schumacher et Damon Hill se sont-ils accrochés en course en 1995 à Silverstone ?</p> | <p>05 Qui a fini 2e, derrière Jackie Stewart, du championnat du monde des pilotes au terme de la saison 1973 ?</p> <p>06 Lors de quelle course Takuma Sato a-t-il obtenu son seul podium en F1 ?</p> <p>07 Quelle fut la dernière saison de l'écurie Minardi sous cette appellation en F1 ?</p> <p>08 À Monaco, quel est le nom du virage qui précède l'entrée du tunnel ?</p> | <p>09 Quelle est la désignation du châssis Williams de cette année ?</p> <p>10 Où et quand année Fernando Alonso a-t-il disputé son premier GP ?</p> |
|---|--|--|

Réponses

- 01 GP de France 1989 02 Gunnar Nilsson 03 Malaisie 04 Priority 05 Emerson Fittipaldi 06 GP des USA 2004 07 2005 08 Le Portier 09 FW32 10 GP d'Australie 2001

THE RIDE OF YOUR LIFE. *



EXIGE S

Lotus Exige S – Fuel consumption in mpg (l/100km): Urban 23.7 (11.9), Extra Urban 43.5 (6.5), Combined 33.2 (8.5)

CO2 emissions: 199g/km www.DayzEbook.com

Marcassus Sport, n°1 Lotus en Europe continentale, met toute son expérience au service de **votre passion**

* L'aventure de votre vie.



KTM



www.marcassus-sport.com

05.62.12.29.00

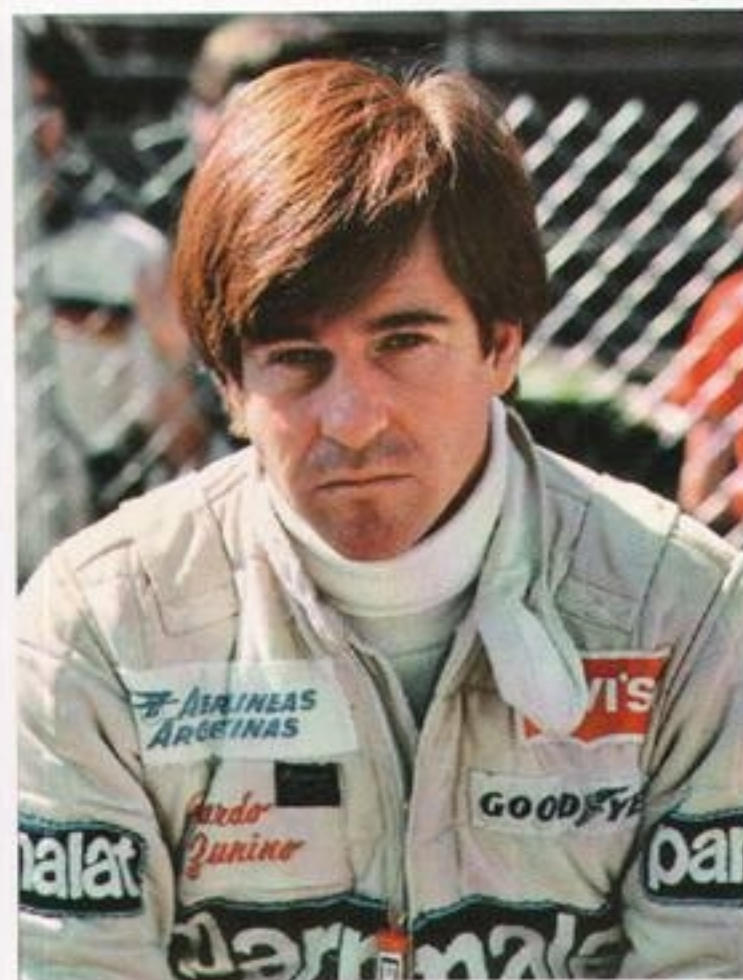
Marcassus **S**port



Que sont-ils devenus ?

RICARDO ZUNINO

Avant... Il termine 7e de son GP national sur Brabham en 80. Les choses iront de mal en pis.



Bernie lui a donné sa chance en GP, et la F1 reste sa grande passion

Ses succès dans son Argentine natale permirent à Ricardo Zunino de trouver le financement dont il avait besoin pour partir courir en Europe en 1977. Après deux saisons sans gloire en F2, il passa en British F1 Series en 1979, gagnant une course avant que le championnat ne se meure.

Durant un week-end off, Zunino se rendit à Montréal pour assister au GP du Canada. Le vendredi soir, au terme des premiers essais, Niki Lauda décida subitement de quitter la F1. Le patron de Brabham, Bernie Ecclestone, qui l'avait déjà testé brièvement, lui demanda de remplacer l'illustre autrichien au pied levé.

Zunino s'en sortit suffisamment bien pour garder son volant lors de la dernière course à Watkins Glen. Il se qualifia à une belle 9e place avant de faire un tête-à-queue éliminatoire en course, mais Bernie avait été suffisamment impressionné pour le conserver en 1980.

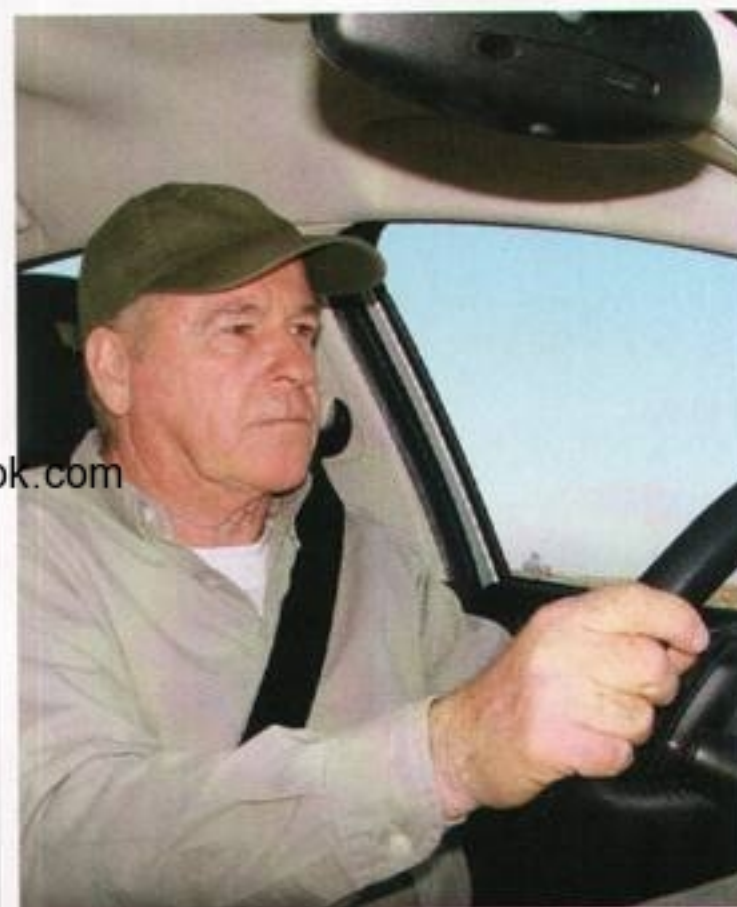
La saison débuta bien pour Ricardo avec une solide 7e place dans son GP national suivie d'une 8e au Brésil, mais ses performances pâlirent pour culminer avec une non-qualification à Monaco. Ayant perdu son volant après le GP de France, au profit du Mexicain Hector Rebaque, il fit son retour pour les deux courses sud-américaines l'année suivante avec Tyrrell, avant d'être remplacé par Michele Alboreto.

« Je pense avoir eu beaucoup de chance car

seulement deux ans et demi après avoir quitté l'Argentine avec très peu de soutien, j'ai pu tester une F1 grâce à Bernie, » dit aujourd'hui Ricardo. « Je n'oublierai jamais mes débuts en GP, car, même en partant tout près du fond de grille, je suis remonté 4e avant qu'un souci de boîte ne me force à rentrer au stand. J'ai quand même fini 7e, en ayant réalisé le troisième meilleur tour en course. »

Cela peut paraître étonnant, mais c'est la guerre des Malouines, en 1982, qui mit un terme définitif à sa carrière en F1. « Ce fut sans aucun doute une dure période qui a sonné la fin du GP d'Argentine, » rappelle-t-il. « Or, c'était ma plate-forme pour trouver des sponsors, et mes chances de financer la suite de ma carrière de pilote se sont évanouies. »

Heureusement, pour lui comme pour d'autres, il y a une vie après la F1. « J'ai fait un rallye argentin en 1981, puis quitté le sport auto, » reprend Zunino. « Je m'implique aujourd'hui dans des activités diverses : je suis dans l'industrie hôtelière, les villages de vacances et d'autres choses de ce genre. Je suis propriétaire d'un hôtel dans les Andes, dans un petit village de l'ouest de l'Argentine, appelé Barreal et situé à moins d'un kilomètre au-dessus de la mer. Il y a d'autres domaines dans lesquels j'aurais pu travailler, mais j'aime être ici – c'est un oasis de paix où le ciel est toujours



Après... Fini le sport automobile, Zunino se consacre à ses affaires en hôtellerie et loisirs.

bleu. Ça ne veut pas dire que je préfère ça à la F1 ! Mon ami Marc Surer [ex-pilote suisse devenu commentateur] est venu deux fois passer Noël ici et on a beaucoup parlé de la F1 actuelle. Ma carrière en sport auto est une partie très importante de ma vie, si pas la plus importante. Avoir pu piloter toutes ces voitures fut un immense plaisir. Il n'y a rien de comparable. »



SUBARU KARTING

A CHACUN SON SUBARU

SUBARU RACING

le kart SUBARU pour les adultes dès 14 ans



NOUVEAU !



SUBARU RACING KID

le kart SUBARU pour les 10-13 ans



SUBARU LADY

le kart SUBARU spécialement conçu pour elles



NOUVEAU !

5

MODÈLES
de 4 à 99 ans

www.DayzEbook.com

économiques et faciles d'utilisation
grâce aux moteurs SUBARU 4 temps
garantis 6 mois

SUBARU MINIKART

le kart SUBARU pour les 6-9 ans



SUBARU BABYKART

le kart SUBARU pour les 4-6 ans



NOUVEAU !



la gamme SUBARU KARTING est disponible
en exclusivité sur le site www.toutpourlekart.fr



... DES PILOTES / CONSTRUCTEURS

On n'est jamais mieux servi que par soi-même, paraît-il. Ce n'est pas toujours vrai...

1 JACK BRABHAM 82 COURSES

L'Australien demeure le seul pilote de l'histoire à avoir remporté le titre sur sa propre monoplace équipée du moteur Repco, avec quatre victoires à la clé, en 1966. Déjà titré en 1959/60 sur la petite Cooper-Climax, il pilota pour son écurie entre 1962 et 1970.

2 EMERSON FITTIPALDI 77 COURSES

Ayant été titré champion du monde sur Lotus (1972) et McLaren (74), le jeune brésilien surprit le monde de la F1 en signant pour 1976 avec la petite écurie créée 12 mois plus tôt par son frère aîné Wilson. L'aventure dura cinq années au cours desquels il prit les rênes de l'écurie, qui ne gagna pas de course.

3 BRUCE MCLAREN 37 COURSES

La première apparition d'une McLaren en F1 eut pour cadre Monaco en 1966, avec le fondateur de l'équipe au volant de la M2B. Des débuts discrets qui ne laissaient en rien présager de la réussite de l'équipe après la mort de Bruce, qui s'imposa de son côté à Spa en 1969 au volant de sa propre voiture.



Le regretté Bruce (ici sur la M7A au GP de Cde-Bretagne en 68) ne gagna qu'une fois sur une de ses monoplaces.

4 ARTURO MERZARIO 30 COURSES

Une carrière en F1 comprenant des passages chez Ferrari et Williams ne paraît pas si mal, mais ne déboucha sur rien car ces deux équipes étaient alors au plus bas. L'Italien créa donc sa propre équipe pour poursuivre sa carrière. Hélas, les A1 et A2 ne lui permirent de se qualifier qu'à dix reprises sur l'ensemble des saisons 78/79.

5 DAN GURNEY 24 COURSES

Déjà occupé à fabriquer des châssis en Indycar et Sport-protos, l'Américain monta aussi l'équipe Anglo American Racers et fit débiter la magnifique Eagle T1G lors du GP de Belgique 66. Il allait faire deux saisons et gagner à Spa-Francorchamps en 1967, un an tout juste après les débuts de sa voiture.

6 JOHN SURTEES 20 COURSES

Après une décennie de succès en F1, au cours de laquelle il gagna le titre (avec Ferrari en 1964), l'ancien champion de moto anglais pilota le châssis Surtees TS7 en 1970. Après deux saisons, et deux 5e places comme meilleur classement, il arrêta de piloter mais resta en GP avec son équipe jusqu'en 1978.

7 DAVID BRABHAM 14 COURSES

Bon, d'accord... C'était bien à l'origine l'écurie de son père, mais quand Gregor Foitek disparut de la circulation après deux courses en 1990, c'est à David que revint la lourde tâche de qualifier la Brabham-Judd BT59. Il n'y parvint pas en six occasions et sa meilleure place fut la 15e au GP de France.

8 WILSON FITTIPALDI 13 COURSES

Après deux années chez Brabham, le frère d'Emerson se mit au travail sur son propre châssis pour 1975. Même avec le soutien financier de la coopérative sucrière du Brésil, Copersucar, la Fittipaldi FDO1 ne fut pas dans le coup. Wilson devint manager du team en 76 quand Emerson le rejoignit.

9 CHRIS AMON 4 COURSES

L'ex-pilote néo-zélandais de Ferrari et Matra courut en F1 de 1963 à 1976 et, réputé comme le pilote le plus malchanceux de l'histoire, ne remporta aucune victoire. Il pilota sa propre monoplace, l'Amon AF101, lors des quatre courses de la saison 1974, ne se qualifiant qu'au GP d'Espagne à Jarama.



On dirait un chasse-neige, et elle n'allait pas beaucoup plus vite. L'Amon AF101 de 1974 fit, hélas, un vrai hide.

10 HECTOR REBAQUE 3 COURSES

Après avoir aligné une Lotus privée sous la bannière de l'équipe qu'il avait montée, le Mexicain a fait réaliser son propre châssis – le Rebaque HR100 – pour disputer trois GP en 1979. Il partage cette 10e place avec Bill Aston qui, en 1952, tenta sa chance en F1 avec une Aston-Butterworth.



Afrique du Sud 1965 : le self-made man Jack Brabham au volant de la Brabham-Climax BT11.

ABONNEMENT **F1** RACING

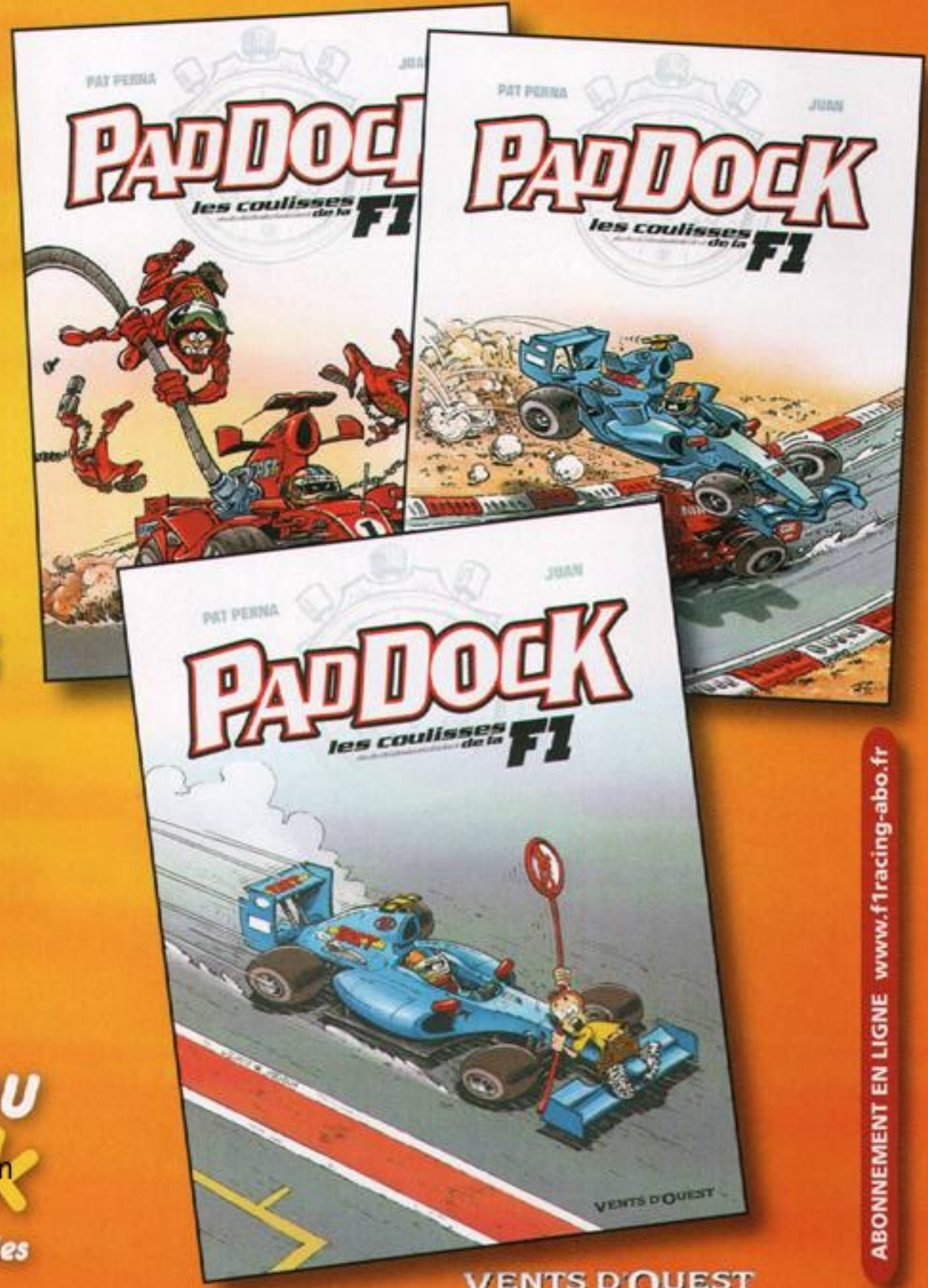


FAITES UN PLEIN... D'HUMOUR !

1 AN - 12 NUMÉROS

49⁵⁰ €

AU LIEU DE 66€*
soit **3 numéros offerts**



et recevez en cadeau
la BD Paddock

www.DayzEbook.com

L'un des 3 tomes en fonction des stocks disponibles

© Paddock, les coulisses de la F1 par Perna et Juan © Vents d'Ouest 2010

ABONNEMENT EN LIGNE www.f1racing-abo.fr

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

BAL 314 - 116 route d'Espagne - 31100 TOULOUSE - Tél. 05 34 56 35 61 - E-mail : bbmedia@abomarque.fr

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

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

Oui, je m'abonne à F1 Racing pour 12 numéros, je reçois en cadeau de bienvenue la bande dessinée Paddock*
(Les coulisses de la F1) et je ne paie que 49,50 € au lieu de ~~66,00 €~~* (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 **F1 Racing**

Carte bancaire   

Date et signature (obligatoire)

..... Expire fin

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

* Offre d'abonnement réservée à la France Métropolitaine dans la limite des stocks disponibles. Votre abonnement débutera avec le prochain numéro à paraître. Vous recevrez votre cadeau dans un délai maximum de 45 jours après l'enregistrement de votre règlement. Vous pouvez acquérir séparément chaque numéro de F1 Racing au prix de 5,50 € par numéro (frais d'envoi en sus) et la BD Paddock au prix de 9,40 € 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.



www.DayzEbook.com

ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE VENNIN

MAX MOSLEY

L'ex-président charmeur et implacable de la FIA est d'humeur malveillante. Au menu : la fermeture de McLaren, les blogueurs qui disent n'importe quoi, les nouveaux tracés qu'il n'aime pas. Mais il boirait bien une bière avec Ron Dennis et aimerait que Bernie soit décoré...

TEXTE HANS SEEBERG PORTRAITS ANDY TIPPING

« **B**on, allons manger – on pourra faire des commérages sur toutes les choses que je ne pouvais dire devant un dictaphone! »

Max Mosley vient de passer une heure à répondre aux questions des lecteurs de *F1 Racing* dans son bureau monégasque de la FIA qui surplombe le Casino, avec ce charme parfois brutal qu'on lui connaît.

Mosley est une contradiction à lui tout seul. Il parle doucement, avec ces manières

so british comme sorties d'un James Bond des sixties. Même ses plus féroces détracteurs concéderont qu'il est doté d'un charisme très spécifique, trait de caractère assez désarmant quand la précision clinique de sa pensée legaliste (n'oublions pas qu'il est avocat de formation) met en pièces un Luca di Montezemolo, la Scuderia Ferrari ou les acteurs du "Spy-gate" – la fameuse histoire d'espionnage entre McLaren et Ferrari qui agita la F1 en 2007.

Une paire d'heures passées en la compagnie de Max Mosley rendent quasiment impossible de croire qu'il ait pu être capable d'une telle dureté dans sa façon de présider la FIA entre 1993 et 2009. Mais qu'on ne s'y trompe pas : tout ce qu'il dit est méticuleusement réfléchi. Voilà un homme qui n'a aucune peur de bousculer les gens et les convenances, comme on va pouvoir s'en rendre compte une fois de plus dans les pages qui suivent... ➤

{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

Pourquoi vous être autant acharné sur Ron Dennis ?

Paul Cullen, Royaume-Uni

Je ne me suis pas du tout acharné. Il y a une idée répandue selon laquelle je ne l'aime pas, et ce n'est tout simplement pas vrai. Du point de vue personnel, lui et moi nous entendons parfaitement bien, mais le "Spy-gate" a clairement un rapport avec cette perception. Ça n'a rien à voir avec le fait d'aimer ou de ne pas aimer Ron, et je pense qu'il a commis une erreur. Il aurait dû venir nous voir dès le début et nous dire : « Écoutez, je suis désolé mais on a eu vent de cette affaire, je vais arranger ça », plutôt que de venir devant le Conseil Mondial et de dire que personne n'était au courant chez McLaren à part Mike Coughlan – ce qui s'est ensuite avéré faux. C'était très malvenu. Il n'y a rien de personnel là-dedans, c'est la réalité. Mais j'espère et je pense que si Ron et moi nous rencontrons dans la rue, nous irons prendre un café. Ou peut-être une bière.

Pourquoi avez-vous été si long à quitter la présidence ?

Thomas Guilfoyle, États-Unis

En fait, je me suis retiré en 2004, mais les membres de la FIA m'ont dit qu'il me fallait un successeur. Je leur ai répondu que je souhaitais que ce soit Jean Todt, et qu'évidemment, il revenait à la FIA de l'élire et non à moi. À l'origine, en 2005, il aurait dû se présenter et pas moi, mais il a reçu une belle offre de Ferrari et je n'avais d'autre choix que de rester. En fait, j'ai poursuivi cinq années de plus que je ne le souhaitais. Je m'apprêtais à partir en 2009, et la seule chose qui a pu remettre ça en question a été que Luca [di Montezemolo] se mette à dire : « on en a marre de lui ». C'était tentant de poursuivre un an de plus, car il aurait été assez facile de détruire la FOTA et ce championnat parallèle qui ne verrait jamais le jour – ils n'auraient même pas été capables de trouver des accords commerciaux entre eux et tout ce serait écroulé. Mais Jean aurait probablement fini par se lasser et par trouver autre chose à faire. En fin de compte, il valait mieux m'arrêter là.

Y a-t-il quelqu'un F1 en qui vous avez eu toute confiance, et qui vous a fait confiance ?

Barry Coldbreath, Royaume-Uni

Oui... J'avais une totale confiance en Jean Todt, Gerhard Berger, Franz Tost, Frank Williams... et j'en oublie probablement que je n'ai pas envie d'oublier. Bernie ? Hmm... on pouvait lui faire confiance [Ndlr : une pause de 17 secondes]... On peut lui faire confiance, avec



Max a « toute confiance » en Jean Todt, son successeur.

comme réserve qu'au final il privilégiera toujours ses intérêts propres, ce qui n'est pas nécessairement le cas avec les autres que j'ai mentionnés. Me faisaient-ils confiance ? Il faudrait leur demander.

Étiez-vous au courant de l'existence d'une campagne sur Twitter appelée « Max Out » l'année dernière ? Et ça fait quoi de sentir qu'on a tant de passionnés de F1 contre soi ?

Sarah Green, Royaume-Uni

Si les passionnés comprenaient vraiment les problèmes, je ne pense pas qu'ils seraient contre moi, car tout ce que j'ai pu faire l'a toujours été en vue de permettre à la Formule 1 de survivre et d'éviter qu'elle implose. C'est une structure plus fragile que les gens ne le pensent. Cela ne m'ennuie pas que de nombreux passionnés me soient hostiles, car je pense que leur hostilité se base sur une mauvaise information. Je veux dire qu'une grande part ne repose que sur des suppositions – on lit des choses sur des blogs qui n'ont aucun sens. Des gens disent des choses comme : « Pourquoi ne pas laisser les règlements comme ils sont ? Ce

qu'on veut, c'est de l'innovation. » Bon, d'accord, on en veut tous, mais si on ne contrôle rien, ça mettra la F1 en grande difficulté. Tout ça est très bien de dire que les gens peuvent faire ce qu'ils veulent techniquement, mais s'ils font banqueroute en chemin et qu'on se retrouve avec trois équipes, il y aura un problème. La F1 est une affaire de compétition et rien d'autre, ce qu'on ne peut réellement avoir qu'en réduisant les coûts... et pourtant une équipe y est catégoriquement opposée, et c'est Ferrari. À mon avis, la raison pour laquelle elle y est catégoriquement opposée est qu'elle n'est pas préparée à affronter les autres équipes à armes égales. Nous avons eu une série de réunions entre janvier et mai 2008 avec les responsables financiers de toutes les équipes, et tous étaient d'accord sur la limitation des coûts comme sur la méthodologie – mais Ferrari était toujours contre. Cela, je pense, parce qu'ils savent que s'ils ont la même somme d'argent à dépenser que les autres, ils risquent de perdre.

Si vous deviez partager un taxi avec Ron Dennis, Flavio Briatore ou Luca di Montezemolo, lequel serait-ce et pourquoi ? À moins que vous ne préfériez marcher ?

Richard Ginn, Royaume-Uni

Je n'aurais aucun problème à prendre un taxi avec l'un d'entre eux, mais si je devais choisir – et c'est ce qui peut sembler étrange –, je dirais Flavio. Pour un déplacement assez long, il serait probablement le compagnon le plus amusant.

Qui est responsable de l'étalement de votre vie privée dans la presse ?

Richard Ginn, Irlande

Je travaille toujours sur cette question. Nous avons des soupçons, mais il y a un écart immense entre les soupçons et les preuves, et je n'ai pas l'intention de bouger avant d'avoir des preuves – que j'aurai tôt ou tard. Quelques personnes s'en occupent pour moi...

Regrettez-vous que les nouveaux circuits soient des étendues d'asphalte sans caractère, conçus pour tester la sécurité plus que le talent ?

Gianni Fasulo, Royaume-Uni

Je n'aime vraiment pas les circuits modernes. Le problème fondamental, je pense, est qu'ils ont tous été faits par le détenteur des droits commerciaux, qui n'a utilisé les services que d'une entreprise. Chaque nouveau circuit devrait être soumis à un appel d'offres, la meilleure enlevant le

« Si le public pouvait bien cerner les problèmes, il ne serait pas contre moi »

marché. Mais la FIA n'est pas en position d'insister pour que ce soit le cas.

Pourquoi avez-vous toujours eu tendance à favoriser à ce point Ferrari ?

Martin Wellbelove, Royaume-Uni

Nous n'avons jamais favorisé Ferrari, bien qu'il y ait eu cette perception que nous le faisons. Après quelques années à ce poste, j'ai développé une très bonne relation avec Jean Todt ; je savais qu'il ne me racontait pas de bobards et je pense qu'il le savait aussi me concernant. Les gens de Ferrari étaient complètement honnêtes et ouverts ; si la plupart des autres équipes ne l'étaient pas, ce qui a créé cette impression, cela ne signifiait pas que nous favorisions Ferrari. Désormais, comme vous le savez, Ferrari n'est plus dirigée par Todt mais, essentiellement, par Luca, qui est très très bon envers les gens et certainement une personne d'une belle prestance, agréable – mais aussi un caractère très faible, ce qui le rend très influençable. Il s'est autorisé lui-même à rentrer dans une situation conflictuelle entre Ferrari et la FIA qui, avec Todt aux commandes, n'aurait pas atteint un

tel stade. L'exemple classique des gens qui disent que nous favorisons Ferrari est celui des déflecteurs qui étaient conformes avec un peu d'angle par rapport au châssis et non conformes en position verticale. Je pense aujourd'hui qu'ils étaient probablement en position verticale, mais nous les avons enlevés pour les observer et Ferrari a donc pu dire : « Non, ils étaient un peu penchés, », et nous avons agi sur cette base. En fait, nous aurions dû inspecter toute la voiture – mais on apprend toujours et nous ne referions jamais cette erreur.

La mort d'Ayrton Senna vous a-t-elle beaucoup affecté personnellement ?

Gavin Malewski, Royaume-Uni

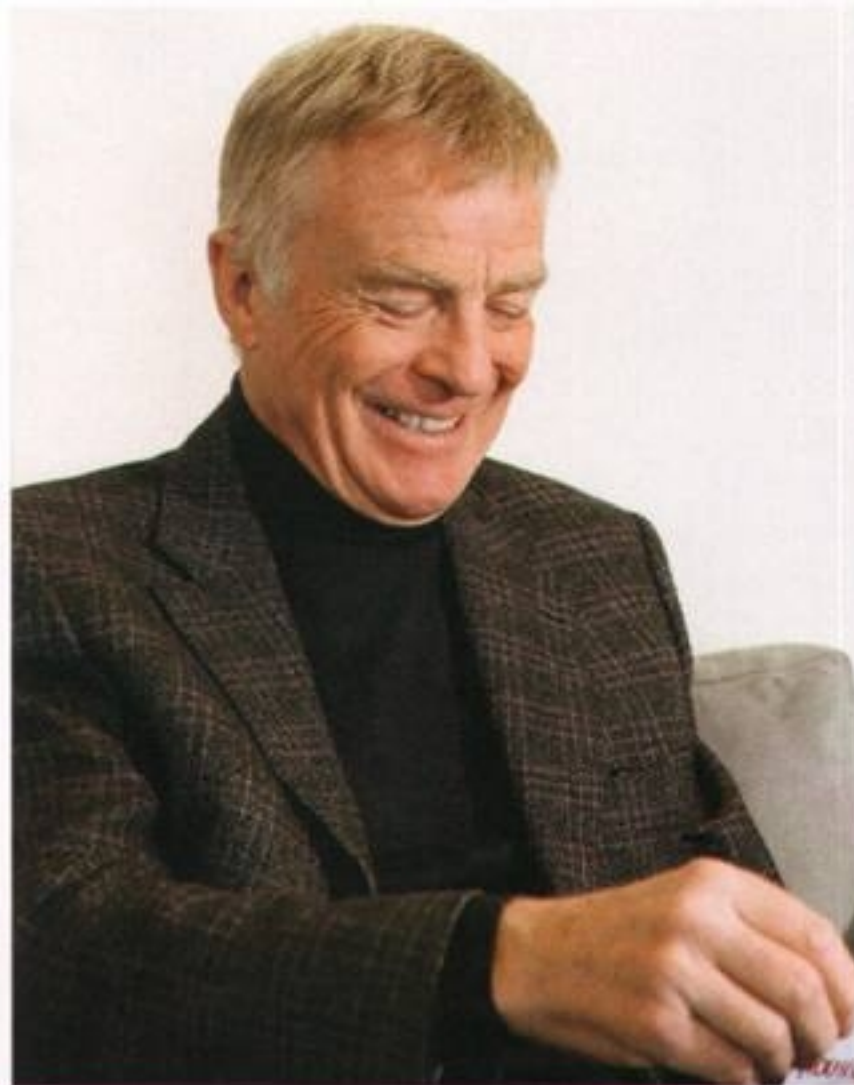
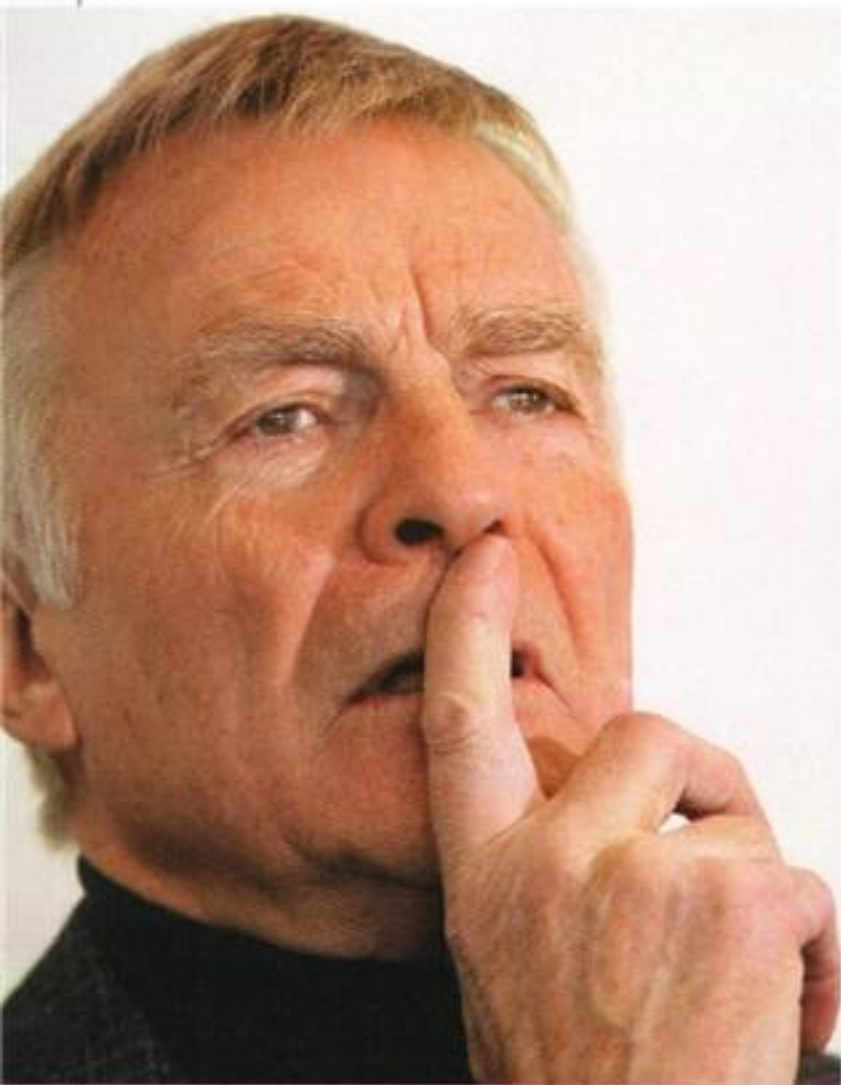
De façon assez étrange, j'ai sans doute ressenti celle de Roland Ratzenberger, le même week-end, le plus durement car je me suis dit qu'il n'avait pas eu sa chance et rien pu prouver. Je me suis rendu à ses funérailles car toutes les célébrités étaient à celles d'Ayrton, et je me suis dit qu'il fallait que quelqu'un y soit. J'étais très triste, car on sait dans cette situation qu'on a une part de responsabilité, et je me disais qu'il

fallait faire quelque chose pour la sécurité. La pensée conventionnelle était que tout était parfaitement sûr et nous n'avions tué personne depuis 12 ans. Mais je me disais, « Peut-être que j'aurais dû pousser un peu plus... », car ce furent deux décès absolument pas nécessaires. J'aimais aussi Ayrton. J'ai eu une réunion étrange avec lui un jour au Japon, juste après mon élection et alors qu'il avait été très rude envers mon prédécesseur, Jean-Marie Balestre. Ron [son patron] souhaitait qu'il s'excuse mais lui ne voulait le faire en aucune façon. Alors il est venu me voir et je lui ai dit : « Ayrton, il y a deux types de gens dans ce monde : les amateurs et les professionnels. Un amateur fait les choses parce qu'il aime les faire ; un professionnel les fait parce que cela aide tout ce qu'il peut essayer de faire. Ce que tu as fait avec Balestre est de l'amateurisme. » Il a réfléchi pendant un temps assez long et m'a répondu : « Tu as raison. » Puis il a levé les yeux très haut, et ajouté : « Ce que tu ne comprends pas, c'est que je fais ça depuis l'âge de six ans et qu'un homme m'a enlevé une course ainsi que, probablement, un championnat. » ➤



www.DayzEbook.com

Mosley dit qu'il n'était pas un bon pilote. Par contre, sur cette photo, il ressemble à David Bowie. Non ?



Enfin, nous avons rédigé un communiqué ensemble, et tout cela m'a fait éprouver une grande sympathie envers lui. Pour moi, que quelqu'un meure est la chose la plus terrible au monde, tellement c'est définitif... Et l'on sait bien que ces deux morts-là auraient pu être évitées.

Pour qui vous prenez-vous ?

Shambus McClure, États-Unis

Voilà une des questions les moins intelligentes, non ?

Renault ayant été accusée d'avoir truqué le GP de Singapour 2008, d'avoir tenté de le dissimuler et d'avoir été en possession de données techniques appartenant à McLaren, comment pouvez-vous justifier une sanction si mitigée par rapport à l'amende de \$100 millions infligée à McLaren en 2007 ?

Mark S Everett, États-Unis

Cette information technique était minime comparée à celle que détenait McLaren ; en ce qui concerne Singapour, une enquête interne a été menée et, sans que nous l'ayons demandé, Renault s'est débarrassée des personnes concernées. Si McLaren avait fait de même, je ne pense que cette amende aurait eu lieu d'être. Le problème avec les gens de McLaren est qu'ils sont d'abord venus devant le Conseil Mondial dire quelque chose qui s'est avéré faux, puis revenus en ne nous disant encore pas toute la vérité. Je pense que la sanction fut assez légère, car je préconisais moi-même une suspension pour le reste de la saison et l'ensemble de la suivante. Quand une équipe a volé des informations techniques à une autre, la seule chose à faire est de l'exclure du championnat jusqu'à ce que ces informations ne soient plus valides. La difficulté, je pense, était que cela aurait pu signifier la fin de McLaren. Me serais-je senti responsable s'ils avaient sombré ? Non – je me serais dit qu'ils étaient responsables. Si on fait quelque chose de mal et qu'on se fait prendre, il ne faut pas venir se plaindre.



www.DayzEbook.com

Se souviendra-t-on davantage de vous pour ce scandale sexuel que pour vos campagnes en faveur de la sécurité ?

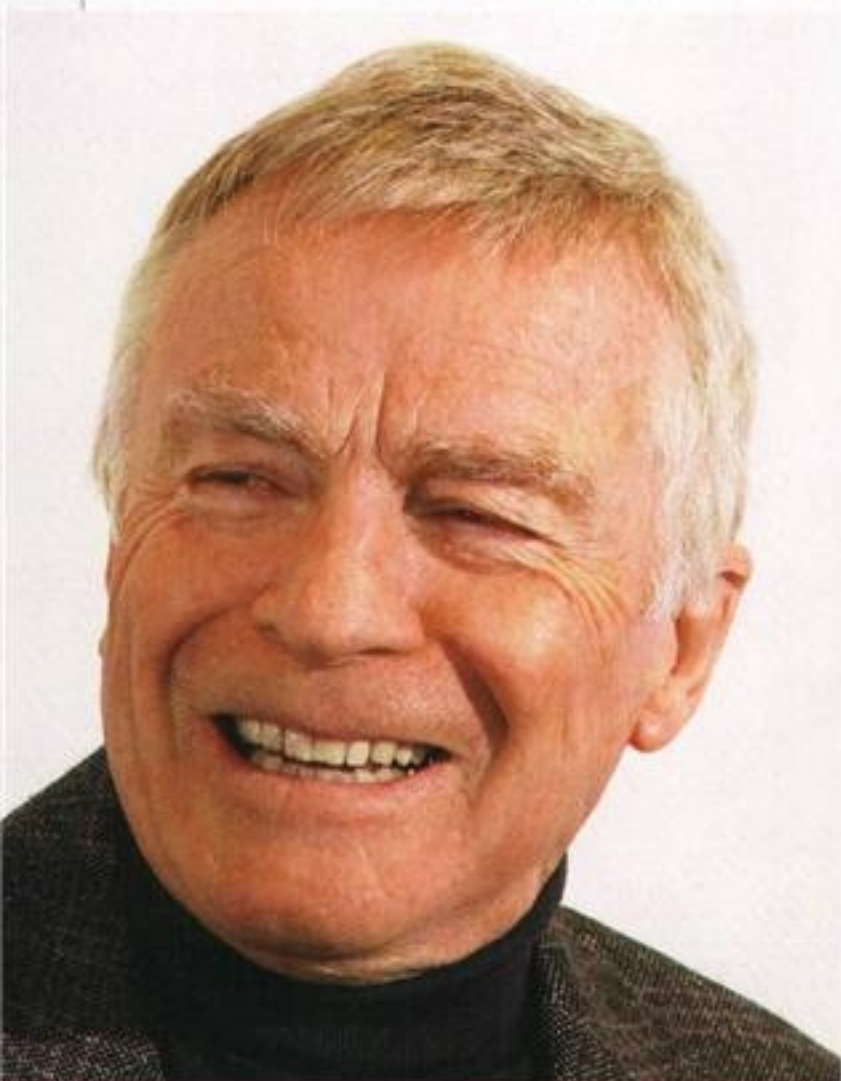
David Smith, Pays de Galles

Je n'espère pas... Je n'espère pas.

Bernie a déclaré récemment dans F1 Racing que la F1 ne doit pas être dirigée comme une démocratie. Pourquoi les équipes avaient-elles un problème avec votre façon de gouverner ?

Jon JB Willis, Royaume-Uni

Elles détestent le changement, et, techniquement, la plupart d'entre elles ne se sentent à l'aise qu'avec le raffinement plutôt que l'innovation. Je croyais que nous avions besoin d'innover radicalement dans des domaines techniques, ainsi que de



{ VOUS POSEZ LES QUESTIONS }

réduire les coûts. Comme ces deux idées impliquaient des changements significatifs, les équipes les détestaient. Elles préféraient dépenser 10 millions d'euros par an à perfectionner leur boîte de vitesses que de les consacrer à une chose comme le KERS, qui était plus difficile à développer. Chaque année, elles modifient des détails et c'est légèrement plus efficace, mais ce n'est pas ce qui fera vivre la F1 ces 15 prochaines années. J'essayais de diminuer les coûts, et ceux qui avaient de l'argent ne le voulaient pas car plus on réduisait leurs moyens, plus leurs rivaux moins riches en avaient. S'il y a dix équipes avec les mêmes moyens et que la différence se fait sur la seule matière grise, leurs chances d'être dans le top 3 sont bien plus petites – et là se situait tout le problème.

Pouvez-vous vous décrire en trois mots ?

Ben Clarke, Australie

[Une pause de... 42 secondes] Paresseux, bien intentionné... et enthousiaste. Et ces traits de caractère sont constamment en conflit.

Y a-t-il eu une occasion où vous n'avez pas aimé présider la FIA ?

Adam Martin-Lawrence, Royaume-Uni
Absolument. Dans une fonction comme celle-là, on est constamment sous pression et on résout les problèmes des autres ; il m'est arrivé d'être irrité car quelque chose d'ennuyeux arrivait toujours. D'un autre côté, il y a eu des moments énormément satisfaisants. On dit tout le temps que j'ai l'air d'aimer les conflits, mais ce n'est pas vrai. J'aime que les choses se fassent avec douceur mais je déteste qu'on me marche sur les pieds. Quand je me sens attaqué, j'éprouve un besoin urgent de répondre. Mais vous savez, il y a eu des fois où je suis rentré chez moi et plaint auprès de ma femme de certains aspects de ce travail, et où elle me répondait : « Personne ne te force à le faire ». Elle n'avait pas tort.

Pourquoi avez-vous arrêté très tôt votre carrière de pilote ?

Dewe Gede Putra Angga Pradnyana, Indonésie

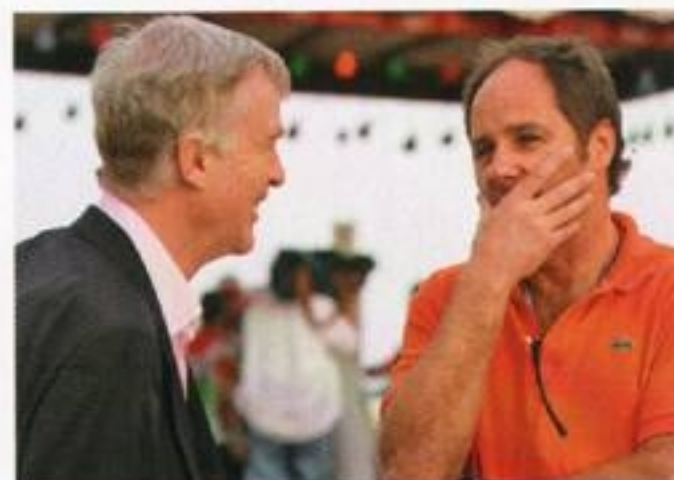
Je n'avais pas la moindre chance de réussir, j'en ai bien peur. En Formule 2, j'avais exactement la même voiture que Jochen Rindt, Jackie Stewart et d'autres, mais j'étais juste plus lent. Quand on n'a pas de talent, il faut savoir le reconnaître. Un jour, je suis monté avec Colin McRae dans une voiture de rallye et au bout d'un moment, il m'a dit : « Bon, on échange

nos places ». Moi, j'ai eu l'impression de rouler très vite, mais quand j'ai regardé la vidéo de mes tours et des siens, la différence était tellement déprimante qu'elle en devenait drôle en fait. Il y avait de quoi se dire : « Mais c'est qui ce pauvre vieux qui conduit ? »

Qui serait la meilleure personne pour succéder à Bernie ?

Antti Martikainen, Finlande

Gerhard Berger. Il est très intelligent. Il comprend parfaitement ce milieu et a toujours négocié lui-même ses contrats. Mais



Mosley verrait bien Gerhard Berger remplacer Bernie...

il n'y a qu'une petite chance que ce soit lui – je ne suis pas sûr qu'il le veuille. C'est un entrepreneur – quand il fait des affaires, c'est pour lui et pour gagner de l'argent. Je ne l'imagine pas vraiment travailler pour CVC. Je pense que ce sera probablement quelqu'un de l'extérieur, un manager compétent et efficace – quelqu'un qui dirige déjà une grande entreprise avec succès. Le grand talent de Bernie, c'est de trouver des accords, mais il a un point faible, comme tout le monde ; le sien, c'est internet. C'est très dommage, car il y a beaucoup à faire dans ce domaine.

Que pensez-vous du retour de Michael Schumacher en F1 ?

Michael Bielicki, Pologne

J'en pense que c'est le compétiteur absolu ; on l'a vu dans sa façon complètement folle de piloter des motos, un niveau au-dessus des courses d'amateurs. Je l'ai vu peu après qu'il s'y soit mis et lui ai dit : « Franchement, je pense que tu ne devrais pas le faire, mais tu as l'air de t'amuser. » Il m'a répondu : « C'est génial, il faut que tu essayes ». « Allons, j'ai presque 70 ans ! » ai-je réagi. Mais il le pensait. Les gens quittent la F1 parce qu'ils ont perdu l'envie. Mais lui ne l'a pas perdue.

Face à quel adversaire, ou dans quelle situation, cela ne vous gêne-t-il pas de perdre ?

Eric Harkink, Pays-Bas

Ça me dérange toujours, mais parfois il faut l'accepter.

On a dit que la Brabham de 1983 avait gagné avec un carburant illégal. Quelle est la "tricherie" la plus victorieuse que vous ayez découverte trop tard ?

Peter Goodchild, Royaume-Uni

Je pense que c'était le carburant de BMW [motoriste de Brabham] en 83, qui n'était pas illégal en fait car le règlement était assez vague à l'époque. Le plus intéressant fut que c'était quelque chose qu'ils avaient trouvé dans les archives du pétrolier – de l'essence utilisée durant la guerre pour les avions à moteurs surcomprimés, mais sans réapprovisionnement : l'Allemagne était à court de stock. Ils ont décidé de l'essayer. On m'a dit qu'elle pouvait faire gagner 100 chevaux, je me souviens.

Pensez-vous que Ron Dennis devrait être fait chevalier pour tout ce qu'il a réalisé en sport auto ?

Rocky Tamin, Royaume-Uni

Il devrait l'être... et Bernie, aussi.

Qu'auriez-vous pensé si Ari Vatanen avait été élu président de la FIA, et non Jean Todt ?

Kevin Joyce, Irlande

J'aurais été très inquiet, parce que je pense que Jean, avec toutes ses capacités, trouve déjà ça assez difficile. C'est un travail beaucoup plus complexe que quand je suis arrivé, et je pense qu'Ari aurait été submergé. Il y a un périmètre infini pour faire des erreurs, et je ne crois pas qu'il aurait su par où commencer.

La suspension à vie de Flavio Briatore est-elle trop sévère ?

Denise Harvey, Royaume-Uni

Peut-être, mais nous lui avons offert une chance d'aller devant la Cour d'Appel de la FIA, ce que, pour des raisons que lui-même connaît bien, il n'a jamais accepté. Le délit commis était vraiment très sérieux. Je lui ai parlé une ou deux fois depuis, bien que les deux ou trois derniers mois soient restés calmes. Lui parler aujourd'hui n'est pas maladroit, je dirais qu'il a grandi. La seule chose qui m'a ennuyé, c'est quand il a déclaré à la presse italienne que j'aimais bien punir les gens, faisant référence à mon problème avec *News of the World*. J'ai pensé : « Tu n'aurais pas dû dire ça, Flavio, car ça n'a aucun rapport. » Jamais je ne me réfèrerais à aucune des intéressantes rumeurs le concernant... **FO**

www.DayzEbook.com



www.DayzEbook.com

ADAPTATION : RICHARD FAUX

« Le plaisir vient du fait de se lancer un défi et d'atteindre son but. Si Michael n'avait qu'à monter dans une auto parfaite et à disputer le championnat, je ne pense pas qu'il prendrait autant de plaisir qu'à les mener, elle et l'équipe là où elles devraient être. »

Ross Brawn en connaît un rayon sur la victoire en F1 et le début de saison modeste quoique solide de Mercedes n'a pas de quoi le faire paniquer. Maurice Hamilton a parlé avec lui et avec **Michael Schumacher** de la rude tâche qui les attend

À Bahreïn, la rangée de bureaux des équipes court parallèlement au bâtiment immaculé des stands. Comme il s'agit d'une course outre-mer, les pilotes et l'équipe technique ne disposent pas des motor-homes et des camions où ils peuvent se réfugier lors des rendez-vous européens. Ces bureaux offrent une bonne intimité mais, quand vient le soir,

l'éclairage intérieur illumine crûment la scène derrière les vitres fumées. C'est le cas ce dimanche 14 mars, à 18 heures.

Le paddock, plus frais quand l'obscurité est venue, invite à la détente. Sponsors et invités, isolés du bruit de fond du travail des mécaniciens, se remettent de la tension de la course, englués dans une torpeur qui dure. Pour les pilotes,

le travail physique du jour est passé. Maintenant est venu le temps de tirer les leçons du premier GP de la saison.

Michael Schumacher a beau avoir souvent vécu cet épisode, à Bahreïn, l'opération engendre une émotion et une pression supplémentaires. Elle marque le retour à une routine autrefois familière mais différente à plus d'un titre. ➤



Brawn admet que la W01 n'est pas encore vraiment le package idéal. Il reste du travail pour améliorer la précision et effacer sa tendance au sous-virage.

Si le célèbre casque des dernières années n'a pas changé, l'argent Mercedes-Benz a remplacé le rouge Ferrari comme couleur dominante de son environnement. La majorité des visages ne lui est pas encore familière. Mais, pire que tout, il a manqué de compétitivité. Ou, du moins, de celle qui fut la sienne pour remporter 91 victoires et sept championnats du monde. Certes, ces chiffres étaient du passé quand il commença sa nouvelle vie en F1. Mais ils fixent, pour les autres comme pour lui-même, les critères selon lesquels il sera jugé et critiqué.

On peut voir tout cela se bousculer dans son esprit quand Schumacher, douché et changé, sort vivement de l'espace réservé aux pilotes, traverse le patio au milieu des invités de Mercedes-Benz et pénètre dans la salle de débriefing. Nico Rosberg, mâchant négligemment une barre énergétique, est déjà assis à la table, semblant totalement détendu après avoir fini nettement devant son très illustre coéquipier. En fait, il a dominé le champion trois jours durant. Cela faisait longtemps que Schumacher n'avait pas souffert de la comparaison avec son équipier. C'était même difficile à croire tant Schumacher a été dominateur durant ses 15 saisons en F1. Mais on est en 2010 et il a du pain sur la planche.

Michael s'est assis à côté d'Andrew Shovlin, l'ingénieur que Button décrivait affectueusement comme « un vrai geek » après le

temps passé avec lui chez BAR, puis Honda, puis Brawn pour la spectaculaire saison 2009. Beaucoup de choses se sont passées depuis la fin de l'année dernière.

Jock Clear, qui collaborait auparavant avec Rubens Barrichello, discute certains points avec son nouveau partenaire, Rosberg. Ron Meadows est assis en bout de table, les données d'ingénierie étant alignées entre le patron de l'équipe et les pilotes. Ross Brawn est arrivé le dernier et a dû se serrer aux côtés de Schumacher en raison de l'exiguïté de la table. Il n'y a pas l'ombre d'un mot de réjouissance ou de félicitations quand chacun décroche le casque posé à côté de lui et se le met sur les oreilles. Ce rituel achevé, la discussion devient privée et n'est plus gênée par des conversations ailleurs dans la pièce.

Le premier point abordé est le comportement de la MGP W01 et sa tenue de route, un problème en tête des préoccupations de Schumacher. C'est la voiture dont dépend sa réputation, et, compte tenu de son passé, il ne peut y avoir qu'un seul chemin à suivre. Schumacher a pris les devants en donnant des notes à son agent, Sabine Khem, pour qu'elles soient transmises aux médias qui attendaient patiemment sur le patio.

« Le changement le plus évident pour moi, comparé à ma dernière course en 2006, tient aux pneus, » relevait Schumacher. « Particulièrement les pneus avant, car ils

sont plus étroits. Avec mon style de pilotage, je dois faire arriver la voiture au point où je travaille le mieux avec ces gommes. Je veux qu'elle prenne le virage de la façon dont je pense qu'elle doit le faire. »

Ce problème ainsi résumé ne devrait pas être résolu de sitôt. Avec des voitures rallongées pour emporter plus d'essence et les pneus avant obligatoirement plus étroits, la tendance est au sous-virage. Et Schumacher n'aime pas le sous-virage, préférant une

www.DayzEbook.com

Les projecteurs sont sur Michael, mais Nico est devant pour l'instant. « Michael a besoin d'un peu de temps, » dit Brawn.



entrée de courbe "façon kart" qui provoque cette caractéristique survireuse avec laquelle il peut composer presque comme avec une seconde nature. Voilà un comportement fondamental de la W01 qui ne peut être résolu en une nuit. Mais ce problème a aussi affecté les 23 autres pilotes, certains plus que d'autres. Schumacher, comme toujours, a pris note de ce qui se passait autour de lui afin de piloter confortablement – à la limite mais avec une petite marge de sécurité.

« Je pense que les McLaren sont à peu près comme nous, » observait l'Allemand. « Je ne vois pas beaucoup de différence, mais elles ont une meilleure vitesse de pointe et c'est ce qui les place un peu devant nous. Mais les Red Bull et les Ferrari ont l'avantage sur nous. Ce n'est pas une surprise car nous le supposions à l'issue des essais d'intersaison. Nous savions que nous avions du travail devant nous, et c'est ce que cette course a confirmé. On ne peut pas faire grand-chose sur le châssis mais on peut travailler l'aérodynamique. »

L'enthousiasme suscité par l'annonce de son retour a cédé la place aux dures exigences d'un travail qui lui avait manqué, ou au moins le pensait-il, dans une période d'ennui relatif. Cet engouement put être mesuré trois jours avant le GP de Bahreïn, quand Schumacher et Rosberg se rendirent à une "opé" de relations publiques organisée par leur nouvel employeur dans une élégante concession Mercedes-Benz/AMG à l'entrée de la capitale de Bahreïn, Manama.

Si Nico pouvait se déplacer autour de la salle d'exposition avec une certaine facilité, chaque pas de Schumacher était suivi par une meute de photographes frénétiques marchant à reculons devant lui tout en prenant garde de ne pas endommager les moteurs exposés. On aurait dit qu'il était le dernier homme sur terre. C'était surtout la fin de la tranquillité à laquelle Michael avait goûtée depuis trois ans. Et le dimanche, ayant finalement couru avec la voiture de course dont il avait parlé le matin même avec un enthousiasme typiquement bien maîtrisé,



« Si je suis plus lent qu'avant, c'est à cause des pneus. On ne peut plus attaquer autant... » Michael Schumacher

la difficulté pour répondre aux attentes des médias était en proportion directe de l'échec relatif de la monoplace.

www.DayzEbook.com

Il n'est jamais aisé

de détecter précisément ce que pense Ross Brawn. L'émotion brise rarement la surface, la seule exception notable étant quand une caméra de la BBC a "capté" le grand homme essuyant une larme au moment où "éclatait" la pression de toute une saison quelques instants après que Button ait remporté le titre mondial 2009 à Interlagos. Mais, à cet instant, le visage placide masquait un esprit qui doit tourner plus vite que les moteurs des F1.

Brawn faisait face à l'incertitude il y a 12 mois. Mais la voiture de 2009 s'est avérée immédiatement bonne et a permis un stupéfiant doublé à Melbourne. Bahreïn et Melbourne 2010 ont été une tout autre affaire.

« Il est surprenant de voir comme on oublie rapidement où l'on était un an aupa-

ravant quand on affronte le défi d'une nouvelle saison, » dit Ross. « Ce fut une année exceptionnelle pour nous, certainement l'un des sommets de ma carrière. Je pense que nous sommes maintenant entrés dans une nouvelle phase de l'équipe, où nous pouvons être plus confiants dans notre avenir, dans nos idées et dans nos investissements. Très honnêtement, ce furent 12 mois stupéfiants mais ce que nous avons réalisé l'an dernier s'efface devant ce que nous tenterons de réaliser cette année et dans le futur. »

Pour Brawn et les deux pilotes aujourd'hui assis l'un en face de l'autre dans cette salle de débriefing à Bahreïn, le futur ne fait que commencer. Et le chemin qui y mène semble difficile à aborder.

« Nous ne sommes pas où nous voulons être et de ce fait, les résultats sont un peu décevants, » ajoute Brawn. « Mais nous savons ce que nous devons faire au moment où la saison débute. Je pense que nous extrayons tout le potentiel de la voiture, »



mais qu'il n'est pas encore assez élevé. Dans la première partie de la saison, chacun doit établir où il en est avant de réagir.»

Comment, alors, Schumacher réagissait-il au premier moment de vérité quand il ôta sa combinaison argentée et fit l'expérience des sensations qui affluent une fois que la charge d'adrénaline va en diminuant ?

« Avant la course, tout était très plaisant, » dit Michael, « mais j'étais préoccupé par le départ car il faut tout faire soi-même désormais et je n'avais pas fait cela depuis un bon bout de temps. Bien sûr, je me suis entraîné dans l'hiver, mais quand il faut le faire pour la première fois, c'est différent et je suis heureux de la façon dont ça s'est passé. Mon départ fut tout à fait bon. Et pour ce qui est de la course proprement dite, tout s'est passé comme prévu avec les nouvelles règles. On a un peu de bagarre au

« Ce que nous avons réussi en 2009 n'est rien par rapport ce que nous essayons de construire » Ross Brawn

début, puis ce sont les arrêts. Naturellement, ceux-ci apportent un peu de mouvement – mais pas tant que cela. Il est quasi impossible de dépasser, voilà tout. De ce fait, il fallait ne faire aucune erreur et ramener la voiture intacte. Sinon, je n'ai pas eu de problème physique. Je m'étais beaucoup préparé et la course n'a pas été très dure pour moi de ce point de vue. Si vous regardez les temps au tour, nous sommes plus lents que quand je pilotais dans le passé et c'est dû aux pneus actuels. Il n'est pas possible de pousser aussi fort qu'avant. »

On en revient à ces pneus avant plus étroits, problème qui ne risquait pas d'être résolu pas entre Bahreïn et l'Australie. Les flèches d'argent furent les sixième et septième plus rapides à Melbourne, Rosberg précédant Schumacher. Mais cette fois, la différence entre les deux n'était que d'un dixième de seconde, un petit écart que Rosberg n'a pas manqué d'attribuer au fait d'avoir loupé son meilleur tour. Il y a encore du pain sur la planche car Nico a terminé cinquième pour la seconde fois et Michael, dont la course fut ruinée par une collision



endommageant son museau au premier virage, a fini dixième. Comme toujours, Brawn ne se voilait pas la face, usant d'une analogie de pêcheur pour évoquer la performance de son pilote fétiche.

« Je suis féru de pêche, comme vous savez, » dit-il. « C'est l'histoire d'un gars debout dans le courant et qui prend une truite à chaque lancer. Il réalise qu'il n'y prend plus aucun plaisir. Le plaisir vient du défi et d'atteindre son but. Je pense que si Michael était juste monté dans une voiture parfaite et n'avait qu'à courir le championnat, il ne se serait pas amusé autant qu'en développant la voiture et l'équipe pour les mener là où elles doivent être. Je ne suis pas surpris par la performance de Michael car il faut plusieurs courses pour y arriver. Il a déjà franchi un palier très important. Comme il n'y a plus d'essais privés, il doit faire du développement en piste les week-ends de course. Nous ne sommes pas dans la



Après deux courses, Schumacher était trois places derrière son jeune équipier Rosberg au championnat. Mais il était loin de se laisser abattre - très loin !



Schumacher est l'objet de toutes les attentions. Mais dites-le, le petit homme en chemise bleue, ça ne serait pas... Mario Andretti ?



situation où Nico veut une voiture d'un côté de l'échelle et Michael du côté opposé. Ce que j'observe, c'est que tous deux tirent bénéfice des mêmes choses. Pour l'heure, nous disposons d'une voiture qui n'est pas assez précise de l'avant et nous n'avons pas encore le réglage qui compense la faiblesse des pneus avant. Finalement, nous avons une voiture qui tend à être trop sous-vireuse et pas assez incisive. Quand nous aurons résolu cela, les choses iront mieux pour Nico et Michael. »

Après deux courses (et avant son abandon pour raison mécanique en Malaisie), Schumacher était huitième au championnat, trois places derrière Rosberg. Quelle était sa prévision pour le reste de la saison ?

« Pourquoi voulez-vous me faire dire quelque chose, » répondait-il avec le sourire, « vu

que vous reviendrez me voir et direz que je n'ai pas réussi à faire ce que je disais ? Vous pouvez toujours essayer mais je ne dirai rien. Je donnerai mon avis en temps utile. Je ne rêvais pas d'arriver ici et de laminer tout le monde, pas plus que je n'ai été laminé moi-même. Nico est un pilote très rapide et je n'ai pas à avoir honte. Je ne suis pas magicien. Je suis un être humain. »

Voilà une situation que nous avons déjà connue, notamment quand il aida Ferrari à se reconstruire en 1996. Assis dans cette salle de débriefing à Bahreïn, il passait par les mêmes émotions. Qui niera que, 14 ans après, personne n'est mieux à même d'aider Mercedes que Schumacher et Brawn ? Pour l'instant, ils sont à la pêche. Mais n'attendez pas une grosse prise tout de suite. **FO**

www.DayZEbook.com



www.DayzEbook.com

Rosberg monte au créneau

La jeune recrue de Mercedes a d'ores et déjà relevé le défi de battre Michael Schumacher. On se demande combien de temps il pourra bien dominer le septuple champion du monde...

TEXTE JAMES ROBERTS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

C'est la fin de l'été, et le soleil qui rase les toits de Melbourne vient momentanément perturber le regard de Nico Rosberg. Avant de s'asseoir, il a un moment d'hésitation. Étrange pour un homme instinctivement rapide comme l'éclair qui vient juste de montrer à Michael Schumacher de quel bois il se chauffe.

Encore un moment de flottement et il finit par choisir une autre chaise, tournant le dos au soleil rasant. Le jeune pilote de Mercedes serait-il foncièrement indécis, lui qui respire généralement la confiance en soi ? Pourtant, ce jour-là, sur le paddock de Melbourne, il aurait toutes les raisons de se pavaner. Voilà seulement deux semaines, il a battu l'autre homme de Mercedes en qualif et en course – avant de remettre ça en Australie. C'est seulement la troisième fois en plus de 250 Grands Prix que Schumacher se fait damer le pion par son coéquipier en qualif puis en course sur deux GP consécutifs.

À Bahreïn, les 3^e 95 séparant la cinquième position de Rosberg et le roi de retour aux affaires ont pu sembler bien peu, mais elles étaient en réalité très importantes. Malheureusement, Nico s'est retrouvé dans une position peu enviable. Si vous vous faites battre par Schumacher, bon, c'est pas étonnant. D'un point de vue statistique, le plus grand pilote de la F1 sera toujours plus rapide. Le revers de la médaille, c'est qu'il aurait été embarrassant pour un jeune pilote tout fringant de ne pas battre un adversaire qui n'a pas fait une course depuis trois ans. Pour Rosberg, 24 ans, il n'y avait pas d'issue.

« On peut voir les choses sous plusieurs angles, » admet-il. « Avant la saison, c'était : si je bats Michael, ce sera génial pour moi ; et dans le cas contraire, ce ne sera pas une surprise car c'est un des meilleurs pilotes de tous les temps. Mais je ne m'en fais pas trop. J'espère arriver à un niveau où je le bats, puis il me bat, et on fait marcher l'émulation. » Et Michael, il en pense quoi ? « Je suis sûr que ça lui ira. Je le sens comme ça en ce moment – vous savez, il est revenu pour se faire plaisir... »

Nico Rosberg a fait son entrée dans le monde de la F1 il y a quatre ans alors qu'il était champion en titre de GP2, s'imposant immédiatement par sa fougue lors de sa première course où il engrangea des points et décrocha le meilleur tour. Mais les saisons qui suivirent avec Williams ne furent pas toujours aussi satisfaisantes, la compétitivité de la machine étant fluctuante, et au final, les seuls événements mémorables furent ses deux podiums en 2008, en Australie puis à Singapour – une course où il passa à côté de sa première victoire à cause d'une pénalité.

Quelques mois plus tard, il évoqua son désir de trouver une équipe capable de lui fournir une voiture qui le mènerait à la victoire, d'où sa décision, l'automne dernier, d'aller voir chez Ross Brawn pour 2010. Il signa le contrat sous de bons auspices car Jenson Button devait être son

partenaire – mais deux événements allaient malheureusement changer, si l'on peut dire, la donne. D'abord, Mercedes racheta Brawn, ensuite, Michael Schumacher fut incité à sortir de sa retraite.

« J'aurais vraiment aimé courir aux côtés de Jenson, » dit Rosberg, « et j'ai été très déçu d'apprendre que ce ne serait pas le cas. » Et de voir tes chances de victoire s'amenuiser... Le septuple Champion du monde à la place, c'était un peu écœurant, non ? « Non, au départ, j'ai eu une réaction positive. » Il fait une pause. « Enfin, assez positive... » Il n'y a qu'à discuter avec tous les anciens coéquipiers de Michael pour comprendre que c'est loin d'être un boulot de rêve, surtout au niveau psychologique (Nico ne croit pas que Michael ait choisi le numéro 3 par simple superstition) et vu l'absence de communication en matière de télémétrie.

« Oui, ça m'inquiétait un peu, » avoue-t-il. « Avec ce qui est arrivé dans le passé, et

« Ma réaction à l'arrivée de Michael a été positive. Enfin, assez positive... »

tout ce qu'on entend sur lui et sa relation privilégiée avec Ross... Mais tout ça s'est dissipé assez vite quand j'ai parlé avec Ross, qui m'a assuré que je serais logé à la même enseigne. » Ce qui se confirma lorsque Nico arriva devant son illustre coéquipier à Bahreïn et en Australie, où il finit cinquième et Schumacher huitième.

« Ross a le don de souder une équipe et d'obtenir le meilleur de chacun, » ajoute Rosberg. « Il ne fait pas de miracles, mais il est extrêmement compétent et très créatif dans sa façon d'orienter les gens. C'est sans doute un des meilleurs acteurs de l'histoire de la F1. » Que d'éloges pour ce patron d'équipe qui, avant la nouvelle saison, nous avait confié que si Nico voulait prétendre au titre mondial, il lui faudrait tôt au tard se frotter aux meilleurs pilotes.

« Nico n'a jamais eu de coéquipier très fort, et il va pouvoir se jauger aux côtés de Michael, » nous avait expliqué Ross Brawn. « Arrivé à un certain stade, il faut se mesurer aux plus grands, et pour Nico, ce sera une excellente expérience. Sa mission sera de battre Michael et je veux qu'il s'y attèle. »

Loin de penser que cela arriverait si vite, Rosberg a relevé le défi de façon admirable. L'ambiance de l'écurie, avec le vent germanique qui souffle sur Brackley en ce moment, semble lui convenir à merveille.

Après une longue période passée dans un même team, certains pilotes trouvent difficile de s'adapter à une nouvelle vie, une nouvelle façon de travailler – mais pas lui : « Tout se passe naturellement, en fait. Je me sens incroyablement à l'aise au sein de l'équipe. »

Le soleil baisse à vue d'œil, Nico fait un geste en direction d'un collègue de Mercedes, tandis qu'un oiseau exotique passe au-dessus de nos têtes. Tout compte fait, avec son départ de Williams, le retour de Mercedes en tant qu'écurie de F1, sa collaboration avec Brawn et sa victoire sur Michael Schumacher dans les deux premiers GP, Nico n'a-t-il pas le sentiment que le vent souffle dans le bon sens ? « C'est incroyable, avec tous ces événements qui arrivent en même temps, j'ai l'impression de vivre un rêve, » dit-il, le sourire aux lèvres. Puis il s'assombrit : « Mais bon, tout n'est pas parfait. On n'y arrivera pas tant qu'on n'aura pas de voiture gagnante. »

Il fait encore une pause, car on lui apporte

une pâtisserie délicatement présentée sur une assiette à dessert. Il l'entame avec un plaisir non dissimulé. Alors, on en était où ? Ah oui, la voiture. D'accord, une cinquième place au premier GP de la saison, c'est pas mal, mais il était plus de 40 secondes derrière la Ferrari de Fernando Alonso, arrivée en tête. Il y a du boulot à faire sur la succession de celle qui mena Jenson Button au titre mondial.

Le mardi avant Melbourne, Rosberg était de passage à l'usine de Brackley et fut encouragé par les nouveautés prévues pour le développement de la W01 qui, avec l'ajout de pneus avant plus étroits, avait connu des problèmes d'équilibrage, ainsi qu'un soupçon de sous-virage. Mais l'avenir semble sourire à Rosberg et son équipe. Avec Ross Brawn à la barre, on trouvera toujours des solutions et on gagnera des courses, cela ne fait aucun doute. C'est une des raisons pour lesquelles Rosberg a pris le risque de quitter Williams et de miser sur Mercedes.

« Bien que les deux équipes ne soient pas si différentes que ça, » explique-t-il, « il y avait des aspects sur lesquels Williams était plus forte. Mais Mercedes a l'avantage dans d'autres domaines. La principale différence est sans doute que Mercedes dispose de plus de compétences au niveau de son personnel, et sait mieux tirer le meilleur parti de » ➤



www.DayzEbook.com

chacun. » Nico a choisi la voie de Mercedes, tandis que Rubens Barrichello prenait le chemin inverse. Rosberg ne peut s'empêcher de faire un commentaire sur les résultats du premier GP de la saison. « Quand j'ai vu le classement de Bahreïn, avec Rubens qui se retrouvait dixième, derrière une Force India, je me suis dit : tiens, un peu de changement, ça fait plaisir... »

Qui aurait cru que Nico aimait les jeux d'argent ? Avec son intelligence et ses compétences en matière de course, acquises auprès de son père Keke, on le verrait plutôt peser chaque décision de façon extrêmement calculée – a fortiori celle de quitter Williams pour Mercedes. En réalité, notre homme aime bien prendre un petit risque impulsif de temps en temps. Bien que le principal sponsor de l'équipe soit le géant pétrolier Petronas, basé en Malaisie, un pays où l'on n'apprécie guère les jeux de hasard, Nico, lui, aime bien parier de l'argent aux cartes – et il ➤



QUOI D'AUTRE LE FAIT VIBRER CES TEMPS-CI ?

Quel est le dernier film qu'il a regardé ?

« Dans l'avion pour l'Australie, j'ai vu George Clooney dans une comédie romantique, *In the Air*. Pas mal, mais pas non plus un grand film je trouve. »

Quel est le dernier livre qu'il a lu ?

« L'autobiographie d'André Agassi. Très intéressant. C'est assez dur, tout ce par quoi il est passé – il a eu un parcours vraiment très impressionnant. »

Quel est le dernier album qu'il a téléchargé ?

« Le dernier Kings of Leon. Je n'ai hélas pas pu les voir quand ils ont joué à Abou Dhabi l'an dernier pour le GP. J'étais allongé sur ma table de massage avec la fenêtre ouverte – et dire ça se passait à 50 mètres de moi à peine ! »

Où a-t-il passé ses dernières vacances ?

« Cet hiver, j'ai passé un peu de temps à Ibiza... »

www.DayzEbook.com



LA PLUS PRESTIGIEUSE ECOLE DE PILOTAGE AU MONDE

UNE EXPERIENCE UNIQUE DANS UN CADRE EXCEPTIONNEL



INDIVIDUELS - ENTREPRISES - AGENCES EVENEMENTIELLES

STAGES DE PILOTAGE F3 ET F1 - BAPTEMES DE PISTE F1

SEMINAIRES - INCENTIVES - TEAM BUILDING

www.stages-f1.com

mail@agsformule1.com - Tél : +33 (0) 494 609 700





tient à nous raconter son dernier gros coup. Ironiquement, c'était à Melbourne, voilà tout juste un an...

« Quand je suis arrivé, le lundi matin, ma chambre d'hôtel n'était pas prête, » nous raconte-t-il avec jubilation. « Alors, à 8h30 du mat, je suis allé au casino. J'ai été sidéré de trouver une salle bondée – certains y avaient passé la nuit, d'autres s'étaient levés très tôt et venaient d'arriver. Il y avait aussi des pros en capuches et lunettes noires, la totale. Bref, je suis entré avec 70 € en poche et je suis ressorti avec 800 € ! »





Un impressionnant coup de chance qui, espérons-le, se reproduira cette saison au volant de sa W01. Et pourquoi pas ? La mise est plutôt bonne : une équipe stable, la promesse d'être traité de façon équitable, des garanties de la part de Ross, des performances dignes de Schumacher, un environnement agréable dans lequel s'épanouir... et une monoplace dont les performances seront, on l'espère, bientôt boostées. Ainsi, Nico pourrait se retrouver incessamment sous peu prêt à relever le défi d'une place en haut du podium, jusqu'à présent hors d'atteinte. Imaginez donc le bonheur que ce serait d'avoir Michael sur la deuxième marche. Voilà qui ferait de lui un pilote drôlement bien coté !

« Ce n'est pas ça qui va m'aider, » reprend-il. « J'ai un contrat pour les deux ans qui viennent, alors, que j'aie la cote ou pas, ça ne change rien. L'essentiel pour le moment, c'est la vitesse de ma voiture... »

Sur ces mots, il se lève, contemple le paddock du bout de l'allée des stands (Mercedes est aux premières loges grâce à son titre des constructeurs de l'an dernier), puis se dirige vers le garage d'un pas assuré. Pas un soupçon d'hésitation dans sa démarche. Tout semble être enfin à sa place, aussi prévisible que le soleil couchant. **FO**

TEST : LES FILS DE CHAMPIONS DU MONDE

ROSBERG EST LE SIXIÈME À MARCHER SUR LES TRACES DE SON PÈRE. VOYONS CE QU'IL DONNE PAR RAPPORT AUX AUTRES...

	 NICO ROSBERG	 DAMON HILL	 JACQUES VILLENEUVE	 NELSON PIQUET JR	 MICHAEL ALBRECHT	 DAVID BRABHAM
Courses	71	115	163	28	13	24
Poles	0	20	13	0	0	0
Meilleurs tours	2	19	9	0	0	0
Victoires	0	22	11	0	0	0
Podiums	2	20	12	1	1	0
Arrivées points	21	14	30	4	2	0
Autres arrivées	30	21	55	12	3	7
Abandon	15	38	55	11	7	17
Total points	85,5	360	235	19	7	17
Points par course	1,20	3,13	1,44	0,68	0,54	0
Titres	0	1	1	0	0	0

Stats arrêtées au terme de la saison 2009.



10h03, vendredi 12

C'est l'heure précise à laquelle on a vu le nom Lotus en F1, lorsque Jarno Trulli est sorti bruyamment de

TEXTE HANS SEEBERG PHOTOS CHARLES COATES/LAT

Il y a six mois jour pour jour, Lotus prenait officiellement acte de l'acceptation de sa candidature au championnat du monde de F1 2010. Le bref laps de temps écoulé depuis rend encore plus hallucinante la vision des deux T127 de Kovalainen et Trulli aux couleurs historiques du Team Lotus des *sixties*, en piste à Sakhir. Il ne s'agissait pas d'un mirage dans le désert de Manama.

Non, Lotus n'inquiète pas Maranello, Woking ou Milton Keynes, mais dans un sport obsédé par les fractions de seconde et après les vicissitudes du projet USF1 mort-né, le timing de celui de Lotus force le respect. Il a fallu 12 mois à USF1 pour engloutir €20 millions sans même parvenir à produire une monocoque. Pour une écurie qui part d'une feuille blanche, trouver les moyens de ses ambitions, l'équipement nécessaire, embaucher un personnel qualifié, concevoir et assembler une F1 en moitié moins de temps est un petit exploit.

La première course de Lotus fut celle contre la montre, celle où les mécaniciens bourdonnaient autour des T127 pour peaufiner les réglages jusqu'à pousser le détail de lustrer l'aileron arrière avant la première séance d'essais libres. À l'arrière de l'auto de Jarno, on vit un mécanicien coller avec application du ruban adhésif autour des triangles de suspension. La technologie F1 puise son inspiration dans celle de grand-papa en plus de celle de la NASA !

Mais pour tous les gens qui travaillent en F1, c'est plus qu'un métier. Beaucoup d'écuries ont travaillé tard dans la nuit pour mettre la dernière main à leur package. Lotus n'a pas fait exception. Lorsque les deux T127 ont quitté leurs pénates des stands, c'était un peu comme assister à l'émancipation de deux jeunes adultes ; l'émotion était palpable dans le garage. Lotus a passé des mois à les couvrir et les yeux embués n'étaient pas ceux de parents trop fiers et ultra protecteurs.

ADAPTATION : FRÉDÉRIC DELARUE





mars, Bahreïn...

renaître de ses cendres après 16 ans d'absence
son garage, à "l'autre" bout de l'allée des stands

Des vétérans endurcis de la F1 ont eu le sourire en retrouvant la livrée verte historique. Heikki a détenu le meilleur tour au début des essais libres. « Prenez une photo ! » a hurlé un mécanicien.

Quelques minutes plus tard, Jarno est rentré aux stands et sa voiture a été happée à l'intérieur du garage, à reculons. Le préposé à l'aileron arrière a donné un coup de tête dans un moniteur mais la rigolade n'a pas duré car une nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre : Glock était en piste. Une nuée de mécaniciens s'est agglutinée autour des écrans de contrôle ; Virgin est l'écurie que Lotus veut battre, et vice-versa. Leurs patrons respectifs, Richard Branson et Tony Fernandes, ont pris le pari que le directeur de la perdante aurait l'obligation de travailler sur la compagnie aérienne du vainqueur, vêtue d'une tenue d'hôtesse de l'air. Après les trois premières courses, les fans de F1 imaginent déjà le visage de Richard Branson, cramoisi, poussant devant lui un chariot de boissons de la flotte Air Asia... Mais la rivalité entre les

deux patrons ne doit pas masquer la véritable compétition qui secoue les mécaniciens ; l'enjeu est d'être la meilleure des nouvelles écuries.

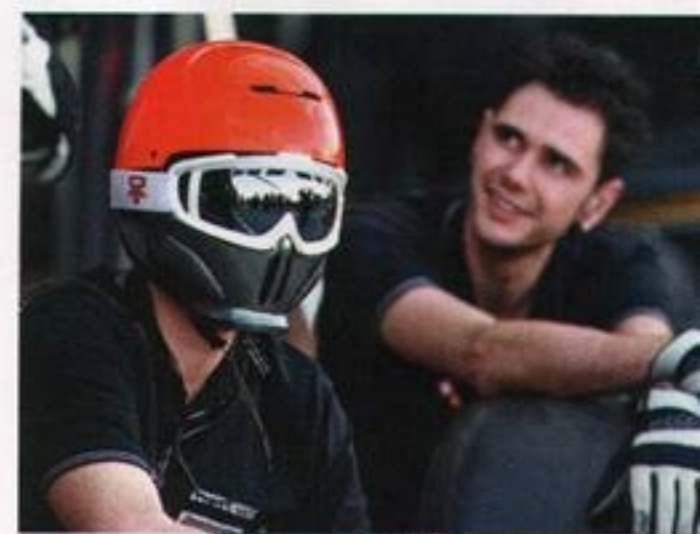
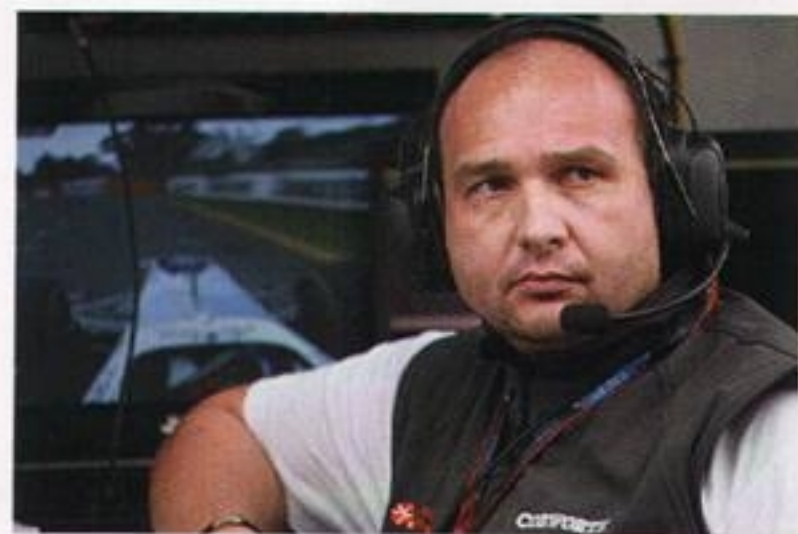
Pour le moment, Lotus tient la corde. Kovalainen a terminé 15e à Bahreïn puis 13e en Australie et Trulli 17e en Malaisie, alors que Virgin a soldé ses deux premières courses par des abandons en série auxquels Lucas di Grassi a enfin mis un terme à Sepang (14e).

La première séance, ce jour-là à Bahreïn, prit fin à 11h30. « C'est agréable de voir que les voitures fonctionnent ! » nous a dit Mike Gascoyne. « Sérieusement, c'est super de pouvoir faire de bons runs avec les deux autos. » Le meilleur temps de Glock (2'03"680) était 0"168 plus rapide que celui de Kovalainen. Bien sûr, avec le temps, ce premier roulage paraîtrait anecdotique mais pour l'heure, Lotus était simplement et sincèrement heureuse d'être de retour aux affaires après 16 ans d'absence et six mois d'hyperactivité. On ne peut que lui souhaiter bon vent... même si cela implique de voir Richard Branson en jupe. **FO**

ANDREW FERRARO/LAT



« Jamais je n'ai douté qu'Hispania serait à Bahreïn... Et sachez-le, qui se met sur ma route ne le reste pas longtemps »



Ainsi parle Colin Kolles, l'homme qui a créé HRT à seulement trois semaines du début de la saison 2010. Voici l'histoire incroyable de cette équipe, réunion nocturne secrète et

nuits sans sommeil comprises, par... ceux qui l'ont vécue

TEXTE JAMES ROBERTS
PHOTOS LORENZO BELLANCA/LAT



T

rois semaines avant la première séance qualif de la saison, deux voitures étaient à l'état de pièces, prenant la poussière dans une usine en Italie, tandis que les ingénieurs de Dallara se concentraient sur d'autres projets; personne n'y avait touché depuis un mois, la situation financière allant de mal en pis. Mais après un rendez-vous nocturne, quelques coups de fil à Bernie Ecclestone, l'arrivée d'un conciliateur expérimenté de la F1 et l'investissement d'une célèbre famille espagnole, le travail a enfin pu reprendre. Une semaine plus tard seulement, elles embarquaient pour un voyage de 5000 km, direction Bahreïn et le premier GP de l'année.

Voici l'incroyable histoire de comment Hispania Racing fut créée, à peine trois semaines avant que la saison 2010 ne débute. Nées sur les cendres de l'écurie Campos, les nouvelles HRT – pilotées par Bruno Senna et Karun Chandhok – arrivaient à Sakhir et allaient être démarrées pour la toute première fois... dans leur stand. En dépit des critiques, cette courageuse équipe de fond de grille a prouvé ce

ment, j'ai une bonne base de contacts dans l'industrie – il y a 1600 numéros d'enregistrements sur mon portable et Bernie a bien sûr été une grande source d'informations. Parfois il me disait : « Sois discret, ne parle à personne pendant une semaine, reste calme, laisse les choses se faire » ; un autre, c'était : « OK, tu devrais appeler intel et intel ». Ses conseils m'ont bien aidé. Puis on m'a dit de contacter Colin Kolles...

Colin Kolles : J'avais travaillé un peu avec Zoran Stefanovic chez Stefan GP mais on m'a demandé de m'impliquer dans ce projet et j'ai pris rendez-vous avec la famille Carabante [actionnaire de Campos]. À la fin de la première semaine de février, j'ai dit qu'on devait se rencontrer. Immédiatement. Ils ont pris un vol pour Munich et la réunion a eu lieu à 23h00. Ils étaient embringués dans une situation qui ne leur plaisait pas et devaient pren-



qu'on peut faire avec une injection de cash, une détermination d'acier, une expertise technique et un énorme travail. Un gros manque de sommeil, aussi...

Bruno Senna : Je me suis rendu chez Dallara fin décembre ; il n'y avait deux mono-coques et quelques pièces de carrosserie, qui passaient les tests de résistance. Beaucoup de travail avait été fait, mais à l'approche de la fin janvier et de la mi-février, les choses se sont mises à mal tourner et j'ai commencé à avoir des doutes sur le projet dans son ensemble. On ne semblait pas pouvoir être à Bahreïn.

Karun Chandhok : J'ai commencé de discuter avec Adrian Campos à Valence l'année dernière, mais, à l'époque, je le faisais avec beaucoup d'équipes, dont Renault. Puis j'ai parlé à Adrian en janvier, mais les choses ont commencé à mal tourner pour lui. Heureuse-

ment, j'ai une bonne base de contacts dans l'industrie – il y a 1600 numéros d'enregistrements sur mon portable et Bernie a bien sûr été une grande source d'informations. Parfois il me disait : « Sois discret, ne parle à personne pendant une semaine, reste calme, laisse les choses se faire » ; un autre, c'était : « OK, tu devrais appeler intel et intel ». Ses conseils m'ont bien aidé. Puis on m'a dit de contacter Colin Kolles...

dre une décision. Devaient-ils tout arrêter et perdre l'argent qui avait déjà été investi ? Ou bien continuer d'une façon différente ? Moi, je savais que je réussis car j'avais le soutien de la personne la plus importante en F1...

Senna : En discutant avec des gens de l'équipe, j'entendais toutes sortes de rumeurs, et puis, finalement, j'ai reçu un coup de fil et appris que la nouvelle structure était en place.

Kolles : La première chose que j'ai faite a été d'appeler un homme appelé Boris Bermes, qui s'occupe de mes affaires en Allemagne. Je lui ai dit que nous allions en Formule 1 et n'avions que trois semaines devant nous. Il m'a juste dit : « OK ». J'avais racheté l'infrastructure de Super Aguri quand l'équipe s'était arrêtée – équipement, matériel de transport de marchandise –, ce qui fut un énorme avantage. ➤



Chandhok : J'ai signé mon contrat avec Colin mi-février et suis allé chez Dallara en Italie pour faire un premier moulage de mon siège. C'est là que j'ai rencontré l'équipe, une semaine avant l'annonce faite à Murcia, en Espagne. Avant toute chose, Colin a renfloué Dallara à qui les difficultés financières avaient fait perdre trois ou quatre semaines de travail. Il n'y a pas mieux que lui pour intervenir et quand les choses tournent mal, il ne perd pas son temps en paroles – il fait avec ce qu'il a.

Geoff Willis (directeur technique) : J'ai

gocier et tout arranger. Nous avons renommé l'équipe HRT (Hispania Racing Team) et réussi à présenter une *show car* à Murcia le jeudi. Je connaissais la force de l'infrastructure et des gens que j'avais à mes côtés, et n'ai jamais douté que nous serions à Bahreïn. Jamais. Je savais que tous réussiraient.

Willis : Les gens que Colin avait réunis se sont mis à arriver d'un peu partout et nous nous sommes mis ensemble avec les mécaniciens assembleurs de Dallara pour commencer à travailler sur l'installation hydraulique et

pour la première fois le jeudi à Bahreïn. Il n'y a pas eu de grandes effusions – c'était plutôt : « ça c'est fait, au moins elle roule, maintenant voyons comment la boîte fonctionne ». Puis on a travaillé un peu sur le système hydraulique et de nouvelles pièces ont été disponibles.

Kolles : J'ai connu quelques dures semaines dans ma carrière et celle-ci l'a été car on ne dormait pas. On avait 70 personnes bossant jour et nuit, ne se couchant pas, mais je n'ai jamais envisagé l'échec. On avait la volonté et la détermination pour réussir.



reçu un appel de Colin, me suis rendu chez Dallara une journée et ai perçu immédiatement l'ampleur de la tâche. J'ai contacté Ben Agathangelou [chef de l'aéro] et observé la maquette en soufflerie. Il n'y avait qu'un châssis à l'atelier et des gens étaient en train de l'assembler, mais il n'y avait pour ainsi dire rien d'autre à part quelques petits bouts de carrosserie non découpés. On a parlé de ce qui avait été fait, des pièces déjà passées au crash-test et validées, et de la philosophie de design de la monoplace. On devait prendre des raccourcis et c'est évidemment plus facile de partir d'une feuille blanche quand on a toutes les pièces de prêtes. En temps normal, il faut dix à 14 jours pour construire une voiture. Celle-ci l'a été en une semaine car la limite pour l'expédier vers Bahreïn était le vendredi après-midi de cette même semaine. On a travaillé la plupart des nuits jusqu'à deux heures du matin pour être de retour à sept heures.

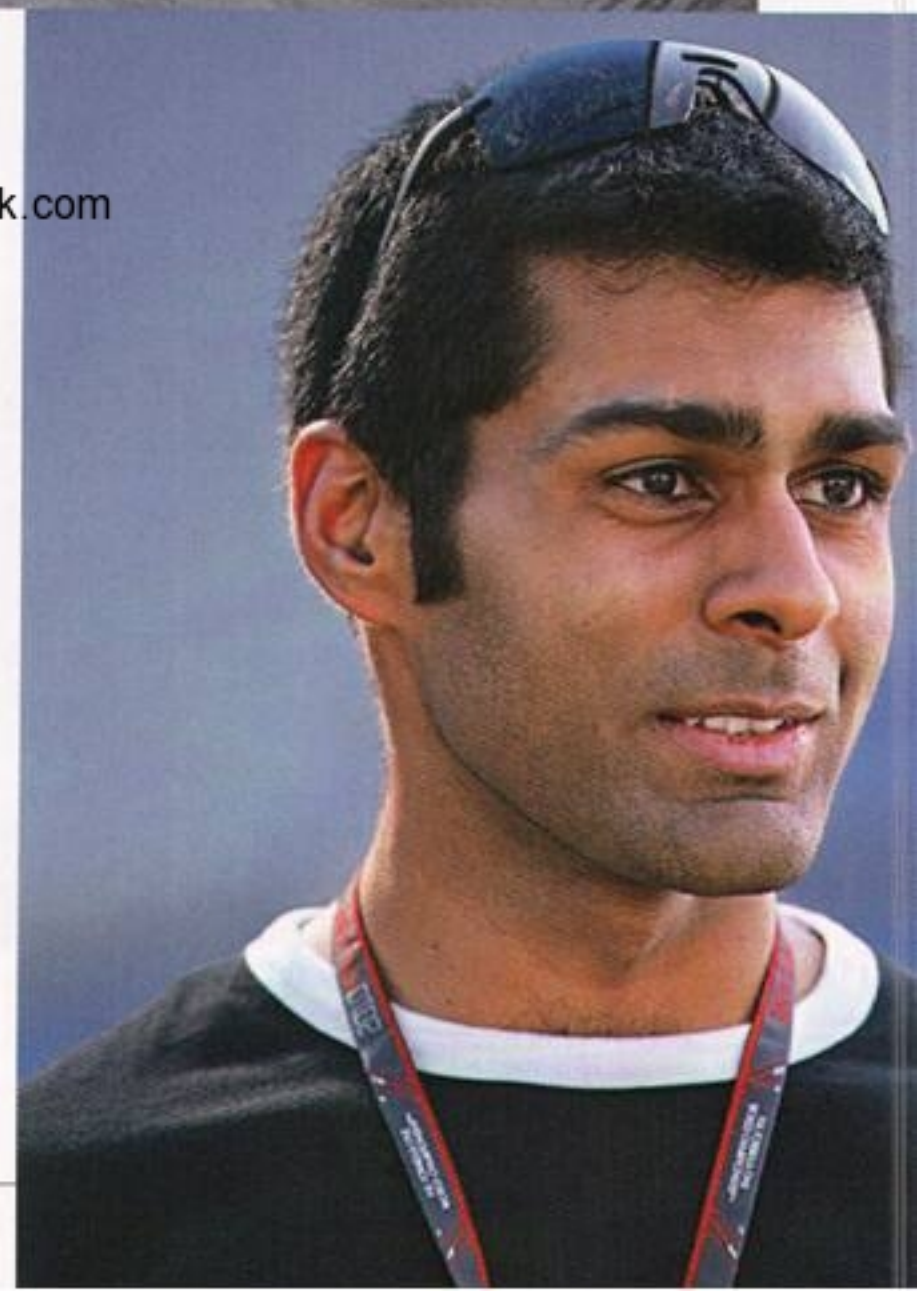
Kolles : De nombreux fournisseurs n'étaient plus payés. Il me fallait parler avec eux, rené-

électrique, la vérification du circuit de freinage, la pose des freins, des pédales et de la colonne de direction... On a fini juste à temps.

Senna : Ce fut une semaine assez intense et je n'avais pas réalisé que la voiture n'avait jamais été assemblée avant Bahreïn. Nous sommes arrivés au circuit avec un groupe de gens qui ne la connaissait pas – certains continuant d'arriver le lundi matin avant la course. La communication était parfois difficile, car on avait des Espagnols, des Allemands, des Italiens et des Anglais travaillant ensemble avec des niveaux d'expérience différents.

Chandhok : Les mécaniciens avaient le moral et tout le monde était déjà content d'être arrivé jusqu'à Bahreïn. C'était un soulagement pour eux d'être là, mais travailler 40 heures d'affilée était de la folie. Ce n'est pas très agréable. Je dois dire que c'est une bonne chose d'avoir Bruno dans l'autre voiture car c'est un copain et on peut parler de la situation commune dans laquelle on se retrouve.

Willis : On a mis une des voitures en route





Senna : La pression était forte en quittant les stands la première fois, car on ne savait pas si tout allait fonctionner ou si la voiture n'allait pas prendre feu ou si l'hydraulique ou la boîte ne flancherait pas. Mais j'ai pu mettre plein gaz et changer les rapports. Rien n'était parfait, mais ça fonctionnait. Je n'ai pas eu beaucoup de problèmes avec la voiture – nous



n'étions pas performants, d'accord, mais l'objectif était d'en-

granger des kilomètres et d'apprendre à la connaître durant cette première course.

Chandhok : Je savais que le vendredi serait difficile du fait que mon système hydraulique avait été prêt un jour après celui de Bruno. Puis finalement, dans la soirée, ils ont démarré la voiture et dans la matinée du samedi, c'était bon. J'ai enfilé ma combinaison et suis arrivé dans le garage. Mais dix minutes avant le début de la séance, on ne trouvait pas les rapports et on n'avait plus de pression hydraulique. Là, je n'y croyais plus – j'ai pensé qu'ils me faisaient une blague !

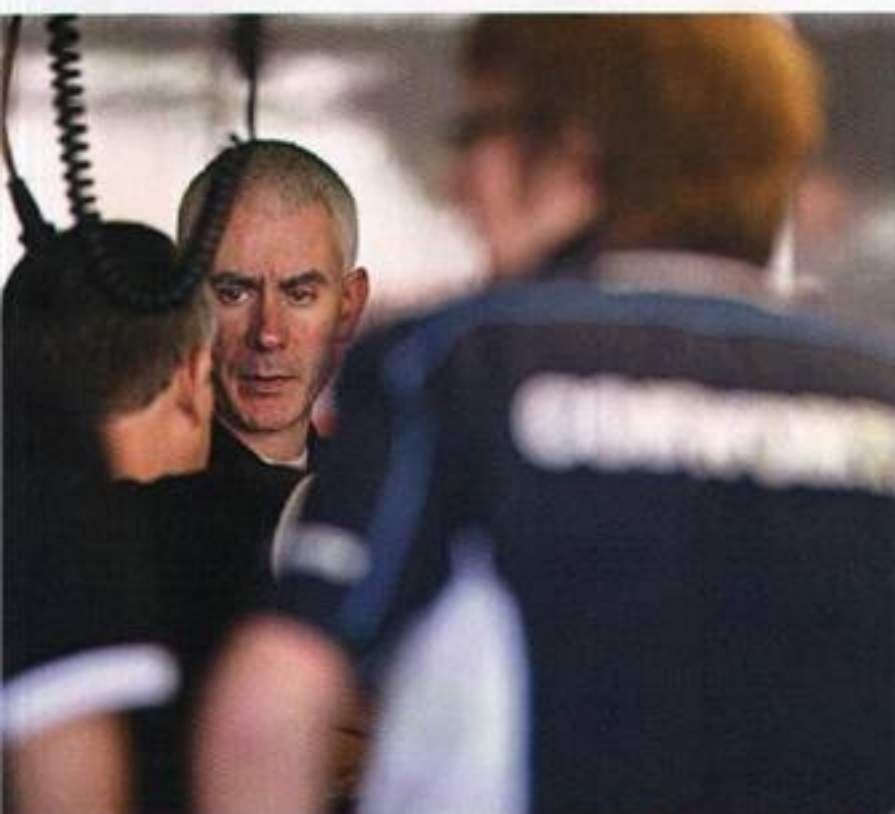
Willis : Les problèmes sur la voiture de Karun étaient liés à la boîte et à l'hydraulique – on a dû démonter une énorme partie de la voiture. Il nous a fallu changer pas mal de pièces internes ainsi que le différentiel sur les deux voitures dans la nuit du vendredi au samedi. Le gros problème le vendredi, c'était qu'on manquait de temps. En étant réaliste, on ne pouvait monter qu'une voiture, ce qui ne m'est apparu évident qu'à la fin de la semaine, avec la combinaison entre le manque de pièces et le manque de gens pour s'y atte-

ler. On a fini par se dire : « finissons une voiture absolument et on verra les problèmes qu'on a dessus afin d'essayer de ne pas les rencontrer encore sur l'autre ».

Chandhok : Même à dix minutes des qualifications, on s'est retrouvés avec une panne hydraulique et la voiture était sur chandelles. Je suis monté dedans et je pouvais sentir le fond plat en train d'être posé sous moi alors que la séance avait déjà commencé. Une fois en piste, j'ai essayé de rester en dehors du chemin des autres, mais, ce faisant, j'ai sali mes pneus et la voiture se comportait comme une m... !

Willis : Les problèmes qui peuvent survenir dans ces conditions sont souvent d'ordre hydraulique et électrique, et je pense que notre fournisseur, Xtrac, a sous-estimé combien les solutions adoptées par les principales équipes de F1 sont pointues. Mettre un conduit hydraulique entre le moteur et le plancher est très facile mais ce n'est pas une bonne installation car elle n'a pas été proprement dessinée et il faut passer autour.


Senna : Je savais que durant cette première course, il me faudrait surveiller les voitures plus rapides dans mes rétros. Mais je reste optimiste. Je sais que beaucoup de travail a été



« Il faut 14 jours pour construire une F1. Nous avons une semaine... »

Geoff Willis





fait et que le temps joue contre nous, mais j'essaie de persuader les gens de nous aider à avoir un peu plus de temps pour faire des tests. Les équipes en place n'ont rien à perdre à laisser les nouvelles tourner – elles y gagneront même car nous ne perdrons pas de pièces ou ne ralentirons pas subitement en piste, ce qui facilitera leur course. Il va nous falloir un peu de temps avant d'être compétitifs par rapport à elles.

Chandhok : Ce qui a été sympa, c'est de recevoir plein de message de la part des autres équipes, qui disaient : « *Contents de vous voir* ». Ian Morgan de Red Bull, Tony Fernandes et Mike Gascoyne chez Lotus m'ont

tous envoyé des e-mails ; Jakob Andreasen, l'ingénieur de Jenson, Stefano Domenicali, le patron de Ferrari, Gérard Lopez, le propriétaire de Renault, et Nick Fry de Mercedes nous ont tous envoyé des messages d'encouragement.

Willis : À Bahreïn, la priorité était de faire en sorte que la voiture soit sûre, puis le prochain stade sera de la fiabiliser et le suivant de travailler sur la performance. Mais en fait, comme la performance est ce qu'il y a de plus long à atteindre, il faut quasiment commencer par là – au bout de cinq à huit semaines, on devrait être en meilleure posi-

« On engrange les kilomètres. Vous pourrez nous juger à partir de Barcelone ! »

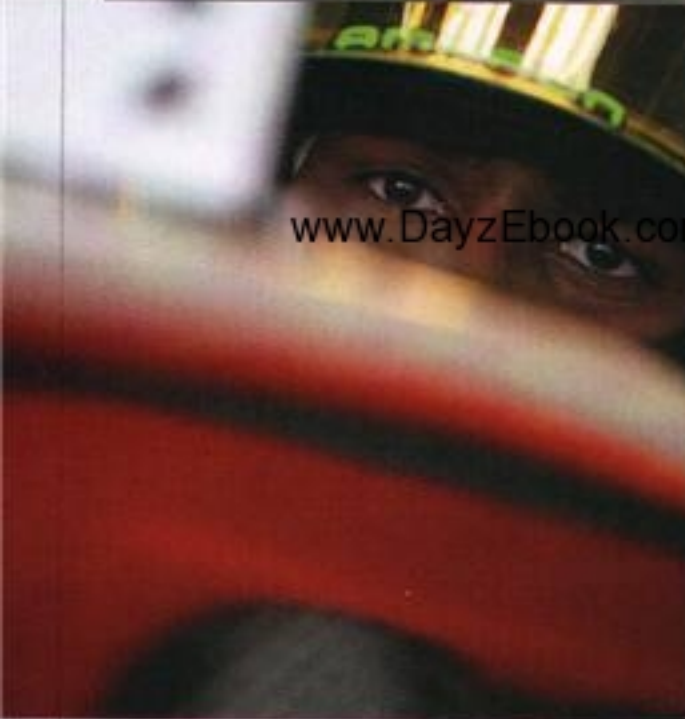
Karun Chandhok



tion. Il nous faut travailler sur la suspension, gagner beaucoup de poids, régler beaucoup de détails, s'assurer que les pilotes soient bien installés et mettre l'accent sur le contrôle qualité. Puis il faudra décider quelle part du travail sera consacrée à cette voiture et à celle de 2011.

Chandhok : Les quatre premières courses ne serviront qu'à engranger des kilomètres. Je pense qu'à partir de Barcelone, vous pourrez commencer de nous juger. Il y a plein de choses prévues pour l'avenir et Hispania a le potentiel pour être bien placée en 2011. Pour l'instant, il nous faut être patients. Les gens à l'autre bout de l'allée des stands chassent les quelques derniers dixièmes... Nous, on chasse les trois dernières secondes ! On doit absolument pouvoir faire 20 tours d'affilée avant de parler des réglages de différentiel et tout ça...

Kolles : Je n'ai jamais envisagé un échec, ce mot n'est pas dans mon vocabulaire. Et je n'ai jamais, jamais douté que nous serions à Bahreïn. Je suis ainsi fait, je fais toujours le maximum pour ne pas me planter. Je le faisais à l'école, à l'université, et grâce à cette pression pour ne pas échouer, je suis devenu le meilleur dans mes études. Je ne suis pas là juste pour être en F1, mais j'ai un objectif très clair. Primo, j'ai sauvé l'équipe ; deusio, je dois la stabiliser ; et tertio, l'améliorer. Je n'ai pas besoin de superstars pour y arriver ; les superstars, on les fabrique le long du chemin. Et sachez-le : quiconque se met en travers de ma route n'y reste jamais longtemps. **F0**



www.DayzEbook.com



Le kiosque presse de vos **PASSIONS**

**DES OFFRES EXCEPTIONNELLES
SUR TOUS LES MAGAZINES !**

Musique
Auto-Moto



Sports-loisirs

Abonnez-vous en 2 clics sur le kiosque presse de vos passions

Rendez-vous sur www.magazines-passion.com





www.DayzEbook.com

ADAPTATION : JEAN-PHILIPPE YENNIN

FITTIPALDI & ANDRETTI NOS RETROUVAILLES

Nous nous sommes assis avec ces deux pilotes de légende autour d'une bonne bouteille pour évoquer Colin Chapman le retour de Michael Schumacher en F1, entre autres...

TEXTE ADAM COOPER PORTRAITS CHARLES COATES/LAT

Mario Andretti et Emerson Fittipaldi étaient à Bahreïn pour célébrer le 60e anniversaire de la F1, et tous deux ont retrouvé les voitures auxquelles ils demeurent associés de plus près.

Pour tout passionné de F1 ayant, disons, passé le cap de la cinquantaine, le souvenir d'Emerson dans sa voiture noire et or a quelque chose d'irréel ; son sourire témoigne que lui aussi, il aimait ça. Et au moment où il retrouve Andretti, les voilà comme deux gamins comparant leur bulletin de notes.

Ces deux-là se connaissent depuis 40 ans. Ils ont tous deux gagné le championnat avec Colin Chapman et ont tous deux couru avec succès aux USA après avoir dit adieu à la F1 ; enfin, ils partagent un incroyable charisme qui éclaire toute pièce

dans laquelle ils se trouvent. Et les voilà assis face à *F1 Racing* pour leur toute première interview commune...

Vous souvenez-vous de votre première rencontre ?

Emerson Fittipaldi Je pense que c'était au GP d'Afrique du Sud 1971, où Mario pilotait une Ferrari. Non, attendez... C'était à Brands Hatch en 1970, mon premier Grand Prix. Tu étais avec Andy Granatelli [boss de STP Fuel].

Mario Andretti Je ne me souviens pas exactement, mais en fait, Emerson m'a piqué mon volant chez Lotus. J'avais un accord verbal avec Colin Chapman pour courir en 1968 et 1969. Puis j'en ai passé un – je ne sais pas pourquoi – avec Andy Granatelli, pour piloter la March STP en 1970. Colin m'a dit : « *Je vais mettre le jeune Fittipaldi à ta place !* » ➤

www.DayzEbook.com

Vous connaissiez-vous l'un l'autre quand Mario a commencé de courir en F1 à plein temps, à partir de 1975 ?

MA Oui, il était alors chez McLaren, et moi je pilotais pour Parnelli. C'est là que j'ai commencé à bien le connaître.

EF On s'est surtout connu aux USA, en Indycar, où on passait beaucoup plus de temps ensemble. Cela a toujours été une relation super, il y avait beaucoup de respect entre nous sur la piste et en dehors. Même s'il parfois il me poussait un peu trop fort !

MA Emerson est quelqu'un de bien. C'est un type marrant, aussi, même s'il très tempéré. Je n'ai pas eu le moindre problème avec lui, jamais. Je n'en ai eu avec personne, en fait, mais il a toujours été très agréable durant toutes ces années. J'aime penser que je l'ai vraiment encouragé à revenir à la compétition et à faire de l'Indycar, après une expérience pas très bonne avec sa propre équipe en F1. On était restés bons amis. Son volant chez Penske, c'est exactement ce dont il avait besoin à ce stade de sa carrière, car il s'est mis à enchaîner les victoires pour redevenir l'ancien Emerson !

Vous avez tous deux gagné un titre avec Lotus, qui est de retour cette année en F1. Cela fut-il une période importante de votre carrière ?

MA Lotus a été une part importante de notre vie, bien sûr. Quand on gagne le championnat, on atteint le but ultime, et je suis sûr que c'était pareil pour Emmo. Il a gagné sa première course avec eux. En rencontrant pour la première fois Colin Chapman à Indianapolis, j'ai dit que j'aimerais faire de la F1 un jour.

EF En quelle année était-ce ?

MA 1965.

EF Quand Jimmy [Clark] a couru à Indy ?

MA Oui. J'ai dit à Colin que j'aimerais faire de la F1, et il m'a répondu : « Mario, quand tu te sentiras prêt, appelle-moi ». Trois ans plus tard, en 1968, je l'ai appelé et lui ai dit que j'aimerais faire les deux dernières courses, à Monza et Watkins Glen. Immédiatement, il



EN HAUT Emmo sur la Lotus 72 à Bahrein cette année. C'est avec une version antérieure qu'il remporta le titre en 1972.

EN BAS Mario a lui aussi retrouvé en mars la Lotus 79 à effet de sol qui lui permit de dominer la saison 1978.



www.DayzEbook.com

s'est souvenu et a réagi. Il a dit : « Bon, on fera un test à Monza. » Pour moi, c'était fabuleux, car il a été en mesure de me donner ce que je voulais. C'était un très bon début. Je suis arrivé à Monza et j'ai battu le record du tour. Le vendredi, en qualif, j'étais encore une seconde plus vite. Mon compatriote Bobby Unser, à qui j'avais trouvé un volant chez Louis Stanley et BRM, m'a donné une bonne aspiration. Je savais que je ne pourrais pas faire la qualif du samedi, mais mon chrono était suffisamment bon et je me suis retrouvé 7e sur la grille. Alors je suis allé aux USA faire les Hoosier 100.

« J'ai fait mes vrais débuts en F1 à 35 ans. C'était encore assez jeune » Mario

EF Vraiment ? Puis tu es revenu à Monza ? C'est dingue !

MA Sauf que quand on est arrivés au circuit, Ferrari a protesté car en raison de la règle des 24 heures [interdisant aux pilotes de disputer une autre course dans les 24 heures avant un GP], on n'a pas couru.

EF Mon premier contact avec Lotus a été en F3, quand je pilotais pour Mike Warner et Dave Baldwin. Et puis j'ai rencontré Colin. Ensuite, fin 1969, il m'a demandé de courir pour l'équipe de F1 début 1970. Comme je n'avais pas suffisamment d'expérience, je lui ai dit non. C'était dur de refuser, mais j'ai attendu jusqu'en juillet de l'année suivante. Colin, c'était le maître. Les quatre années où j'ai piloté pour lui, il m'a tellement appris... Préparer une voiture était quelque chose d'inné chez lui.

MA Colin a eu des hauts et des bas dans sa carrière car c'était un vrai franc-tireur. Si vous étiez chez lui au bon moment, vous aviez la quasi garantie de gagner le championnat. C'était la meilleure opportunité, et nous avons tous deux expérimenté cela. Mais il perdait immédiatement tout intérêt. Sa pensée allait déjà vers le projet suivant. Tout le monde perfectionnait ce que nous avions lancé, et nous laissait derrière.

En 1979 et 1980, les Lotus n'étaient pas compétitives. Nous avons essayé de le lui dire, et il n'a rien voulu entendre. Je ne sais pas pour Emerson, mais dès que nous, pilotes, tentions de suggérer quelque chose, par rapport à la rigidité du châssis ou autre, il se mettait dans tous ses états ! Il ne voulait pas entendre un pilote parler de ça. Mais il fallait apprendre à gérer ça. Toutes mes expériences avec Colin ont été extrêmement positives. Mais je dois dire que je regardais comment il traitait d'autres pilotes, et que ce n'était pas très plaisant. Par exemple, un jour il a passé un savon à Gunnar Nilsson parce qu'il se plaignait de quelque chose. Je suis allé voir Colin et il m'a



dit : « J'espère que tu n'auras jamais à voir cette facette de moi ». J'ai répondu : « Si je vois cette facette de toi, je m'en vais... »

Êtes-vous heureux d'avoir couru à cette époque ? De quoi manquez-vous que la F1 a aujourd'hui ?

EF Je dirais la sécurité. C'était un gros souci, ça faisait une grande différence. Entre la moitié des années soixante et la moitié des années soixante-dix, ça jouait tout le temps contre nous. C'est beaucoup plus sûr désormais.

MA Pour moi, en observant comment la discipline a évolué, la bonne époque c'est aujourd'hui. Voilà comment je vois les choses. Je pense que la F1 a évolué dans la bonne direction. Ce n'est pas de la naïveté, tout n'est pas parfait, mais dites-vous bien ceci : la F1 s'est élevée au niveau de tous les autres sports professionnels de façon très intelligente, et je l'ai toujours adorée à cause du côté technique.

Quelles sont d'après vous les aspects positifs de la F1 des seventies qui lui manquent aujourd'hui ?

EF Je pense que les pilotes étaient plus unis. Il y avait une grande union en raison des risques élevés. On était plus fort groupés.

MA Il y avait plus de camaraderie entre nous. Je pense que les pilotes d'aujourd'hui sont dans leur petite bulle et très distants. Je ne pense pas que leur disponibilité avec la presse soit ce qu'elle devrait être, car c'est ce qui fait vivre le sport. C'est une des choses qui pourraient être améliorées.

Pensez-vous que ces garçons ont trop de pression de nos jours ?

MA Il y a la pression, mais le caractère humain doit toujours être présent. Comment la presse peut-elle créer des personnages si elle ne peut pas vraiment les connaître ? On allait dîner avec les gens comme vous, nous dévoilions un peu, et vous pouviez mieux nous connaître en tant qu'êtres humains.

EF Comment on était vraiment...

MA On prenait un verre de vin ensemble, ce qui ne se fait plus aujourd'hui.

Tout a changé car ils s'inquiètent de dire ce qu'il ne faut pas, et qu'internet s'en empare...

MA Je sais. Ils ne peuvent pas exprimer leur opinion clairement. Nous profitons probablement un peu plus de la vie, sûrement même. On savait s'amuser davantage.

Vous avez mentionné la sécurité. Les années passant, pensez-vous encore plus à Ronnie Peterson et à d'autres de vos amis morts en course, et peut-être réalisez-vous à quel point vous avez eu de la chance ?

MA J'y pense tout le temps. Tout le temps. **EF** Vous savez, je suis passé voir Jackie Stewart chez lui l'année dernière, et Helen [l'épouse de Jackie] avait un album photo avec toutes les images des années 60, avant mon arrivée en F1 ; tous ceux qui y figuraient ne sont plus parmi nous. C'est juste de la chance. Et je regarderai toujours cet album. Nous ➤

IL Y A UNE VIE APRÈS LES GRANDS PRIX...

DEPUIS LEUR DERNIÈRE COURSE EN F1 IL Y A PLUS DE 25 ANS, EMERSON ET MARIO ONT ÉTÉ TRÈS OCCUPÉS, SUR LA PISTE ET EN DEHORS...



Emerson Fittipaldi

Fittipaldi s'est retiré de la F1 en 1980 et n'a plus couru pendant quatre ans, avant de faire son retour en Indycar en 1984. Il a gagné un championnat et deux Indy 500 et courait encore à près de 50 ans. Il a décidé d'arrêter après un gros accident au Michigan en 1996. Il a retrouvé le ChampCar comme propriétaire d'écurie en 2003 avant de diriger l'équipe nationale brésilienne en A1GP. En 2008, Emmo et son frère Wilson ont pris part au championnat du Brésil de GT3, au volant d'une Porsche 997.

En dehors des circuits, Emerson s'est lancé dans la culture des oranges durant les années 70 au Brésil, activité qu'il poursuit aujourd'hui, et dans la construction d'un centre commercial. Ses autres centres d'intérêt sont la moto et les salons automobiles. Il a une concession Kawasaki, une autre d'hélicoptères Augusta, et s'implique dans un projet de construction d'une grande raffinerie d'éthanol au Brésil.

« Les pilotes étaient plus unis et plus disponibles dans les années soixante-dix » Emerson



Mario Andretti

Bien qu'il ait disputé son dernier GP en 1982, Mario a lui aussi longtemps couru par la suite, prenant son ultime départ en Indycar en 1994 et faisant une dernière apparition au Mans en 2000. Il est devenu ambassadeur de la marque Bridgestone et se rend régulièrement sur les courses d'IRL pour voir son petit-fils Marco courir... dans l'écurie de son propre fils Michael. En 1996, il a co-fondé les vignobles Andretti en Californie. Ses autres entreprises commerciales sont une école de pilotage et un centre de karting indoor. Mario a également joué son propre rôle dans trois épisodes de la comédie télé *Home Development* de 1992 à 1999, et prêté sa voix à la Ford Fairlane de 1967, avec laquelle il remporta le Daytona 500, dans le film d'animation *Cars*.

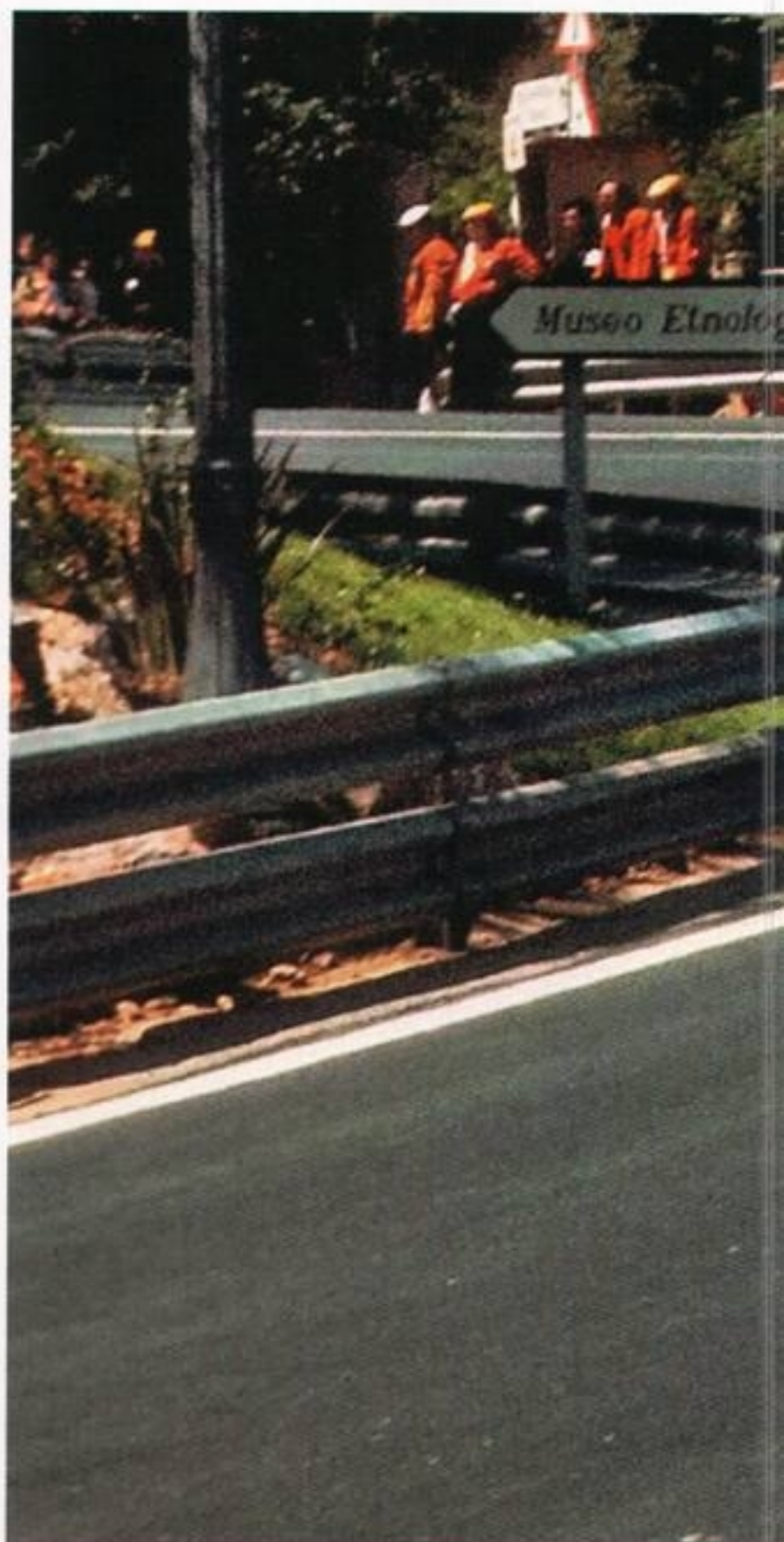
avons beaucoup de chance d'être encore là.
MA Nous savons à quel point nous le sommes. Même quand je courais aux States, en *midjet* ou *sprint cars*, on a perdu six d'entre nous.
EF L'Indycar était dangereux aussi.
MA Ronnie a été le parfait exemple de ce qui ne doit pas arriver. Jamais il n'aurait dû succomber à ses blessures. Il y a eu un drapeau rouge et je me suis rendu sur les lieux de l'accident. Ses jambes étaient dans un sale état, et il allait devoir être absent plusieurs mois, mais il était toujours des nôtres. Le lendemain matin, il était mort. Ce fut une tragédie car il n'a pas été soigné correctement, et c'est là que nous avons commencé à faire venir des gens comme Sid Watkins [devenu le médecin de la FIA]. Nous allions dans différents pays et ne savions pas quels soins nous seraient apportés. Il fallait un certain standard, digne de celui de l'unité médicale initialement fournie au Mans par Ford dans les années soixante.
EF En 1974, j'ai engagé un médecin suisse qui m'accompagnait sur chaque Grand Prix. Il y avait un manque d'infrastructures, de moyens et de médecins dans certaines contrées. La sécurité d'ensemble des voitures et les installations de secours se sont beaucoup améliorées au cours des 30 dernières années. Encore une fois, c'est la plus grande différence selon moi.

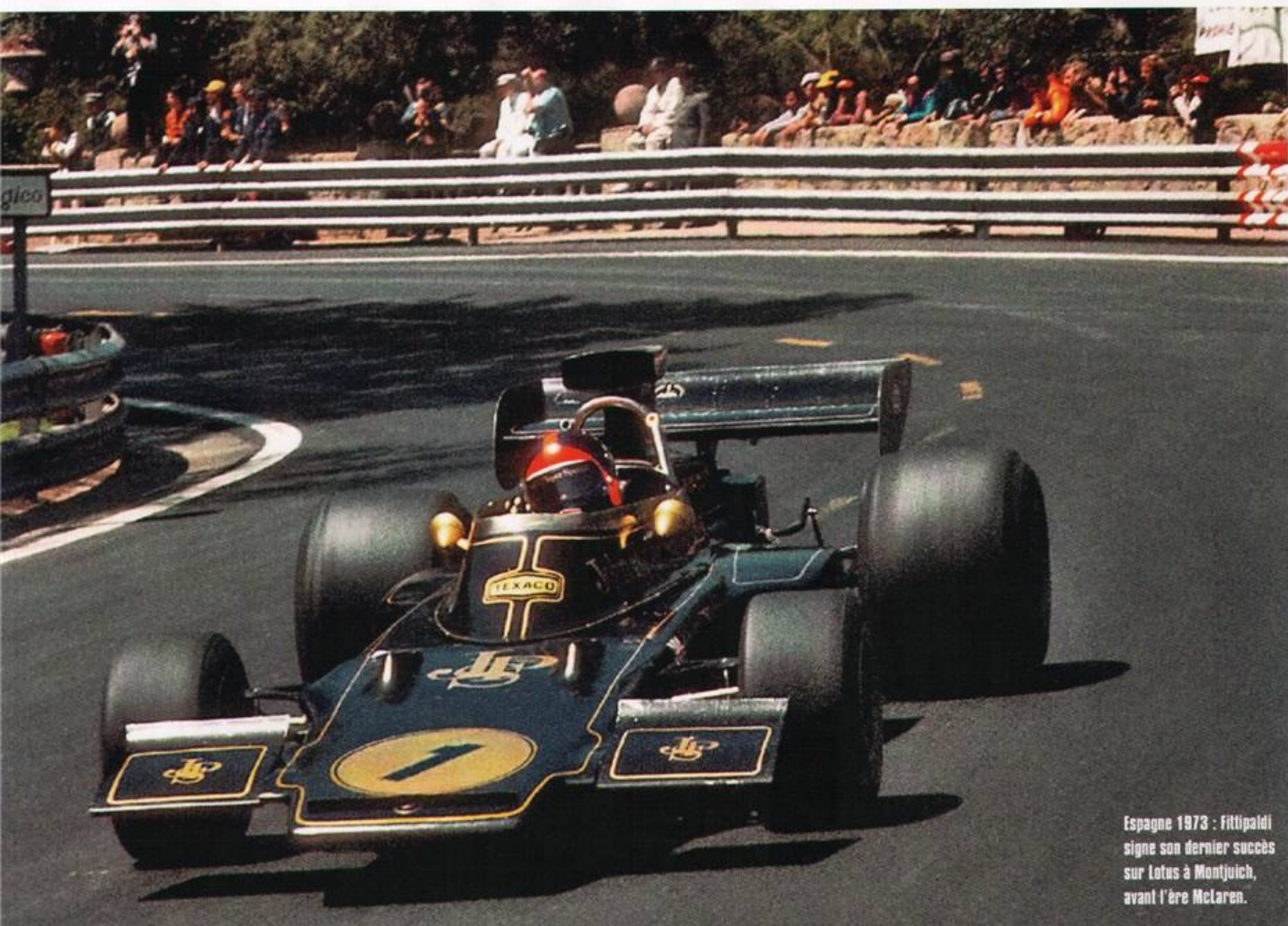
Michael Schumacher fait son retour en GP cette année, à 41 ans. Pensez-vous avoir quitté la F1 au bon moment ?

MA Je dois dire que j'ai quitté la F1 parce que j'ai fait un mauvais choix après Lotus. J'avais une belle opportunité d'aller chez McLaren grâce au *sponsorship* de Marlboro. On m'a dit

que j'avais le choix entre ça et Alfa Romeo [qui avait aussi le soutien de Marlboro] et j'ai été séduit par Alfa Romeo vers la fin de 1980 quand Bruno Giacomelli a www.DayzEbook.com partie du GP des USA. Ils m'ont appelé et j'ai dit oui ! Le problème est qu'ils se pliaient toujours à la lettre du règlement. Ils n'ont jamais utilisé le système hydraulique pour abaisser la voiture, et nous en avons souffert. J'ai demandé à faire un *run* avec en tests et on était dans le rythme. Mais Carlo Chiti ne l'a pas retenu, disant que ça n'était « pas dans l'esprit du règlement ». On s'est beaucoup disputés à ce sujet ! Alors il m'a chassé, et il n'y avait aucun bon volant de disponible pour 1982.

EF En 1980, j'ai été très déçu de la voiture à effet de sol, je n'aimais pas la piloter. J'avais ma propre équipe, et j'aurais pu continuer avec une autre, mais j'ai choisi de raccrocher. J'ai eu de la chance, car cela m'a donné l'opportunité d'aller courir aux USA quelques années plus tard, pour ce qui fut la partie la plus prolifique de toute ma carrière de pilote. J'y ai fait





Espagne 1973 : Fittipaldi signe son dernier succès sur Lotus à Montjuich, avant l'ère McLaren.



Italie 1978 : Andretti remporte le titre mais sa joie sera submergée par la douleur due au décès de son équipier et ami Ronnie Peterson.

11 saisons [notamment chez Penske, et Mario chez Newman-Haas], et c'était très sympa.

Vous n'étiez que des débutants à l'âge où Michael a quitté la F1 !

MA Oui, ma carrière en F1 a vraiment démarré à 35 ans. Même si j'ai débuté un peu avant, 35 ans, c'était encore jeune à l'époque.

Diriez-vous que la sécurité étant moins un problème désormais, avoir une longue carrière est plus facile ?

MA Bien sûr. Ce qu'il y a de bien, c'est que les pilotes actuels ont toutes les chances de se retirer de leur propre chef. Ce n'était, hélas, généralement pas cas de notre temps. C'est le bon côté des choses aujourd'hui.

EF J'ai couru pour ma propre équipe pendant quatre ou cinq ans, puis j'ai eu des problèmes. Mais j'ai toujours eu des gens bien autour de moi durant ma carrière, et j'ai toujours été soutenu par de bonnes équipes. Donc je ne peux rien regretter.

La course a-t-elle embelli votre vie ?

EF Bien sûr !

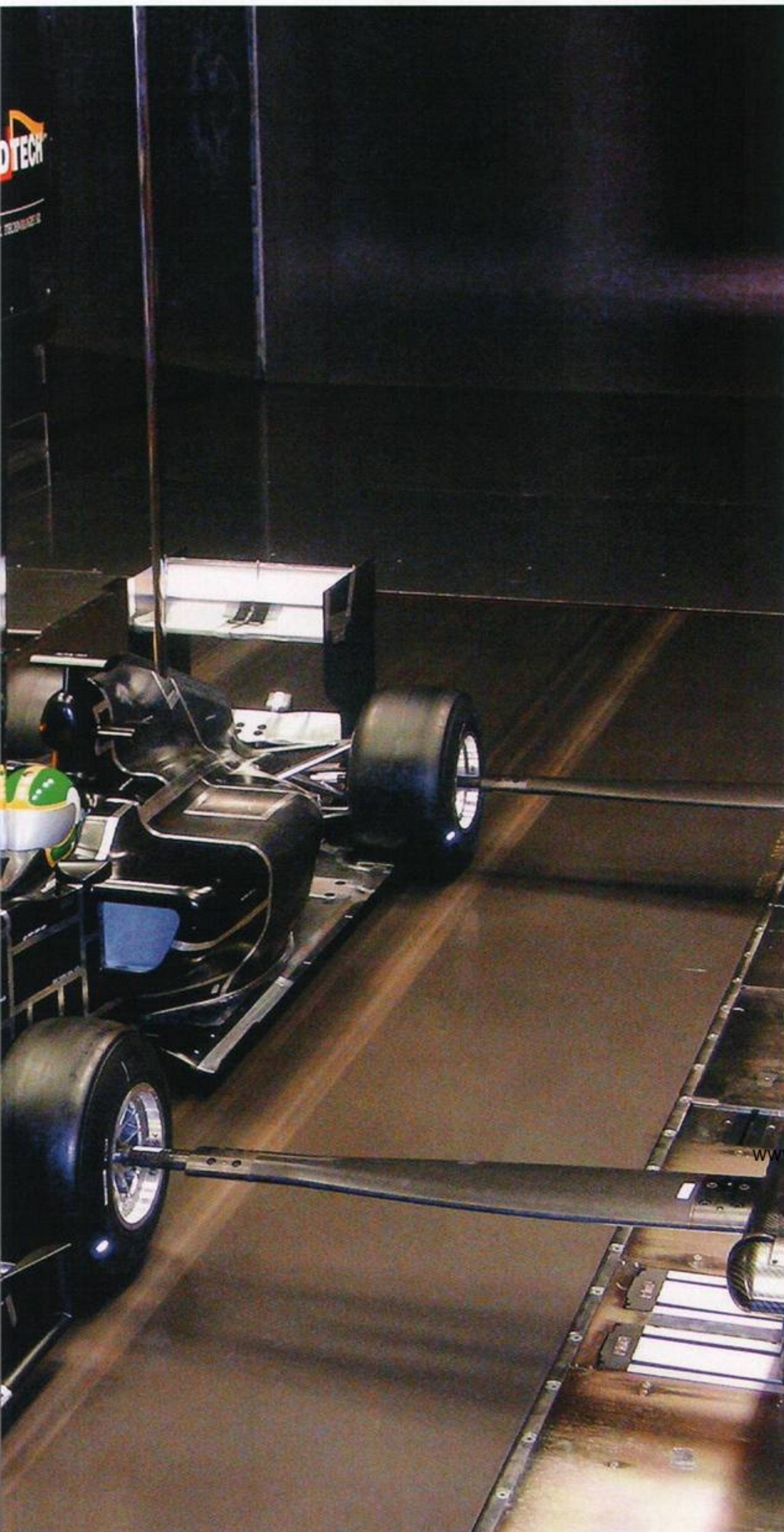
MA Elle m'a donné la meilleure vie dont je pouvais rêver, et toute la satisfaction du monde. La vie après le pilotage a été belle aussi, et voir ma famille poursuivre dans le sport auto a quelque chose de spécial... **FO**

POURQUOI LES SOUFFLERIES ONT ENCORE DE L'IMPORTANCE EN F1

La conception assistée par ordinateur a beau être la panacée selon Virgin Racing, pour les autres, la soufflerie reste le meilleur outil qui soit, comme l'a découvert F1 Racing...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS

www.DayzEbook.com



La Virgin Racing VR-01 est la première F1 dont le châssis a été conçu grâce à la seule Dynamique des Fluides Assistée par Ordinateur (DFAO, ou CFD en anglais). Un bouleversement qui s'est attiré le scepticisme général car la plupart des équipes considéraient que la bonne vieille soufflerie est essentielle en F1. Mais avec les restrictions budgétaires limitant les essais sur piste à 15 000 km par an, tirer le maximum d'une soufflerie est plus crucial que jamais.

Les différences de performance entre les équipes sont aujourd'hui si faibles que le gain le plus minime en aérodynamique peut faire faire un bond en avant sur la grille. Et même si certaines restrictions réglementaires existent désormais sur la taille et la vitesse des souffleries comme sur la DFAO, Pat Symonds, l'ex-directeur de l'ingénierie de Renault, pense que *« les équipes continueront de mener autant d'expérimentations sur l'aérodynamique que possible. »*

Dans toutes les souffleries, l'air est canalisé à partir d'un énorme ventilateur électrique vers la maquette, puis revient vers l'arrière du ventilateur par un canal latéral. Les règlements fixent la vitesse maximum du vent à 50 m/s, soit 180 km/h, mais c'est suffisant pour engendrer des appuis significatifs. Si la vitesse et le volume de l'air sont importants, ce qui compte est la "qualité" de l'air. *« Il doit être propre et souffler en ligne droite, c'est pourquoi le ventilateur ne peut souffler directement sur la maquette, »* explique Dave Hands, qui travaille à l'ancienne soufflerie de Brabham utilisée par Carlin Technologies pour ses activités dans les formules dites de promotion. *« Le courant d'air est généré par les pales du ventilateur puis poussé à travers une grille qui rectifie le flux. L'air atteint alors la maquette sans turbulence. »*

Les équipes disposent rarement d'un air propre et rectiligne quand elles s'installent sur une piste d'atterrissage à l'occasion d'un des six jours d'essais autorisés en ligne droite durant la saison. *« Si l'essai a lieu avec un fort vent de travers, les résultats sont plus difficiles à analyser, »* dit Symonds. *« Une soufflerie est un environnement contrôlé, et ceci est important compte tenu des subtilités en aérodynamique. »*

Un nouveau point de règlement autorise les équipes à remplacer n'importe lequel de leurs essais en ligne droite par quatre heures passées en soufflerie à l'échelle 1. *« C'est très productif, »* dit Pat. *« Si j'avais le choix, j'opterais pour trois jours d'essais en soufflerie à l'échelle 1 – mais cela coûte plus cher que des essais extérieurs en ligne droite. »*

Bien que les équipes puissent utiliser une maquette à l'échelle 1 pour ce test, le reste du temps, leurs maquettes ne dépassent pas 60% de la taille réelle de la voiture. Comme l'explique Symonds, la précision est vitale. *« La plupart des pièces des maquettes sont réa- ➤*

www.DayzEbook.com

lisées par prototypage rapide, solution précise à moins du dixième de millimètre, » dit-il. « Mais quand on veut simuler le passage de l'air à travers un conduit de frein, puis autour d'un axe suivi d'un disque de frein et d'une roue, la précision de la maquette devient essentielle. C'est là où la DFAO est très efficace. »

Afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles, les essais en soufflerie doivent reproduire les conditions du monde

de problèmes que le matériau précédent, comme l'explique Symonds : « Le premier tapis roulant que j'ai conçu était en caoutchouc. Quand on appliquait un appui important sur la voiture, il était aspiré vers le haut et il fallait en retour le tirer vers le bas. À ce jeu, il chauffait de plus en plus... »

Bien que les pneus reposent sur la piste roulante, le poids de la maquette est supporté par le montant vertical qui relie cette dernière aux jauges de contrainte installées dans le toit de la soufflerie. « Quand nous réalisons un test aérodynamique, nous réglons

constructeurs, nous avions monté sur la voiture des pièces qui n'étaient pas aussi bonnes que celles que nous enlevions... »

Ainsi, compte tenu des limitations imposées aux souffleries et des problèmes qu'elle peuvent engendrer, verra-t-on plus d'équipes suivre l'approche "tout numérique" de Virgin Racing ? Pas dans un avenir proche, selon Symonds qui prévoit qu'elles continueront d'utiliser les deux techniques. « J'ai vu la DFAO grandir et donner des résultats mais il y a encore du chemin à faire avant de remplacer les souffleries, » dit-il. « La DFAO



"Une soufflerie dit ce qui est bon ou pas, mais pas pourquoi" Pat Symonds

www.DayEbook.com

réel. On peut ajuster le tangage et le lacet de la maquette, tout comme la garde au sol – ce qui permet une analyse détaillée du comportement de la voiture. Les pneus jouent un rôle important aussi mais, jusqu'à récemment, ceux montés sur les maquettes n'étaient pas réalistes.

« Pour représenter le monde réel, la maquette doit être très précise, » poursuit Symonds. « Les pneus utilisés à l'heure actuelle sont gonflés à l'air et on peut leur appliquer une charge proportionnelle à la vitesse, comme sur un vrai pneu, pour qu'ils aient un profil réaliste. »

Le "tapis roulant" est un autre composant vital de la soufflerie. « Dans le monde réel, la voiture se déplace à la surface de la chaussée et c'est pourquoi cette piste virtuelle doit se déplacer à la même vitesse que l'air, » dit David Brown, ingénieur en chef de la soufflerie chez Carlin Technologies. « L'appui est généré par le déplacement de celle-ci sous la maquette et nous voulons inclure cet appui. »

De nos jours, les tapis roulants sont réalisés en métal – ce qui pose beaucoup moins

le poids à zéro, car de ce fait le modèle ne pèse rien, » dit Brown. « Quand nous lançons l'air sur la maquette, nous savons que ce que nous lisons est l'appui aérodynamique seul. » Mais si on ne prend pas soin de contrôler régulièrement l'équipement, la soufflerie peut jouer des tours... « Le problème avec les jauges de contrainte est qu'elles dérivent et, si on n'y prend pas garde, les mesures relevées deviennent suspectes, » explique Brown. « Il est essentiel de répéter des essais connus et d'obtenir le même résultat qu'auparavant. Si le résultat change, on sait qu'on a un problème. »

Pat Symonds attribue la médiocre campagne de Renault en 2007 à un problème de corrélation entre la soufflerie et la voiture. « En 2007, nous sommes tombés dans le piège de monter sur la voiture tout ce qui semblait bon en soufflerie, » explique-t-il. Et la situation a évolué en dehors de tout contrôle avant que quiconque l'ait remarqué. « Nous avons entrepris une investigation sérieuse et découvert qu'en 2006, année où Renault avait remporté les titres mondiaux des pilotes et des

convient bien pour comprendre des idées abstraites, et la soufflerie répond "c'est bon" ou "c'est mauvais" mais ne dit pas pourquoi. Avec la DFAO, on visualise le flux d'air et c'est excellent pour la conceptualisation. »

La DFAO a aussi démontré son potentiel pour aider les équipes à tirer le maximum de leur temps passé en soufflerie. « Disons que nous allons mener un programme d'essais d'un aileron arrière, » argumente Symonds. « Avant l'ère de la DFAO, on pouvait prier pour arriver au meilleur aileron possible. On testait dix concepts et mettait en production celui qui travaillait le mieux. Avec la DFAO, on peut tester 30 versions différentes d'un aileron arrière et choisir les trois meilleures. Les ingénieurs de la soufflerie peuvent alors se concentrer sur les trois qui semblent meilleurs que les dix de l'autre cas de figure. »

Mais après des heures d'essais et des jours sans fin passés à analyser les résultats, il reste une seule façon de déterminer si un composant est efficace : mettre la voiture sur la piste avec un pilote à son volant. **FO**

Voici pourquoi les 4 secondes les plus capitales d'un GP ont lieu dans les stands

Avec l'interdiction des ravitaillements, les équipes doivent changer les pneus en moins de quatre secondes et n'ont pas droit à l'erreur

TEXTE JAMES ROBERTS

La F1 est un monde dans lequel chaque seconde compte. Une hésitation, un dysfonctionnement ou quelques millimètres de décalage et une équipe peut se retrouver privée de la victoire – ou, pire d'un titre.

La course pour être l'équipe de mécaniciens la plus rapide du paddock a une signification immense maintenant que les ravitaillements sont interdits. La pression est sur chacune pour changer quatre roues et pneus en moitié de temps qu'elles ne le faisaient avant, et, comme l'explique Steve Nielsen, le directeur sportif de l'équipe Renault, cela met réellement à l'épreuve la capacité des mécanos à travailler le plus rapidement possible.

« L'année dernière, l'accent était mis sur le fait de raccorder puis détacher le tuyau, mais, en retirant l'essence de l'équation, on a tout fait reposer sur les pneus pour en faire un domaine-clé dans lequel on peut gagner ou perdre du temps, » explique-t-il.

En 2009, la durée d'un pit-stop était déterminée par la quantité de carburant injectée dans la voiture. Cela donnait aux trois mécaniciens préposés à chaque roue une fenêtre de sept à huit secondes pour changer les pneus. Sans les ravitaillements, la règle impose un arrêt obligatoire en course de façon à utiliser au moins une fois chaque type de gomme (dur ou tendre). D'où l'obligation de s'immobiliser le moins longtemps possible devant le stand.

« Ce n'est pas la même pression qu'avant, » dit le chef mécanicien Gavin Hudson, qui a la tâche de libérer la voiture une fois les roues serrées. « Tout va plus vite, et, au lieu de concentrer mon regard sur le tuyau de ravitaillement, je dois voir quatre mains en l'air – une à chaque roue. Le boulot reste le même, il s'agit juste de s'adapter à la nouvelle donne. »

Les équipes ont passé un grand nombre d'heures cet hiver à s'entraîner à l'usine et sur les lieux des essais d'intersaison, travaillant à réduire le temps d'immobilisation en préparation de la nouvelle saison. « Un arrêt décent, c'est désormais trois secondes et demie, » dit Nielsen, « ce qui laisse moitié moins de temps aux mécanos que l'année dernière. »

L'entraînement est une chose, mais le plus dur est d'atteindre ce niveau de rapidité dans l'environnement pressurisé d'un Grand Prix. À Bahreïn, le pit-stop le plus court fut celui de Sebastian Vettel, chez Red Bull Racing, en 3"9 seulement – mais on peut s'attendre à voir leur durée diminuer à mesure que la saison avancera. D'ailleurs, certaines écuries ont déjà éprouvé des dispositifs spéciaux comme un feu tricolore, un jack avant sur mesure avec mécanisme de libération rapide, et des goujons de roue modifiés fonctionnant plus efficacement. D'autres ont filmé leurs séances d'entraînement et visionné les images pour étudier la performance de chacun...

Mais une bonne préparation n'empêche pas les loupés. Si un pilote arrive à vitesse trop élevée, il ne peut juger avec exactitude d'où il doit s'immobiliser ; les pistolets pneumatiques peuvent gripper, c'est pourquoi ceux de secours, connectés à des sources d'air séparées, sont toujours prêts au cas où. Toute éventualité a été étudiée afin que quand quelque chose se passe mal, un minimum de temps soit perdu.

De son côté, la FIA s'inquiète pour la sécurité, d'où l'introduction de quelques nouveaux points de règlement. Par exemple, l'homme à la "sucette" doit signaler au pilote s'il peut repartir et celui-ci doit attendre son signal. Si une autre voiture survient, la FIA mènera une enquête pour savoir si une voiture a été libérée trop tôt et pourra décider de pénaliser le pilote d'un passage obligatoire dans l'allée des stands.

Dans un sport où chaque fraction de seconde compte, la marge entre un arrêt rapide et un autre loupé est étroite. « Il y a une grande rivalité entre les quatre "coins" de la voiture, » conclut Nielsen. « Mais dès que tout est fini et qu'on a gagné une place sur la piste, il y a une grande fierté chez tous les mécaniciens. » **FO**





1.2.3.4.5.6.7-8
secondes

2009 : 24 mécaniciens sont à l'œuvre, la durée de l'arrêt dépendant avant tout de la quantité de carburant injectée dans la monoplace.

1.2.3.4-5
secondes

2010 : sans ravitaillement, changer les pneus redevient un enjeu et une course de vitesse.



www.DayzEbook.com

LA VIE
COMMENCE

À

38

www.DayzEbook.com

ANS

Entré dans sa 18^e saison de F1, Rubens Barrichello y est mieux que jamais. Son secret ? « *Toujours sourire, et apprendre à éviter les jours sans* », dit-il à Tony Dodgins

PORTRAITS GLENN DUNBAR/LAT



www.DayzEbook.com

R

ubens Barrichello a toujours été parmi les garçons les plus agréables en F1. Le croiser dans le paddock d'Interlagos il y a 16 mois avait de quoi mettre mal à l'aise. Des personnes haut placées disaient que c'était sa dernière course. Qu'il aurait dû être honoré tel un David Coulthard – ayant annoncé son retrait, celui-ci avait eu droit ce même week-end à une petite fête, un gâteau, des gens y allant de leur anecdote le concernant, lui serrant la main et lui souhaitant bonne chance. Le problème était, du côté de Rubens, qu'il n'allait nulle part. Il avait 36 ans, arrivait au terme de trois saisons horribles chez Honda, mais sentait avoir encore beaucoup à offrir. Peu importe qu'il soit passé de mode ou qu'un test ait été prévu pour Bruno Senna dans

"sa" voiture. Qui aurait prédit, en cette fin 2008, qu'il gagnerait des courses en 2009, se classerait 3e du championnat et relancerait ainsi sa carrière ?

Aujourd'hui, dans sa belle combinaison Williams, il vous accueille avec un calme olympien. Mais ce n'est pas sa personnalité naturelle. Il a dû la travailler.

« En arrivant à Interlagos cette semaine-là, j'étais blessé à l'intérieur de moi, » admet-il. *« Je n'avais pas de contrat. Mais pourquoi se focaliser là-dessus ? Comme vous dites, je ne voulais pas dire au revoir, je voulais juste continuer. J'ai quitté le paddock en me disant : je reviendrai, j'en suis sûr. »*

« J'ai appris à profiter de la vie, » enchaîne-t-il. *« Tu m'as vu piloter en F3. À quoi ressemblait le Rubens Barrichello de 1995 ? Un type très rapide mais un peu trop émotif dans ses propos ou ses décisions en piste. Tout ce que j'ai fait dans ma vie a été d'apprendre et de devenir meilleur. Chaque année, je me donne une chance de m'améliorer et je peux dire que aujourd'hui qu'en ce sens, je suis 100% alle-*



mand! Glacial. Je ne ressens plus aucune émotion en pilotant. Tout ce que ça me procure, c'est le plaisir d'être derrière le volant. J'ai appris à écarter toute énergie négative. Quand je pilote, je suis à 100%, quand je suis chez moi, je suis à 100% avec ma famille. Je vais chercher les enfants à l'école, je m'implique. J'ai mis des ondes positives dans ma vie. Supposez que quelqu'un manque de vous renverser en voiture parce qu'il ne vous a pas vu. Si ça vous secoue pendant 15 secondes, ça va. Mais si vous y pensez encore une heure après, vous êtes mal. »

La preuve par l'exemple ? Rubens pèse plus lourd que certains de ses contemporains et doit doublement travailler sa forme physique pour y remédier autant que possible. L'apparition du KERS en 2009 était un autre point négatif. Mais même sans aucun contrat dans son attaché-case, il a fait ce qu'il fallait.

« Ma relation avec l'équipe est restée la même, » explique-t-il. « Le seul tort de Brawn GP a été qu'ils auraient dû m'appeler pour faire un moulage de siège. Quand j'ai été pris, je n'avais pas de siège. J'ai fait les quatre premières courses avec un moulé pour Jenson. Ils n'étaient pas sûrs d'être sur la grille, mais ils auraient dû nous appeler, Bruno et moi, pour mouler un siège – histoire qu'on soit prêts. »

Un pilote sans son siège sur mesure est comme un footballeur sans ses crampons, et c'est précisément une des choses que Rubens garde toujours à l'esprit, et qui lui rappellent que ça pourrait en effet être fini pour de bon.

« J'appelais Ross une fois par semaine et il me disait à chaque coup : désolé Rubens, je n'ai rien de plus à te dire. C'était triste comme situation, mais son intention semblait de m'avoir. J'ai pris un avion, mon motor-home et me suis garé à l'extérieur de l'usine. »

« J'ai appris à écarter tout le négatif, à n'avoir que des bonnes choses dans ma vie... »



www.DayzEbook.com



Rubens est entré dans les points pour ses débuts chez Williams à Bahrein, prenant le dessus sur son jeune coéquipier Hülkenberg.

J'y suis resté trois jours, je dormais là. En gros, je disais que je ne partirais pas tant qu'ils ne m'auraient pas signé !

Connaître les conditions précises dans lesquelles ils l'ont fait est édifiant. Après six années chez Ferrari, Rubens est un homme en bonne santé financière, mais son contrat Brawn disait tout ce qu'il fallait savoir. Il adore la course. C'est sa passion. C'est sa vie et il est prêt à l'assouvir quasiment pour rien. On a dit qu'il avait signé pour le coût d'une saison d'essence à mettre dans son avion privé, pour ses allers-retours au Brésil entre les courses. Il répond dans un sourire.

« Je n'ai rien touché, très peu d'argent, » dit-il avec candeur. *« Pour ainsi dire, mon salaire de base en 2009 était inférieur à ce que je touchais chez Stewart GP en 1997. Mais de la façon dont ça s'est passé, ça m'allait. J'ai eu des victoires et des points de bonus, et, en fin d'année, le côté financier était intéressant. Mais pour ce qui est du plaisir, je vais te dire, mec, je n'ai pas eu de meilleur moment dans ma carrière que*

quand j'ai piloté cette voiture pour la première fois. Cet angle-là compte bien plus que l'argent. Massa est venu me voir et m'a dit : écoute, tu n'as plus rien à prouver, pourquoi tu insistes ? Je lui ai répondu : parce que j'adore ça. Peu importe que ce soit une bonne ou une mauvaise voiture, je déciderai de quand ma dernière course sera venue. Je suis bien mieux – psychologiquement et physiquement – que je ne l'ai jamais été, alors je ne mérite pas de ne plus être en F1. »

Quand il était plus jeune, beaucoup pensaient qu'il gagnerait un titre. Loupé, sauf miracle. De nombreux pilotes traversent une carrière sans mettre la main sur une voiture pour gagner le championnat, mais on ne peut dire ça de Rubens. Durant ses six années chez Ferrari aux côtés de Schumacher, il fut deux fois vice-champion. Cela dut être frustrant, un an après qu'il ait rejoint Honda, de voir Michael s'arrêter, Kimi Räikkönen coiffer la couronne et Felipe Massa se battre pour elle...

« Les choses auraient pu être différentes, c'est vrai, » admet-il. *« Mais en gros, je*

m'en fiche – encore ces ondes négatives ! Je ne pense pas que j'aurais pu rester un an de plus chez Ferrari. Les gens disent que j'étais content de finir 2e. Je ne l'étais pas. Il fallait que je parte. Je préférerais avoir une auto de m... l'année suivante plutôt qu'on me dise quoi faire. Ce n'était plus pour moi. »

Il y a de quoi se demander si Rubens n'a pas pris la détermination de Schumacher de voir la Scuderia structurée autour de lui comme une sorte de compliment, de compréhension que le petit brésilien pourrait constituer une menace pour lui.

« Je suis sûr qu'il a vu que j'avais une bonne capacité d'analyse, » assène-t-il. Et ça ne fait aucun doute. Il y a des gens chez Brawn qui vous diront qu'en termes de feedback, et de set-up, on ne fait pas mieux que lui dans le paddock.

« Et c'est gratis ! » dit-il d'un air content de lui. *« Mon père a toujours dit aux mécaniciens de me faire réfléchir quand j'étais gamin. Je rentrais au stand, faisais un commentaire et ils disaient : d'accord, on change*

UNE LONGUE CARRIÈRE, RUBENS ? VOUS TROUVEZ ?

DEPUIS SES DÉBUTS CHEZ JORDAN EN 1993, LA CARRIÈRE DE BARRICHELLO EN FORMULE 1 S'EST ÉTALÉE SUR 17 SAISONS SANS AUCUNE INTERRUPTION. MAIS IL LUI RESTE ENCORE DU CHEMIN À FAIRE POUR RATTRAPER LES SPORTIFS CI-DESSOUS



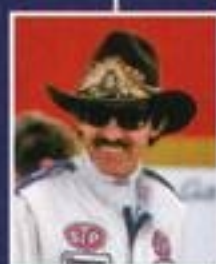
Steve Redgrave
Nageur durant 19 ans

Sa première apparition au niveau mondial remonte à 1981, et il a terminé sa carrière aux J.O. de Sydney en 2000



Peter Shilton
Gardien durant 31 ans

Ayant fait ses débuts en senior au club de Leicester City en 66, il fit son dernier match de league anglaise avec Leyton Orient en 97



Richard Petty
Pilote Nascar durant 34 ans

Sa première course fut le Jim Mideon 500 en 1958 et il termina sa carrière lors du Hooters 500 en 1992



Willie Shoemaker
Jockey durant 41 ans

L'Américain disputa sa première course "pro" en 1949, et sa dernière sur Patchy Groundfog à Santa Anita Park en 1990



Jack Nicklaus
Golfeur durant 43 ans

Niklaus intégra le PGA Tour en 1962 et disputa son dernier tournoi dans cette même compétition en 2005

ça. Mais en fait, ils ne faisaient rien. Ils me testaient. Ça m'a beaucoup appris.»

Les talents d'analyse sont encore plus utiles avec la limitation des tests, mais, sachant cela, on ne peut s'empêcher de penser que la Brawn de 2009 fut une opportunité en or pour Rubens de remporter cette fameuse couronne... et qu'il l'a laissée échapper.

« On me dit que j'ai été battu par Jenson, mais je suis sûr qu'un bon 60% de mon apport l'an dernier a eu un impact sur la voiture. Et ce n'est qu'après avoir changé de matériel côté freins que je me suis mis à gagner des courses, moi aussi. »

Là, on demande une explication. « Je vais vous raconter une histoire, » dit-il, « et je peux vous garantir que nul autre que moi n'aurait pris la même décision. Quand je suis arrivé chez Honda, Jenson utilisait un type de freins qui, à moi, ne m'avait jamais convenu. J'en ai changé et ça a été beaucoup mieux. La deuxième année, en 2007, on a recommencé avec les mêmes freins – très bien, j'essaye encore une fois ceux de Jen-

« Je préférerais une Honda de m... plutôt qu'on me dise quoi faire chez Ferrari »

son, ils ne me vont pas, je les laisse de côté. En 2008, même chose – les freins ça va, j'essaie les siens, ça ne va plus. Puis ce fut 2009 et on n'a jamais échangé. Malheureusement, mes étriers chauffaient beaucoup trop et je ne pouvais utiliser les mêmes solutions aéro que lui. Ça ne me faisait pas perdre plus de zéro seconde et quelque, mais j'étais justement plus lent que lui de zéro seconde et quelque en qualif. Alors j'ai changé de freins et... gagné des courses ! Et même des courses où nous n'avions pas la voiture la plus rapide. À Valence, on avait un bon package mais Monza semblait être pour McLaren et on a gagné grâce à la stratégie. Jenson a gagné des courses au début avec beaucoup de talent mais il avait alors un équipier sans freins ! »

Sa carrière ressuscitée, Rubens profite de son été indien. On aurait pu s'inquiéter pour lui chez Williams. Frank et Patrick sont de purs compétiteurs et historiquement, dans cette équipe, on aime les hommes, les vrais. On n'a pas l'habitude des garçons qui aiment être dorlotés et on ne se tourne pas vers des esprits sensibles. Mais le Rubens nouveau, détendu et philosophe, s'y sent très à l'aise.

« L'ambiance est fantastique, » assure-t-il. « L'équipe et moi avons tous deux l'ambition de gagner le titre. Et puis, tout le monde aime Williams – les Anglais, les Allemands, les Brésiliens, tout le monde souhaite qu'ils réussissent. C'est différent. Je ne dis pas que les gens veulent du tort à Ferrari, c'est juste qu'ils veulent voir gagner d'autres équipes. Durant ma carrière, j'ai

discuté avec Williams tous les deux ou trois ans, mais, pour une raison ou une autre, ce n'était jamais le bon moment. À mon avis, c'est le meilleur moment pour eux de m'avoir. Ils savent qu'ils peuvent utiliser toute l'énergie positive et évacuer la négative. Je souris toujours et j'ai appris à ne pas avoir de jours sans. On en a en F1, bien sûr, mais tant qu'on apprend, ça va. Je pense être le pilote le mieux préparé du paddock. Et je ne pense pas que beaucoup de gens auraient la motivation ni les tripes pour faire ce que je fais. »

D'une certaine façon, l'expérience de Barrichello a permis à Williams d'engager le débutant Nico Hülkenberg à ses côtés. Le champion GP2 en titre est rapide, sans aucun doute, mais son aîné a pris le dessus lors des deux premières courses, inscrivant à chaque fois des points et entrant même dans le top huit lors des qualifications à Melbourne. C'est sûr, Williams n'est pas très loin.

Face à un jeune comme Hülkenberg, certains se seraient donné un peu de temps en lui donnant quelques "mauvais" conseils avec

lesquels se débrouiller. Barrichello n'est pas de ceux-là. Il ne jouera pas les professeurs mais ne sera pas non plus un obstacle.

« Pour être honnête, » rappelle-t-il, « j'ai travaillé dans des environnements où l'équipe crée une relation difficile. Et elle était difficile avec Michael parce qu'on se rendait soudainement compte qu'on se retrouvait seul. Les gens attrapaient une chaise et s'asseyaient autour de lui et Ross. J'avais envie de leur dire : eh, vous avez deux pilotes ! Je devais attraper ma chaise, et m'imposer parmi eux. C'était assez dur. »

Une pause, et... « On apprend qu'il faut avoir une bonne relation avec son équipier pour réussir tous les deux. Mais Nico a le talent, il doit se développer de la façon qui lui convient. Moi, j'arrive. Il a remporté tous les championnats qu'il a disputés, ce que j'ai fait aussi quand j'étais gamin. Mais j'ai appris à ma façon, personne ne m'a appris. Je ne vais pas lui mentir. Je ne suis pas comme ça. Je crois en l'honnêteté, j'ai été élevé comme ça et j'en suis fier. Je ne vais pas me pointer et lui dire : eh, regarde, tu fais ça dans tel virage mais tu ne devrais pas. Je ne suis pas comme ça. Je ne suis pas son professeur. »

Rubens Barrichello fêtera ses 38 ans le 23 mai prochain, mais il dit se sentir à nouveau comme s'il en avait 18. Et avec une expérience désormais aussi précieuse que la sienne, il ne pense pas s'arrêter de sitôt. La vie est belle, et, ces deux dernières décennies, il a appris à l'apprécier. Les mauvaises ondes, à l'entendre, ont disparu pour de bon. **FO**

L'ÉVOLUTION DES RÉGLEMENTS F1 DEPUIS LES DÉBUTS DE BARRICHELLO

IL Y A 17 ANS, IL N'Y AVAIT DÉJÀ PAS DE RAVITAILLEMENTS DURANT LES GP. MAIS NE VOUS ATTENDEZ PAS NON PLUS À VOIR LES V12 DE RETOUR...

- 1993**
Moteurs de 3,5-litres et au choix V8, V10, ou V12 ; les pneus arrière avaient vu leur taille réduite en 92
- 1994**
Retour des ravitaillements, l'anti-patinage est interdit
- 1995**
Cylindrée des moteurs réduite de 3,5 à 3,0-litres
- 1996**
Côtés du cockpit rehaussés, moteurs V12 interdits
- 1997**
Dernière saison des slicks, et débuts de Bridgestone
- 1998**
Apparition des pneus rainurés et des voitures aux voies plus étroites, départ de Goodyear en fin d'année
- 1999**
Câbles accrochant les roues au châssis imposés
- 2000**
Remplacement de bacs à gravier par de l'asphalte
- 2001**
Retour de l'anti-patinage et des pneus Michelin
- 2002**
Interdiction des consignes d'écurie (rire...)
- 2003**
Hans obligatoire, qualif sur un tour, nouveau barème
- 2004**
Interdiction des boîtes de vitesses automatiques
- 2005**
Interdiction des moteurs en course interdits
- 2006**
Moteurs V8 de 2,4-litres ou V10 bridés au choix, qualif par élimination, retour des arrêts "pneus"
- 2007**
Obligation d'utiliser deux types de pneus par GP
- 2008**
Disparition des V10, l'anti-patinage est ré-interdit
- 2009**
Arrivée du KERS, retour des pneus slicks, nombre de moteurs limité à huit par pilote pour la saison
- 2010**
Fin des ravitaillements, encore un nouveau barème

L I G N E D 'ARRIVÉE

ANALYSES | PRÉSENTATIONS | PHOTOS | TOUS LES CLASSEMENTS

S O M M A I R E

080

CARTE POSTALE DE MALAISIE

Ceux qui n'avaient pas pris de parapluie n'ont pas choisi la meilleure stratégie...



082

ANALYSE : AUSTRALIE

Notre expert technique Pat Symonds vous dit pourquoi Melbourne fut un "classique"



086

ANALYSE : MALAISIE

Notre expert météo Pat vous dit ce que les top-teams auraient dû faire le samedi



090

LIONEL FROISSART

Le journaliste de *Libération* sur les GP craint déjà le retour de Flavio Briatore



091

RENAUD DE LABORDERIE

L'enquêteur en chef s'est penché sur le (probable ?) retour de Michelin en 2011



092

www.DayzEbook.com

À VENIR : ESPAGNE

Retour de la F1 en Europe à Barcelone, le tracé que les écuries connaissent le mieux

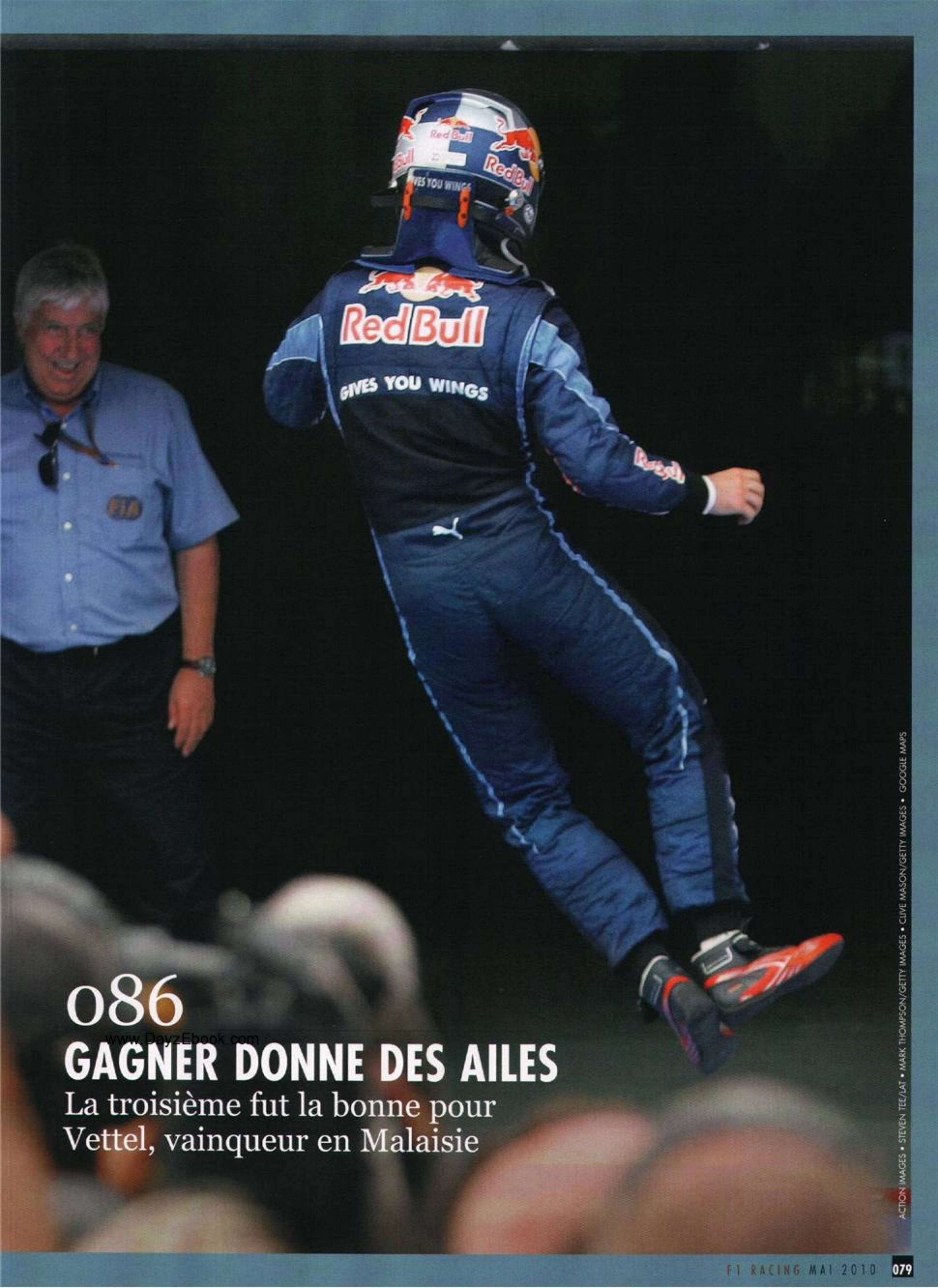


094

À VENIR : MONACO

Des yachts, le soleil, encore des yachts, la mer, encore des yachts, les filles, et la F1





086

www.DayzEbook.com

GAGNER DONNE DES AILES

La troisième fut la bonne pour Vettel, vainqueur en Malaisie

CARTE POSTALE DE MALAISIE

IMAGES LAT

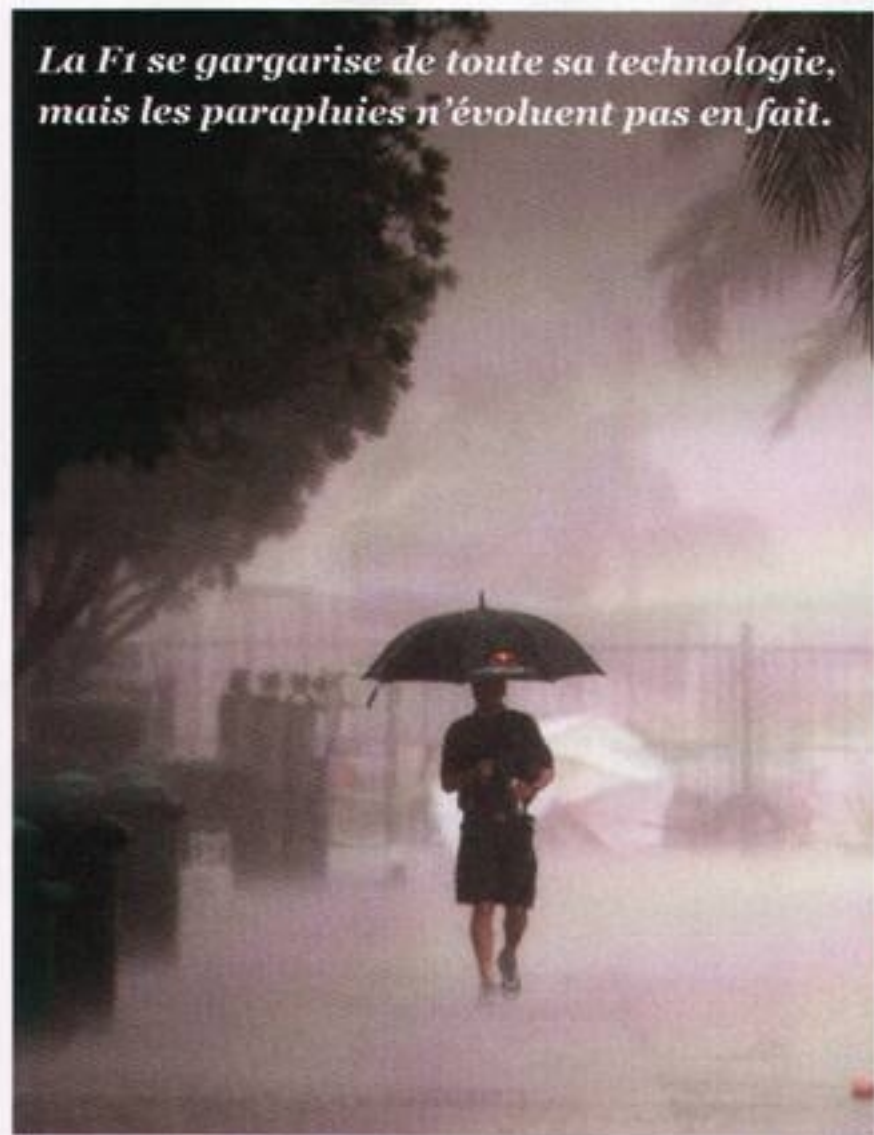
*Les photographes ont dû veiller
tard pour faire un cliché du site
quand il est le plus mis en valeur.*



*Faites coucou, les commissaires en train de se diriger vers leur
emplacement sur le circuit. Il y en a un qui suit, c'est sympa...*



*Concentration intense pour Alonso. Ou alors il a oublié
de retirer sa serviette en quittant sa chambre d'hôtel.*



La F1 se gargarise de toute sa technologie, mais les parapluies n'évoluent pas en fait.

Sebastian Vettel à Christian Horner :
« Mark, il m'arrive là, au maximum. »



Ces mécanos attendant leur pilote se demandent s'il ne s'est pas perdu...



« Le premier qui s'amuse à faire des donuts aura affaire à moi. »



La pluie pimente les qualifications et après on a les cheveux mouillés.



À Sepang, les nuages de pluie ne sont jamais loin quand la F1 arrive en ville.



« Si on s'est fait pas repérer, personne ne verra que notre voiture a huit roues. »



L'un des intérêts principaux de faire des GP si lointains est sur cette photo.



Ross Brawn et son acolyte ne sont pas sur la même stratégie côté lunettes.



PAT SYMONDS ANALYSE LE... GP D'AUSTRALIE

ALBERT PARK 28.03.10



Jenson fait taire ses détracteurs

Un bon choix de pneus et un nouvel abandon de Vettel ont propulsé Button en haut du podium

Après la volée de bois vert reçue par la F1 à l'issue de l'épreuve inaugurale disputée à Bahreïn, quelle meilleure réponse pouvait-elle apporter que ce splendide GP d'Australie ? Si l'on avait encore besoin d'une illustration des paramètres qui peuvent pimenter le spectacle, Melbourne s'est fait l'apôtre de ces derniers.

Dès l'ouverture de la pièce, l'une des têtes d'affiche attendait en coulisse : la météo, typique d'un automne victorien. L'incertitude qui planait sur le *timing* de son entrée en scène a posé le décor pour l'entracte et la scène finale. En général, la deuxième séance libre de Melbourne consiste à courir après les réglages sur

ce circuit non permanent, mais cette année, le jeu de cache-cache était exacerbé sur une piste aux conditions changeantes. La première partie de la séance, sur le sec, a démontré que les pneus durs montaient difficilement en température – une première leçon à retenir pour le dimanche. Après 30 minutes de roulage, la pluie a fait son apparition et les pneus intermédiaires étaient de rigueur. Mais alors que la trajectoire commençait à s'assécher, les gommes développaient du *graining*. Le deuxième enseignement du week-end était déjà tiré. Ceux qui avaient chaussé les deux types de gomme savaient qu'il y avait un recouvrement des temps, dans le bas de

la 1'30" – en fonction de la quantité d'essence qu'ils embarquaient. C'était la troisième leçon, celle qui ferait florès dans le cockpit de Jenson Button.

Un public tout acquis à la cause de Webber – qui avait signé le meilleur temps de la dernière séance d'essais libres – était prêt à célébrer son champion en qualification. La première phase a donné lieu au scénario traditionnel avec des voitures qui cherchent un air libre pour signer un tour rapide. Cette fois-ci, ce fut au tour de Petrov de rejoindre les nouvelles écuries dans la catégorie des éliminés du premier rang. Mais il était plus intéressant de se focaliser sur Massa dont le premier *run* était à 1"7 du meilleur temps. Un ultime tour lancé en pneus durs l'a péniblement replacé en 9e position.

Les Red Bull Racing dominaient les débats mais le fait marquant de la deuxième phase de qualification était de voir Hamilton plonger dans les stands pour demander un nouveau train de pneus alors qu'il venait de signer un tour médiocre en 1'28"586. Lewis a regagné la piste à six minutes du drapeau à damier et a réussi à boucler trois tours chronométrés, mais son plus rapide ne fut pas suffisant pour lui permettre d'échapper au couperet. Pour le pilote McLaren, le week-end avait mal commencé hors piste (l'affaire de son interpellation par la police pour avoir fait cirer les roues de sa Mercedes en agglomération) et tournait au cauchemar sur le circuit.

Webber trônait aux avant-postes jusqu'à ce que Vettel lui vole la vedette à quelques secondes du terme de la séance. Le public était ivre de joie lorsque Mark domina Alonso en Q3, mais sa joie fut de courte durée. Le bourreau s'appelait encore une fois Sebastian : l'Allemand venait de descendre sous la 1'24 et battait le record de Schumacher datant de 2004 (avec une voiture considérablement plus légère cependant). L'unique tentative de Button se concluait par un 1'24"675 (4e). Plus loin, Massa avait tout donné pour se hisser à la 5e place mais ne semblait toujours par à l'aise avec une voiture qui bougeait en tout sens. Le Brésilien était relégué à 0"7 de son équipier. Une fois encore, Rosberg devançait Schumacher de peu alors que Kubica et Sutil complétaient le top 10.

Le départ de la course devant être donné à 17 heures locales, les écuries ont passé l'après-midi à scruter les radars de la météo. Le vent qui soufflait au niveau du sol ne venait plus du nord-ouest mais de l'est, mais à plus haute altitude, il était toujours chargé de nuages lourds annonciateurs de pluie. À 25 minutes du départ, il pleuvait à 25 km de l'Albert Park. Au moment où le choix des pneus devait être arrêté, la pluie s'est mise à tomber sur la grille de départ et toutes les voitures ont été équipées de gommes intermédiaires – même si, à partir du virage 11, la piste semblait bien plus sèche que dans le premier secteur.

Lorsqu'il pleut, une F1 n'est pas légèrement plus difficile à piloter, elle est considérablement plus compliquée à maîtriser. Soyez un peu trop agressif sur les freins ou le volant et

l'auto sous-vire jusqu'à vous envoyer hors piste ; soyez trop nerveux avec l'accélérateur et vous vous retrouvez dans le sens inverse de la marche ; mais soyez trop prudent et vous êtes dernier ! De plus, la gestion des pneus requiert une adresse phénoménale lorsque la piste est mi-humide mi-sèche.

La première ligne 100 % RBR a pris un bon envol, même si Webber a un peu trop patiné. Mais le départ canon du jour fut signé Massa, de 5e jusqu'à l'abordage sur Webber à l'intérieur du premier virage. Derrière, trois champions du monde ont été pris dans le chaos : Schumacher a tassé Alonso qui a harponné Button. Alors que ce dernier tombait au 8e rang, Fernando et Michael sont passés par la case stands. Dans le même premier tour, Kobayashi voyait son aileron avant s'effondrer dans le virage 6, probablement à la suite d'une touchette dans le 3. Le Japonais a violemment percuté Hülkenberg, ce qui a eu pour conséquence de voir la voiture de sécurité s'ébrouer. Au *re-start*, Button a bataillé pour trouver l'adhérence sur le train arrière et Hamilton l'a dépassé sans coup férir dans le 6e tour au terme duquel allait intervenir le point cardinal de la course : Jenson choisissait de chauffer les slicks. Ça semblait un peu tôt sur le moment, mais c'était le pivot de la course.

Une règle d'or est de laisser le pilote choisir quand passer des slicks aux pluie

Lorsque j'étais en poste dans une écurie, j'avais pour règle d'or de laisser le pilote choisir quand il devait passer des pneus slicks aux pluie. Avant tout pour des raisons de sécurité, car seul le pilote peut apprécier la difficulté de la situation. Dans l'autre sens (des pluie aux slicks), la décision a toujours été collégiale car l'équipe est au courant des



Le chaos du premier virage est survenu quand Schumacher a serré Alonso, celui-ci partant en tête-à-queue après avoir touché Button.

temps enregistrés avec l'un ou l'autre type de gommes ainsi que des stratégies qui se développent en temps réel. Dans le cas présent, Button a pris la décision de manière unilatérale et lui-même doutait de son bien-fondé. Mais après une petite excursion hors piste au virage 3, Jenson fut une seconde plus rapide que la concurrence dans le secteur 2. Sa décision était la bonne.

Au 8e tour, la plupart des pilotes ont effectué un pit-stop. Vettel a attendu le 9e, Webber le 10e. À partir de cet instant, la course a véritablement démarré pour Button qui n'était qu'à 0"4 de Vettel. Pour ce dernier, il était temps de marquer son territoire et il s'est exécuté sans sourciller à raison de 0"7 par tour. Son avance a culminé à près de 5" mais au 26e tour, Sebastian – qui avait ressenti des difficultés dans les deux tours précédents – a tiré tout droit dans le virage 14. Les images ne laissaient pas de place au doute : la roue avant gauche avait du jeu.

Désormais sèche, la piste n'a pas tari la source inépuisable de dépassements de Lewis Hamilton. L'Anglais a débordé Rosberg à l'extérieur du virage 11. Pendant ce temps, Kubica s'était emparé de la 2e place et Alonso de la 7e. Entre les 29e et 34e tours, les Mercedes, Hamilton et Webber ont observé un second pit-stop. Le *graining* était visible sur



La vitesse est là mais, pour la seconde fois, le malchanceux Sebastian Vettel a été privé de la victoire par la mécanique.

EN QUATRIÈME VITESSE...

Quand Webber flingue Mark

Mark Webber est son meilleur avocat... du diable. L'Australien n'hésite jamais à se remettre en cause et fait le délice de la presse en osant endosser un costume que beaucoup de ses coreligionnaires pris en subversion dominicale trouvent étriqué. À Melbourne, le héros local rêvait de gloire, celle qu'il avait connue sur ce même circuit en 2002 en offrant la 5e place à l'écurie Minardi. Huit ans plus tard, au volant de la machine la plus efficace du plateau, Mark a craqué sous la pression. En qualification tout d'abord, où il avait avoué avoir fait son « pire tour au moment le plus important. » En course aussi, et surtout en harponnant Lewis Hamilton par deux fois – la dernière lui valant de dégringoler à la 9e place et d'écopier d'un blâme de la FIA.

Indéniablement rapide, Webber laisse trop souvent la pression l'envahir, rudoie ses adversaires par des manœuvres dangereuses, provoque des incidents (Brésil 2009) et/ou ruine ses qualifications : Malaisie 2004, Espagne 2005, Grande-Bretagne 2008 où il était parti en toupie dans Becketts durant premier tour de course. Il lui manque cette étincelle de génie qui fait la différence entre un grand et un bon pilote. Mark assure ne pas penser à la retraite mais Red Bull Racing pourrait y penser à sa place. Son contrat n'a été prolongé que d'une année, jusqu'à la fin de la saison 2010.

Frédéric Delarue



Webber est resté devant Hamilton en début de course, mais Lewis a pris l'avantage plus tard avant de se faire harponner par l'Australien.

LIGNE D'ARRIVÉE

les pneus arrière mais Kubica et les Ferrari ont démontré qu'une fois qu'il était meulé, leurs voitures et leurs gommes retrouvaient un certain équilibre. Ceux qui avaient monté des enveloppes neuves ont rapidement pu faire la jonction avec le train qui avait Kubica pour locomotive, mais il leur manquait un peu de performance pour toucher les dividendes de leur pit-stop.

À deux tours du but, Webber a perdu l'adhérence au freinage du virage 13 et harponné Hamilton, faisant perdre une place à la McLaren. Mark finit quant à lui 9e.

Hamilton ne s'est pas couvert de gloire en Australie. Après avoir défrayé la chronique en dehors de la piste, il a critiqué son écurie en public en se plaignant à la radio d'un second pit-stop qui était, selon lui, une mauvaise idée. En l'absence d'essais privés et avec le peu de gommes mises à disposition des écuries, les ingénieurs doivent extrapoler sur bien des points pour échafauder leurs stratégies. Bien sûr, ils peuvent déterminer si un pneu s'usera rapidement ou non mais ils ne peuvent anticiper son niveau de performance



C'est qui Lewis ? L'équipe McLaren félicite son petit nouveau, Button, qui s'impose au GP d'Australie pour la seconde année de suite.

après plusieurs tours. La température de la piste ayant chuté à 24°C en fin de course, il était envisageable qu'un pneu usé ne puisse pas rester dans la bonne fenêtre de température. Il fallait également composer avec le *graining*, et Hamilton n'avait pas couvert plus de quatre tours avec les pneus tendres avant la course. Qu'une décision soit bonne ou non, la F1 est un sport d'équipe et Hamilton n'avait pas plus le droit de critiquer son équipe

qu'elle de lui reprocher d'avoir vendangé une 3e place à Monza l'année dernière. À cette époque, le directeur de l'équipe, Martin Whitmarsh, n'avait pas tari d'éloges sur son pilote.

Button a donc obtenu une victoire méritée et bien plus savoureuse que celle de l'année dernière à Melbourne, qu'il devait principalement à la supériorité de sa monoplace. Mais le véritable vainqueur de l'automne australien a bien été la F1. **FO**

CLASSEMENT AUSTRALIE

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	Jenson Button McLaren	1h33'36"531	4e
2e	Robert Kubica Renault	+12"034	9e
3e	Felipe Massa Ferrari	+14"488	5e
4e	Fernando Alonso Ferrari	+16"304	3e
5e	Nico Rosberg Mercedes	+16"683	6e
6e	Lewis Hamilton McLaren	+29"898	11e
7e	Vitantonio Liuzzi Force India	+59"847	13e
8e	Rubens Barrichello Williams	+1'00"536	8e
9e	Mark Webber Red Bull	+1'07"319	2e
10e	Michael Schumacher Mercedes	+1'09"391	7e
11e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1'11"301	17e
12e	Pedro de la Rosa BMW Sauber	+1'14"084	14e
13e	Heikki Kovalainen Lotus	+2 tours	19e
14e	Karun Chandhok Hispania	+5 tours	22e
Abandon	Timo Glock Virgin	41 tours — suspension	23e*
Abandon	Lucas di Grassi Virgin	26 trs — hydraulique	24e*
Abandon	Sebastian Vettel Red Bull	25 tours — roue	1er
Abandon	Adrian Sutil Force India	9 tours — moteur	10e
Abandon	Vitaly Petrov Renault	9 tours — tête-à-queue	18e
Abandon	Bruno Senna Hispania	4 tours — hydraulique	21e
Abandon	Sébastien Buemi Toro Rosso	0 tour — accident	12e
Abandon	Nico Hülkenberg Williams	0 tour — accident	15e
Abandon	Kamui Kobayashi BMW Sauber	0 tour — accident	16e
Pas parti	Jarno Trulli Lotus	0 tour — hydraulique	20e

*part de l'allée des stands

CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																			PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1er	Fernando Alonso Ferrari	25	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
2e	Felipe Massa Ferrari	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
3e	Jenson Button McLaren	6	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
4e	Lewis Hamilton McLaren	15	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
5e	Nico Rosberg Mercedes	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
6e	Robert Kubica Renault	0	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
7e	Sebastian Vettel Red Bull	12	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
8e	Michael Schumacher Mercedes	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
9e	Vitantonio Liuzzi Force India	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
10e	Mark Webber Red Bull	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
11e	Rubens Barrichello Williams	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
12e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
13e	Adrian Sutil Force India	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
14e	Pedro de la Rosa Sauber	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
15e	Heikki Kovalainen Lotus	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
16e	Karun Chandhok Hispania	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
17e	Nico Hülkenberg Williams	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18e	Sébastien Buemi Toro Rosso	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
19e	Jarno Trulli Lotus	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20e	Bruno Senna Hispania	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
21e	Timo Glock Virgin Racing	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
22e	Vitaly Petrov Renault	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
23e	Kamui Kobayashi Sauber	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
24e	Lucas di Grassi Virgin	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

www.DayzEbook.com

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Ferrari 70 pts	7	Williams Cosworth 5 pts
2	McLaren Mercedes 54 pts	8	Toro Rosso Ferrari 0 pt
3	Mercedes-Benz 29 pts	9	Sauber Ferrari 0 pt
4	Renault 18 pts	10	Lotus Cosworth 0 pt
5	Red Bull Renault 18 pts	11	Hispania Cosworth 0 pt
6	Force India Merc. 8 pts	12	Virgin Cosworth 0 pt

Pour toutes les stats sur la F1 : WWW.FORIX.COM



Mark Webber a réalisé le meilleur tour en 1'28"358.



Première victoire de Jenson depuis le GP de Turquie en juin 2009.

EN EXCLUSIVITÉ : VIVEZ UNE COURSE AUTO COMME UN VRAI PILOTE



Simulateurs type Formule 1

Le championnat du monde de course automobile sur simulateurs se terminera les 2 et 3 juillet par un week-end de finale où les 432 meilleurs pilotes du classement s'affronteront pour le titre et une Porsche Cayman d'une valeur de 53 000 euros. Il est encore temps pour y participer puisque les qualifications ne se termineront que le 20 juin prochain. Ouverte à tous, cette compétition vous permettra de vous sentir dans la peau d'un véritable pilote. D'abord parce qu'il s'agit de véritables véhicules montés sur vérins qui retranscrivent au plus proche du réel les sensations de pilotage. Ensuite parce qu'il y a autour de la compétition une véritable émulation, les compétiteurs se prennent vraiment au jeu et créent une véritable ambiance de grand prix.

Classement Provisoire :

Formule 1

Nicolas Patala 39.914 km

Fabrice Patala 39.840 km

Céline Omnes 39.544 km

Rallye

Morgan Valverde 16.172 km

Celine Omnes 15.923 km

Mathias Drevet 15.626 km

Endurance

Morgan Valverde 23.063 km

Vincent Fournier 23.001 km

Fabrice Patala 22.933 km

www.DayzEbook.com



A gagner une Porsche Cayman d'une valeur de 53 000 euros

iway

Mettez à jour vos sensations



PAT SYMONDS ANALYSE LE... GP DE MALAISIE

SEPANG 04.04.10



Comme des Red Bull dans l'eau

www.DayzEbook.com

La pluie a fait pétiller les qualifications et donné du tonus au géant de la boisson énergétique gazeuse

Le lundi matin suivant le Grand Prix de Malaisie, les outsiders repassaient en boucle leur moment de gloire, celui de cette séance de qualification où ils avaient laminé McLaren et Ferrari. Croire que ces écuries expérimentées sont mal informées serait naïf. Pourtant, elles ont semblé manquer d'informations précises sur l'évolution du temps. Elles se sont peut-être aussi trop reposées sur les données de leur radar météo. On pourrait enfin penser qu'avec autant d'Anglais en Formule 1 et avec une moyenne annuelle de 153 jours de pluie en Grande-Bretagne, les intempéries sont une spécialité de chacune des écuries du plateau...

Il y a bien longtemps, j'ai appris qu'une compréhension basique de la météorologie risquerait de se mettre en travers de mon chemin lorsqu'il s'agirait de prendre les bonnes décisions en course. Aussi ai-je décidé de comprendre – dans la mesure de mes moyens – puis de mettre en pratique les conseils des experts dont nous nous étions attachés les services. Chez Renault, à une époque où l'écurie était plus fortunée, nous avions pour habitude de remettre notre destin entre les mains d'une société, RaceMet, qui nous fournissait des conseils. Ça a souvent porté ses fruits.

Un radar météo, une fois bien calibré,

est idéal pour traquer la pluie. Malheureusement, dans des lieux soumis à un climat tropical comme la Malaisie, la plupart des averses ne vient pas d'un front froid mais de pluies dites "connectives". Elles tombent des cumulonimbus que l'on a vu s'accumuler dans le ciel de Sepang durant tout le week-end. Elles s'abattent généralement sous forme d'averses dont l'intensité varie et elles sont de courte durée. Elles tombent lorsque l'air chargé d'humidité s'élève du fait des fortes températures. En montant, ils perdent environ 6,5°C tous les mille mètres. Lorsqu'ils atteignent la température du point de rosée, l'air est saturé en eau et la pluie tombe.

À Sepang, les données de la Formula One Management annonçaient une humidité inférieure à celle livrée par les services de l'aéroport de Kuala Lumpur qui est, en gros, de l'autre côté de la rue par rapport au circuit. S'ils avaient interrogé leurs données, ils auraient trouvé qu'avant les qualifications, la température était de 25°C et le point de rosée à 24°C – ce qui correspond à une humidité de 90%. En d'autres termes, les conditions idéales pour les pluies connectives étaient réunies. Les stratégies des écuries reverront peut-être leur copie avant Monaco, lorsqu'ils rencontreront un phénomène appelé "précipitations orographiques". C'est la raison pour laquelle Monaco est également le sujet d'averses inattendues...

On ne peut pas échapper au fait que sous des climats tropicaux, la pluie est difficile à prévoir. En gardant cette incertitude en tête, le plus sûr est de faire un tour très tôt dans la séance pour s'assurer d'avoir un temps. Cela dit, notons que Mark Webber et Nico Rosberg ont quitté l'allée des stands après les McLaren et les Ferrari, et ont réussi à faire un chrono correct.

Une fois plongées dans ces conditions, les écuries doivent faire face au dilemme du choix des pneus. C'est une situation qui n'est pas sans rappeler celle de la grille de départ, qui est bien plus difficile que celle d'un changement de pneus en cours d'épreuve. Il faut prendre en compte la part de risque. Pour faire simple, si les conditions le permettent, on gagne beaucoup de temps en chaussant les pneus slicks plutôt que les intermédiaires (Button l'a démontré en Australie) ou les intermédiaires plutôt que les pluie (comme Webber l'a fait en qualification). C'est d'autant plus vrai sur un circuit composé de grandes courbes rapides, où les pneus bougent beaucoup et donnent au pilote une mauvaise idée de ce que fait sa monoplace. L'histoire a démontré que bien souvent, le pilote qui chausse le premier les pneus les plus agressifs en tire un grand bénéfice.

Mais le plus important reste cette question : les conditions le permettent-elles ? Malheureusement, le revers de la médaille du courage est l'aquaplaning. J'ai donc été surpris de voir Webber opter pour les intermédiaires plutôt qu'un Kobayashi qui ne risquait que de perdre deux places si tout était allé de travers, mais qui aurait aussi bien pu

Hamilton rivalise avec Räikkönen

Donc, Lewis Hamilton n'a pas réédité l'exploit que McLaren-Mercedes appelait de ses vœux. Quelques heures avant le départ du Grand Prix de Malaisie, le directeur de l'écurie, Martin Whitmarsh, se remémorait l'exploit de Kimi Räikkönen au Grand Prix du Japon 2005 : une remontée de la 17^e place sur la grille (contre-performance provoquée par le bris de son moteur ainsi que par des qualifications perturbées par la pluie) à la plus haute marche du podium. Poleman et 2^e à l'arrivée, Giancarlo Fisichella entend encore résonner les critiques.

De la 20^e place à la 6^e sous le drapeau à damier de Sepang : il manquait à Hamilton deux places gagnées (et surtout une victoire) pour faire aussi bien que Räikkönen. La performance de Lewis restera tout de même dans les annales.

De 21^e à 7^e, Felipe Massa a fait aussi bien mais l'impression de puissance dégagée par le pilote anglais force le respect. Lorsque les prestations d'ensemble d'Hamilton, d'Alonso et de Vettel seront épurées de certains contre-temps malchanceux ou malheureux, on pourrait bien trouver en eux les trois prétendants au titre 2010.

Frédéric Delarue



S'élançant troisième sur la grille, Vettel a passé Rosberg et son équipier Webber au premier virage - et la course était jouée...



Michael Schumacher a encore souffert avant qu'un goujon de roue arrière baladeur ne le force à abandonner en début de course.

jouer la pole position si les conditions lui avaient souri ! Webber et ses intermédiaires était près d'une demi-seconde plus rapides que Vettel et ses pneus pluie. Si cette différence est à mettre sur le compte des pneus, Kamui aurait-il pu signer un 1'50"3 au lieu d'un 1'51"7 ? Peu importe, tout le crédit revient à Webber et à son équipe.

Les qualifications ayant été disputées sur une piste humide, les pilotes avaient toute liberté pour choisir avec quels pneus ils prendraient le départ. Le choix n'était pas

Quand les ténors vocalisent en fond de grille, le GP a des chances d'être beau

facile car si la piste devait rester sèche sur la durée de la course, encore fallait-il choisir dans quel ordre utiliser les deux spécifications de Bridgestone.

Le samedi matin, en partant du principe que les écuries n'avaient pas caché leur jeu avec les quantités de carburant, les pneus tendres étaient bien plus compétitifs qu'il n'y paraissait en début de week-end - l'avantage se chiffrait à sept dixièmes de seconde environ. De plus, sur une grille chamboulée et en tenant compte du fait qu'il est difficile de dépasser et que le premier tour est crucial, il était évident que les pneus tendres aideraient à gagner du terrain dans les premiers mètres du Grand Prix. Cependant, à en juger par les longs *runs* entrepris par les deux Toro Rosso le vendredi après-midi, on pouvait s'attendre à une forte dégradation des pneus tendres. À l'aide de ces données, on pouvait estimer le croisement entre les performances des deux types de gommes aux alentours du 18^e tour sur une piste peu adhérente lavée par les averses du samedi. Dans la réalité, les premiers pit-stops des adeptes des pneus tendres sont survenus autour du 20^e tour. La révision des stratégies a donc été minime, en théorie.

Les pilotes qui ont pris le départ en Brid-

gestone durs avaient moins de données à leur disposition mais pouvaient compter sur une analyse en temps réel afin d'estimer quel serait le meilleur moment pour monter les pneus slicks. En utilisant ces derniers en fin de parcours, alors que le dépôt de gomme était maximal, ils souffraient moins de la dégradation et leur durée de vie était prolongée. Ceux qui ont pris le départ avec les pneus durs devaient tabler sur un premier relais long de 25 tours. Lesquels des adeptes des pneus slicks ou des durs ont finalement pris la bonne décision ? Comme les données le suggèrent, je pense que ce sont ceux qui ont démarré avec les pneus tendres, comme les deux pilotes Red Bull Racing, Rosberg, Kubica et Sutil... bref, ceux qui ont pris les cinq premières places ! Mais ce n'était probablement pas la seule raison de leur classement à l'arrivée.

Le résultat final n'explique pas pourquoi Lewis Hamilton a surpassé Jenson Button. Son départ fabuleux et ses premiers tours l'ont certainement aidé. N'oublions pas qu'il a été longtemps retenu par Sutil. Mais il est intéressant de constater qu'à partir du 13^e tour, ses temps étaient proches de ceux des Red Bull, tout comme ceux de Button avec les mêmes pneus.

Fernando Alonso a également livré une prestation solide. Il a dû composer avec une boîte de vitesses récalcitrante qui peinait à descendre les rapports. Les dépassements s'opérant généralement au freinage, un pilote



Après avoir dépassé Vitaly Petrov, Hamilton a reçu un avertissement pour avoir louvoyé en se protégeant des attaques du pilote Renault.

www.DayzEbook.com

LIGNE D'ARRIVÉE

doit disposer d'une voiture au sommet de sa forme dans ce domaine précis. L'équilibre au freinage doit être optimal et rétrograder doit pouvoir se faire en douceur – sans quoi les chances de dépassement sont fortement compromises. Étant donné ce avec quoi il a dû composer, Fernando nous a gratifiés d'un pilotage particulièrement bien inspiré. Il est possible que la casse de son moteur ait été due au stress subi par le bloc pendant la descente des rapports.



Vettel célèbre enfin sa première victoire de la saison qui, avec le nouveau barème, le replace directement dans la course au titre.



Week-end frustrant pour Ferrari, un peu compensé par le fait de voir Massa et Alonso pointer aux premières places du championnat.

Une mention spéciale à Kubica et à sa 4e place. Je sais que l'équipe Renault pense le plus grand bien de lui, et il lui a donné raison. Adrian Sutil fut tout aussi impressionnant. C'est un pilote dont la réputation a été toute rose ou toute noire par le passé. Sa vitesse intrinsèque n'est pas remise en cause, mais il passe pour être un aimant à incidents. La défense qu'il a opposée à Hamilton lors des 20 derniers tours a été tout simplement géniale. Jaime Alguersuari a franchi

un palier en ramenant ses premiers points à Toro Rosso et en dépassant Nico Hülkenberg dans le très rapide virage n°5.

Globalement, sans atteindre les sommets de Melbourne, le GP de Malaisie a été très agréable à suivre. Mais il est certain qu'une grille de départ où la plus grande partie des ténors vocalise depuis les dernières places a toujours plus chance de toucher son public. Ça, et une petite averse déclenchée au moment opportun... **FO**

CLASSEMENT MALAISIE

POSITION	PILOTES	TEMPS DE COURSE	POSITION GRILLE
1er	Sebastian Vettel Red Bull	1h33'48"412	3e
2e	Mark Webber Red Bull	+4'849	1er
3e	Nico Rosberg Mercedes	+13'504	2e
4e	Robert Kubica Renault	+18'589	6e
5e	Adrian Sutil Force India	+21'059	4e
6e	Lewis Hamilton McLaren	+23'471	20e
7e	Felipe Massa Ferrari	+27'068	21e
8e	Jenson Button McLaren	+37'918	17e
9e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	+1'10"602	14e
10e	Nico Hülkenberg Williams	+1'13"399	5e
11e	Sébastien Buemi Toro Rosso	+1'18"938	13e
12e	Rubens Barrichello Williams	+1 tour	7e
13e	Fernando Alonso Ferrari	+2 tours – moteur	19e
14e	Lucas di Grassi Virgin	+3 tours	24e
15e	Karun Chandhok Hispania	+3 tours	22e
16e	Bruno Senna Hispania	+4 tours	23e
17e	Jarno Trulli Lotus	+5 tours	18e
Non classé	Heikki Kovalainen Lotus	46 tours	15e
Abandon	Vitaly Petrov Renault	32 tours – boîte	11e
Abandon	Vitantonio Liuzzi Force India	12 trs – accélérateur	10e
Abandon	Michael Schumacher Mercedes	9 trs – perte roue	8e
Abandon	Kamui Kobayashi Sauber	8 tours – moteur	9e
Abandon	Timo Glock Virgin	2 tours – accident	16e
Pas parti	Pedro de la Rosa Sauber	0 tour – moteur	12e

CHAMPIONNAT

POSITION	PILOTES	MANCHES																			PTS
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1er	Felipe Massa Ferrari	18	15	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
2e	Fernando Alonso Ferrari	25	12	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
3e	Sebastian Vettel Red Bull	12	0	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
4e	Jenson Button McLaren	6	25	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
5e	Nico Rosberg Mercedes	10	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
6e	Lewis Hamilton McLaren	15	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
7e	Robert Kubica Renault	0	18	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
8e	Mark Webber Red Bull	4	2	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
9e	Adrian Sutil Force India	0	0	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
10e	Michael Schumacher Mercedes	8	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9
11e	Vitantonio Liuzzi Force India	2	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
12e	Rubens Barrichello Williams	1	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
13e	Jaime Alguersuari Toro Rosso	0	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
14e	Nico Hülkenberg Williams	0	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
15e	Sébastien Buemi Toro Rosso	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
16e	Pedro de la Rosa Sauber	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
17e	Heikki Kovalainen Lotus	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
18e	Karun Chandhok Hispania	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
19e	Lucas di Grassi Virgin	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
20e	Bruno Senna Hispania	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
21e	Jarno Trulli Lotus	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
22e	Timo Glock Virgin	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
23e	Vitaly Petrov Renault	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
24e	Kamui Kobayashi Sauber	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Ferrari 76 pts	7	Williams Cosworth 6 pts
2	McLaren Mercedes 66 pts	8	Toro Rosso Ferrari 2 pts
3	Red Bull Renault 61 pts	9	Sauber Ferrari 0 pt
4	Mercedes-Benz 44 pts	10	Lotus Cosworth 0 pt
5	Renault 30 pts	11	Hispania Cosworth 0 pt
6	Force India Merc. 18 pts	12	Virgin Cosworth 0 pt

Pour toutes les stats sur la F1 : WWW.FORIX.COM



Mark Webber a réalisé le meilleur tour en 1'37"054.



Double RBR, et premier podium 2010 pour Rosberg et Mercedes.

OFFREZ UN ÉCRIN

A VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE
PEUT CONTENIR
JUSQU'À DOUZE
NUMÉROS



POUR VOUS

19⁹⁰ €

LA RELIURE F1 RACING

COMMANDEZ

VOTRE RELIURE*

F1 RACING

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :
F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

Nombre de reliures : x 19,90 € (prix unitaire, port compris), soit un total de : €.

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal [][][][][] Tél E-mail

Je suis abonné oui non

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

Chèque bancaire ou postal à l'ordre de F1 RACING

Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vnyelle@bandbmedia.com

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



BORDS DE PISTES

Le regard perçant de **Lionel Froissart** sur le monde de la F1...

Qui a gagné ? Qui a perdu ? La puissante FIA ou le retors Flavio ? On va donner un score de parité. Un partout, la balle au centre. Car, à n'en pas douter, le flamboyant – enfin, de moins en moins flamboyant – italien reviendra dans la partie. Pas tout de suite,

puisque l'ancien grand manitou des équipes Benetton, Minardi, Ligier et Renault a trouvé un terrain d'entente pour atténuer les sanctions initiales prononcées par le conseil mondial de la FIA mais contestées par le Tribunal de Grande instance de Paris qui ne reconnaissait pas aux instances "juridiques" de la Fédération le droit d'appliquer de telles sanctions (bannissement à vie).

Dans un premier temps, la FIA avait envisagé d'interjeter l'appel, mais il est très vite apparu que les trois parties (puisque Pat Symonds était également frappé d'un bannissement de cinq ans de toute activité dans le sport auto) risquaient de s'engager dans un interminable marathon judiciaire coûteux à tout point de vue.

Finalement, en reconnaissant une part des responsabilités – sans toutefois accepter leur culpabilité – dans l'affaire du crashgate de Singapour 2008, Briatore et Symonds ont promis de se tenir

à l'écart d'un poste de responsabilité dans le sport auto au moins jusqu'à la fin de 2011 pour les compétitions placées sous la responsabilité de la FIA et jusqu'au 31 décembre 2012 pour ce qui est de la F1. Pour faire court et en clair, cela veut dire que Briatore sera probablement de retour aux affaires – c'est bien le mot – dès 2013, en espérant que ce millésime ne porte pas malheur à la discipline.

Car le risque est le suivant. Dans moins de trois ans, Bernie Ecclestone aura 82 ans et si Dieu lui prête vie jusque-là (pour l'instant, il affiche une forme olympique), il lui faudra bien songer à sa succession. Ecclestone n'a jamais fait mystère de son amitié avec Briatore (on ne se dévore pas entre grands requins blancs) et a même suggéré que l'Italien était l'homme idoine pour prendre sa succession. Aïe ! Ce n'est sans doute pas une très bonne nouvelle pour la discipline, même si l'action d'Ecclestone se limite normalement à l'as-

pect commercial. Espérons que la société d'investissements CVC Capital, qui détient les droits commerciaux, et la FOTA, qui regroupe les équipes, se montreront vigilantes pour endiguer les possibles débordements du futur patron des GP – dont on sait qu'il n'a jamais été très sensible à l'aspect purement sportif de la Formule 1.

Bernie remplacé par Briatore ? Aïe ! Sans doute pas une bonne nouvelle pour la F1

• Ça n'a rien à voir, mais vous avez sans aucun doute conservé le n° de F1 Racing du mois dernier. Je vous invite à le reprendre quelques instants et à l'ouvrir sur la double page 50-51. Regardez la photo de Sebastian Vettel en action. Il y a un détail étonnant à relever. J'attends vos commentaires sur www.borsdepistes.com

L'EUROPE COMME UNE PEAU DE CHAGRIN

SI AU NIVEAU de la politique internationale, l'Europe ne cesse d'étendre sa zone d'influence, c'est loin d'être le cas en F1. À dire vrai, les jours des GP "historiques" sont comptés. Regardez comment l'épreuve française a disparu du paysage sans que cela ne provoque une quelconque levée de boucliers. Bien sûr, quelques illuminés ont cru la ressusciter chez Mickey ou à proximité des quartiers difficiles de Mantes-la-Jolie ou encore de Sarcelles. Un doux rêve. Une poignée d'écologistes ont suffi à enterrer ces projets un peu fous.

La France n'organisera probablement plus jamais de GP, l'Angleterre est en sursis et devra résister à force de lobbying en tout genre, l'Allema-

gne (malgré ses constructeurs et ses pilotes) perdra à court terme son épave. L'Italie se repose sur la puissance de Ferrari pour faire de Monza un rendez-vous incontournable, mais ce sera sans doute le dernier survivant. Monaco ? C'est Monaco. Un business-Grand Prix indémodable. Valence a failli disparaître après une seule édition. Barcelone doit beaucoup à la présence d'Alonso en F1. Le futur du GP de Turquie n'est pas brillant. Idem pour celui de Hongrie. Le rendez-vous belge de Spa est un miracle permanent qui repose beaucoup sur la notoriété de son circuit (et aussi les intérêts d'Ecclestone). Sur les quelques rendez-vous européens ou assimilés, plus de la moitié ont un avenir sombre. Et ce ne sont pas les candidatures déclarées de l'Inde, de la Russie ou de New York aux États-Unis qui risquent d'arranger les choses.

ALONSO, HOMME D'INFLUENCE

UN PILOTE PLUS LATIN que latin peut-il réussir chez Ferrari ? L'histoire de cette équipe mythique a souvent démontré que dans ce cas, l'émotion l'emporte souvent sur la raison.

Bien sûr, Felipe Massa peut lui aussi être considéré comme un latin. Mieux, du sang italien – qu'il a chaud – coule dans ses veines. Mais le Brésilien n'a jamais été vu comme le sauveur ou un n°1, tout juste comme le successeur désigné de Michael Schumacher. Et voilà qu'on lui met dans les pattes un Espagnol chaud bouillant, considéré par beaucoup d'observateurs

comme le meilleur pilote du moment – ce qui reste à démontrer sur la piste bien sûr – avec ce petit plus qui a son importance : Alonso fait passer de l'électricité dans la foule, sans parler du penchant fanatique des supporters espagnols auxquels se mêlent les tifosi de la péninsule.

Autre détail : Alonso est l'homme sandwich de Santander, puissant groupe bancaire espagnol qui étend son influence à toute la planète finance et assure à son champion un confortable salaire – ce qui est normal pour un sportif de ce niveau mais lui offre aussi, de fait, une attention toute particulière de la part des dirigeants de Ferrari qui, son prestige mis à part, ont tout de

même des comptes à rendre à leurs actionnaires et à leur conseil d'administration.

Une question se pose. Est-il bon d'avoir un homme – son pilote vedette en l'occurrence – qui véhicule une telle influence dans une équipe de course ? Si par malheur – sauf pour les rares supporters de Massa –, le petit brésilien venait à tailler des croupières au Roi des Asturies, l'ambiance au sein de la Scuderia en deviendrait à coup sûr à couper au couteau.

Mais pas d'inquiétude ! Maranello a traversé bien d'autres tempêtes, et surfé sur des vagues bien plus méchantes. Les pilotes passent, la Scuderia Ferrari reste.



DANS LA COULISSE

D'une course à l'autre, Renaud de Laborderie ne laisse rien passer

Quand Bridgestone annonça, le 1er novembre 2009 à Abou Dhabi, son retrait de la Formule 1 pour la fin 2010, Bernie Ecclestone, déjà averti, ne broncha pas. De tous les problèmes posés par le remplacement du fabricant japonais, le plus

complexe (et le moins connu) concerne l'exclusivité sur les panneaux publicitaires des Grands Prix selon les termes d'un accord avec All Sport management. D'ailleurs, cette exclusivité avait pesé lourd dans le départ de Michelin en 2006...

Début 2010, Michelin s'est informé sur la pérennité de cette clause, plus importante en soi que les "suggestions" techniques sur les dimensions des pneus arrière. Cet accord d'exclusivité ne figure plus à l'ordre du jour.

deux producteurs coréens (Hankook et Kumho) candidats pour remplacer Bridgestone. Côté financement, Michelin n'investira pas en 2011 autant que Bridgestone en 2010 (près de \$100 millions pour 40 000 pneus, chiffre évolutif en fonction du nombre d'écuries), et proposera un tarif uniforme aux écuries. Et quant à la notion de concurrence, Michelin ne se sent pas une vocation comparative avec les pneus coréens qui bénéficieraient d'une dimension mondiale instantanée.

Bibendum n'investira pas en 2011 autant que Bridgestone ne le fait cette année

www.DayzEbook.com



Même après avoir juré qu'on ne l'y reprendrait plus, Michelin a sans doute toujours gardé un œil (bien ouvert) sur la F1.

Détail confidentiel : Michelin a reçu le soutien non moins confidentiel des écuries et des constructeurs !

Autrement dit, Michelin pourra, en cas de retour, exploiter normalement sa présence événementielle en F1.

Deux autres problèmes se dessinent. L'investissement de recherche et de fourniture, et l'attitude réservée des écuries vis-à-vis des

GP DE CORÉE : TOUT LE MONDE RIT JAUNE

EN THÉORIE, les organisateurs du Grand Prix de Corée auraient dû, le lundi 22 mars 2010, tout dévoiler sur l'événement prévu pour le 24 octobre. À Melbourne, lors du Grand Prix d'Australie (28 mars), les initiés ne s'interrogeaient plus sur la validité de cette échéance pourtant souhaitée par la Formula One Management (FOM) de Bernie Ecclestone. Ils prenaient leur parti de la précarité globale qui entoure ce projet (lenteur des travaux d'infrastructure, carence des accès routiers et de l'équipement hôtelier entre autres).

À Sepang, le week-end du Grand Prix de Malaisie, une délégation dirigée par le promoteur de celui de Corée invita Ecclestone pour un dîner à "vocation exploratoire". Là, Bernie annonça l'envoi d'une délégation FOM et All Sport Management sur le site de Joella au lendemain du Grand Prix de Chine (18 avril). Du coup, les Coréens sourirent (vraiment) jaune, tout en multipliant les engagements de respect des délais d'exécution des travaux !

Cela posé, pour rassurer les écuries et les professionnels des Grands Prix sur les condi-

QUAND FERRARI OUBLIE SCHUMACHER

EN PRÉSENTANT le jeudi 1er avril la Ferrari 458 Italia, dernière-née de Maranello, Kuala Lumpur affirmait sa priorité avant le GP de Singapour (26 septembre).

Ferrari harmonise généralement la sortie d'une nouvelle voiture avec son histoire sportive. Une référence audio-visuelle servait de fil rouge à cette manifestation dans le bâtiment futuriste de Naza Italia, en plein faubourg chic de Putra Jaya. À coup d'images du passé (Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Niki Lauda, entre autres), Ferrari remontait le cours de sa légende. Curieusement, alors que Michael Schumacher avait enfiévré les rues de Kuala Lumpur au volant de sa Mercedes GP Petronas, il n'apparut que furtivement, sans mention de son nom, sur ce splendide film d'une vingtaine de minutes. Cette stratégie était méthodiquement calculée et appliquée.

Des deux derniers champions du monde sur Ferrari (Michael Schumacher et Kimi Räikkönen), seul le premier est en activité en F1 – mais chez Mercedes. Pour le marketing de Ferrari, même focalisé sur des voitures d'exception, la présence de Michael Schumacher sur les circuits est une offensive, voire une offense, contre Maranello. L'histoire de Michael Schumacher chez Ferrari est discrètement mise de côté, du moins dans les réseaux commerciaux et à propos des nouveaux modèles de la marque.

Cela dit, certains familiers de la Scuderia ne saisissent pas la vraie signification de cette tactique. Ils s'en tirent avec une phrase lapidaire : « C'est la volonté de Luca di Montezemolo ». Et d'ajouter un rappel historique : « À l'arrivée de Jean Todt comme directeur sportif, en 1993, Montezemolo a mis deux ans pour écarter Niki Lauda, double champion du monde Ferrari devenu consultant attitré ».

En comparaison, Michael Schumacher, quintuple champion du monde Ferrari entre 2000 et 2004 puis consultant de 2007 à 2009, n'a donc pas autant duré que Lauda...

tions de Joella, une autre échéance a été fixée au 24 août – deux mois avant la course. À suivre...

ROBERT KUBICA PRESENTE LE...

Après quatre courses lointaines, voici venir le premier GP européen de la saison, dans la banlieue de Barcelone. Mieux vaudra se pointer tôt, surtout le dimanche, car les supporters de Fernando Alonso prendront d'assaut les routes de la région



GRAND PRIX D'ESPAGNE

BARCELONE 09.05.10 COURSE 5 SUR 19

« **Barcelone est un** des tracés que les pilotes connaissent le mieux en raison des nombreux tests qu'ils y font. C'est donc un GP pour lequel tout le monde est préparé à 100% en termes de set-up, tous les ingénieurs et tous les pilotes sachant l'impact que trois degrés d'écart dans la température de la piste auront sur l'équilibre de la voiture. C'est toujours un super week-end avec une bonne ambiance, et voir Fernando Alonso dans une Ferrari sera intéressant pour le public espagnol. Le tracé comporte quelques portions à haute vitesse, mais le dernier secteur est très lent et il faut trouver le meilleur compromis. Trouver la performance et l'équilibre optimaux peut être compliqué ; dans le passé, j'ai toujours opté pour des réglages favorisant les courbes lentes et fait tout ce que je pouvais dans les portions rapides, tellement la traction à basse vitesse et la stabilité au freinage sont importantes, surtout s'il fait chaud – en raison de la forte dégradation des pneus. Comme la surface de la piste est assez lisse, on peut s'attendre à tirer le maximum de grip des gommes. »

www.DayzEbook.com

Grand Prix d'Espagne : ce qu'il faut savoir

Tours	66	Météo attendue	19°C, ensoleillée
Site	Circuit de Catalogne, Barcelone	Situation	20 km au nord-est de Barcelone
Longueur circuit	4,655 km	Fuseau horaire	GMT + 2 heures
Distance course	307,23 km	Horaires (heure française)	
Record du tour	1'21"670 (2008) Kimi Räikkönen (Ferrari)	Jeudi 6 mai	
Pole 2009	1'20"527 Jenson Button (Brawn)	Essais 1	10h00 – 11h30
Vainqueur 2009	Jenson Button (Brawn)	Essais 2	14h00 – 15h30
Pneus	Tendres/durs	Samedi 8 mai	
		Essais 3	11h00 – 12h00
		Qualification	14h00
		Dimanche 9 mai	
		Course	14h00
		Couverture TV et radio	
			TF1, Eurosport, RMC Info et Europe 1, ainsi que le live timing via "F1 2009 Timing Application" pour iPhone et sur le site www.formula1.com



T3



T3 (RENAULT) 5E VITESSE, 235 KM/H

« Après la ligne droite des stands, on doit freiner fort puis remettre de la puissance pour le Turn 3 – en s'assurant de ne pas avoir trop de sous-virage car on entre dans le virage avec autant de vitesse que possible. La trajectoire dépend du vent, ce qui peut influencer l'équilibre et particulièrement le grip à l'avant. Certains utilisent plus de piste dans le T2 et vont moins au large à l'approche du T3 car on n'a pas le temps de bien se placer, d'autres sacrifient un peu à la sortie du T2 pour aller plus au large dans le T3. »

T9



T9 (CAMPSA) 5E VITESSE, 230 KM/H

« Une fois qu'on le connaît, ce virage n'est plus vraiment un problème, mais il est assez "piégeux" car situé sur une crête – et on ne voit pas la sortie. Une fois dedans, on sait où se trouvent les vibreurs. C'est le genre de virage où l'on espère ne pas "perdre" la voiture ; si c'est le cas, on tape assez fort... On le négocie sur le cinquième rapport suivant la charge en carburant. »

T10



T10 (LA CAIXA) 2E VITESSE, 75 KM/H

« Encore un virage "piégeux" qui requiert un gros freinage. Les voitures souffrent souvent d'une mauvaise stabilité au freinage en raison des petites bosses et la dégradation des pneus complique aussi les choses. On est limité en traction à la sortie, suivant la voiture dont on dispose, sur les deux premiers rapports. Puis on entre dans le T11, qui n'était plus vraiment un virage l'an dernier car on le prenait aisément à fond en pouvant attaquer vraiment le vibreur très plat. Avec beaucoup d'essence, ce ne sera peut-être pas si simple. »



www.DayzEbook.com

ROBERT KUBICA PRESENTE LE...

Un étroit ruban d'asphalte qui serpente entre les yachts dans ce port de la Côte d'Azur ? On parle bien sûr du plus célèbre rendez-vous du calendrier, dans les rues de la Principauté – et un peu devenu, par la force des choses, notre GP national...



GRAND PRIX DE MONACO

MONTE CARLO 16.05.10 COURSE 6 SUR 19

« Je suis toujours content d'aller à Monaco. Je suis un grand fan des circuits en ville, car je pense qu'ils mettent en avant le talent des pilotes et je m'y comporte toujours assez bien. Mais sans une voiture bien équilibrée, c'est dur. Il faut une monoplace qui soit douce, maniable, tant le tracé est étroit et bosselé. Une fois qu'on l'a, on peut négocier les virages à 20cm du mur, ou même 2cm. D'accord, 2cm c'est peut-être un peu juste, mais on doit pousser la voiture à la limite ; surtout pas au-delà, par contre. Il n'y a que des virages lents et il faut beaucoup d'appui, mais la priorité côté set-up est de s'assurer d'être à l'aise avec la voiture, à cause de ces bosses et des vibreurs. Je trouve le tracé très exigeant et difficile – pas physiquement, mais mentalement. On n'a pas vraiment le temps de se relaxer ; ça peut paraître étrange quand je parle de se relaxer dans une F1, mais à Barcelone par exemple, il y a une longue ligne droite où l'on peut se relâcher. Il y en a une à Monaco, mais elle est très bosselée et il faut rester vigilant. On est toujours occupé à monter ou descendre les rapports. »

Grand Prix de Monaco : ce qu'il faut savoir

Tours	78	Météo attendue	19°C, ensoleillé
Site	Circuit de Monaco Monte Carlo	Situation	Le long du port de Monte Carlo
Longueur circuit	3,340 km	Fuseau horaire	GMT + 2 heures
Distance course	260,52 km	Horaires (heure française)	
Record du tour	1'14"902 Jenson Button (Brawn)	Jeudi 13 mai	
Pole 2009	1'14"902 Jenson Button (Brawn)	Essais 1	10h00 – 11h30
Vainqueur 2009	Jenson Button (Brawn)	Essais 2	14h00 – 15h30
Pneus type	Supertendre/medium	Samedi 14 mai	
		Essais 3	11h00 – 12h00
		Qualification	14h00
		Dimanche 15 mai	
		Course	14h00
		Couverture TV et radio	
			TF1, Eurosport, RMC Info et Europe 1, ainsi que le live timing via "F1 2009 Timing Application" pour iPhone et sur le site www.formula1.com



T1



T1 (STE-DÉVOTE) 2E VITESSE, 110 KM/H

« Celui-là est très difficile. En début de course, si on part loin sur la grille comme moi en 2009, on doit lever le pied dans la ligne droite durant les premiers tours ! L'année dernière, je devais même m'arrêter complètement à l'épingle et appuyer sur l'embrayage – sous peine de heurter les voitures de devant. Même en vélo, on pourrait aller plus vite dans les cinq premiers virages et dépasser les autres ! »

T9



T9 (LE TUNNEL) 7E VITESSE, 265 KM/H

« Le tunnel se passe en théorie facilement à fond, mais il peut être assez exigeant dans les premiers tours avec une voiture lourde – en fait, tout le tracé sera "piégeux" avec beaucoup d'essence car cette charge réduit la réactivité de la voiture. Comme ce n'est pas un circuit permanent, le grip y est très mauvais ; il s'améliore au fil du week-end, mais seulement sur la trajectoire que l'on ne doit donc pas quitter. Dépasser à la chicane est quasi impossible, d'autant que la zone de freinage est bosselée. À moins que celui qui vous précède fasse une erreur... »

T13

T14



T13 & 14 (LA PISCINE) 5E VITESSE, 205 KM/H

« Une portion extra mais aussi très difficile du fait qu'à l'approche, on ne peut voir le vibreur intérieur. C'est une courbe à très haute vitesse négociée en cinquième où l'on doit attaquer les vibreurs, ce qui sera un vrai défi avec une voiture lourde. En la négociant, on espère que la voiture réagira comme il faut, car sinon c'est le rail. Comme on saute sur les vibreurs – pas seulement un, mais à gauche puis à droite en un laps de temps très court –, on peut très "facilement" s'emmêler les pincesaux. »



©2009

Google

LA F1 D'AVANT...

Nos trésors cachés :
le plein de souvenirs

ZUT, 'Y AVAIT PAS LA PLACE...

Voir une course de F1 interrompue est quasi impossible de nos jours. L'utilisation de la Voiture de Sécurité et de plus grandes zones de dégagement fait que le drapeau rouge n'est plus sorti qu'en cas de terrible météo ou d'accident sérieux. Même à Monaco, les grues évacuent à vitesse grand V les monoplaces immobilisées. En 2000 pourtant, six voitures se sont retrouvées bloquées à l'épingle.

Cet empilage au premier tour est survenu quand De la Rosa a tenté sur son Arrows de passer la Williams de Button... par l'extérieur, lui coupant la route. Jenson l'a heurté à l'arrière et la conséquence en fut... le chaos. En plus de l'Espagnol et de l'Anglais, furent prises au piège les deux Minardi, les deux BAR, l'autre Sauber de Diniz et la Prost d'Heidfeld.

Diniz, Zonta, Button, Gené, De la Rosa et Heidfeld purent rentrer au stand, tandis que Villeneuve et Mazzacane furent en mesure de se représenter sans dommage sur la grille. De la Rosa excepté, tous purent utiliser la voiture de réserve et prendre le second départ, de l'allée des stands pour la plupart.

Une fois la course repartie, Schumacher (Ferrari), en pole, s'échappa pour compter 36 secondes d'avance sur Coulthard (McLaren) après l'abandon de Jarno Trulli (Jordan). L'Écossais se lança à sa poursuite mais savait que c'était sans espoir à moins d'un souci pour le leader – souci qui survint au 55e tour : suspension arrière cassée, Michael dut en effet laisser la victoire à David.

NICK HEIDFELD

Un an après s'être qualifié en pole pour la course de F3000, Heidfeld s'aligna 18e au départ du GP – d'où son implication ici. Il repartit des stands sur la Prost de réserve réglée pour Jean Alesi, ayant laissé la sienne sur place. Il fut très heureux de finir à la 8e place.

VOITURE MÉDICALE

Celle que l'on voit ici n'était pas la voiture médicale principale – cette dernière ayant déjà été éliminée dans un choc. L'ancien pilote de F1 Alex Dias Ribeiro en avait perdu le contrôle au Bureau de Tabac samedi matin. Sid Watkins, médecin de la FIA, avait eu trois côtes cassées...



PEDRO DE LA ROSA

Après une bonne qualification, l'Espagnol heurta une barrière de sécurité durant le warm-up du dimanche matin. Ayant pris le départ au volant de l'Arrows de réserve car l'équipe n'avait pas eu le temps de réparer sa monoplace, Pedro en fut donc réduit au rôle de spectateur.

MARC GENÉ

Sa seconde année chez Minardi était moins impressionnante que la première où il avait inscrit les premiers points de l'écurie depuis 1995. Qualifié en dernière ligne, l'Espagnol se rabattit ensuite sur la voiture de réserve dont la boîte allait céder au bout de 21 tours.

RICARDO ZONTA

Ses performances baissant au fil de la saison, Zonta se qualifia 20e à Monaco, ayant raté deux fois la chicane après le tunnel. Après l'accrochage, il reprit sa place sur la grille avec la BAR de réserve, mais allait terminer son week-end dans les rails de Ste Devote.



www.DayzEbook.com

JENSON BUTTON

Son volant chez Williams était, selon certains, déjà menacé mais le jeune anglais ne toucha pas un seul rail de sécurité du week-end. Malheureusement pour lui, le V10 BMW monté sur la Williams de secours connut une fuite d'huile 16 tours après le second départ.

PEDRO DINIZ

Le jeune brésilien n'a pas tout perdu ce week-end là. Il est arrivé le premier au stand au pas de course pour y monter dans la Sauber de réserve, mais ses efforts allaient être anéantis quand il heurta le rail à Ste Devote, comme son compatriote Zonta, au 31e tour.

CONSEILS D'AMI...

Chaque mois, une personnalité de la F1 vous donne les siens



Il est considéré comme l'un des plus rapides sur un, et en matière de vin, c'est le plus... cultivé.

JARNO TRULLI

VITICULTEUR ET PILOTE LOTUS, 35 ANS

1 NE DÉPASSEZ PAS LA LIMITE

Le secret d'un bon tour de qualification est de s'assurer de ne pas faire d'erreur. On doit être pleinement impliqué, mais rester dans les limites de la voiture. Si vous atteignez cette limite, vous commettrez une erreur.

2 NE VOLEZ PAS... SI POSSIBLE

Je n'aime pas voler dans les airs car je trouve ça dangereux. Je me sens prisonnier quand je suis en avion, c'est comme si je mourais au moment où les portes se ferment et revenais à la vie en sortant après l'atterrissage. Si on n'a pas le choix, il faut être fort et faire avec.

3 FORGEZ VOTRE EXPÉRIENCE

Pour développer une F1, un pilote doit avoir la capacité de comprendre où se situent les problèmes tellement il y a de variables : sur l'aéro, la mécanique ou autre chose encore ? Seul un pilote expérimenté peut identifier un problème d'ordre technique immédiatement.

4 FAITES LES BONS EXERCICES

Tous les exercices physiques ne conviennent pas à tous les pilotes. Certains sourffent plus de la nuque, d'autres des épaules ou des mains et il faut adapter son entraînement. Encore

une fois, seule l'expérience nous apprend ce dont on a besoin et il m'a fallu attendre ma 2e ou 3e saison de F1 pour comprendre ça.

5 VÉRIFIEZ LA TEMPÉRATURE DU VIN...

La température a une grosse influence sur la production du vin. Pour avoir un bon cru de Podere Castorani, une grande différence est nécessaire entre les températures du jour et de la nuit. Dans l'idéal, il faut quelque chose comme 38°C le jour et 20°C la nuit.

6 ... ET LAISSEZ-LE RESPIRER

Si vous buvez un vin jeune, inutile de trop vous inquiéter de quand le servir. Dans le cas d'un vin plus âgé, en revanche, mieux vaut l'ouvrir au moins une heure à l'avance puis le verser de bien au-dessus du verre car cela lui donnera de l'oxygène et le rendra meilleur.

7 CUISINEZ AVEC DU SEL

Je suis un assez bon cuisinier et mon plat favori est le poisson salé. Recouvrez de sel un poisson blanc et faites-le cuire pendant 35 à 40 minutes, en fonction de sa taille. Le sel fait sortir la matière grâce du poisson, ce qui le rend très bon pour la santé. C'est bien le meilleur poisson que vous pourrez manger.

8 AYEZ CONFIANCE EN VOUS

Si vous voulez gagner à Monaco, il vous faut rester cool. Vous devez prendre les choses de façon calme et ferme à la fois, sans quoi vous finirez dans le rail. Il faut aussi une grande faculté de concentration, et ça, c'est quelque chose qu'on a ou qu'on n'a pas. Enfin, il faut avoir une confiance totale dans ce qu'on fait.

9 DONNEZ DE L'AMOUR

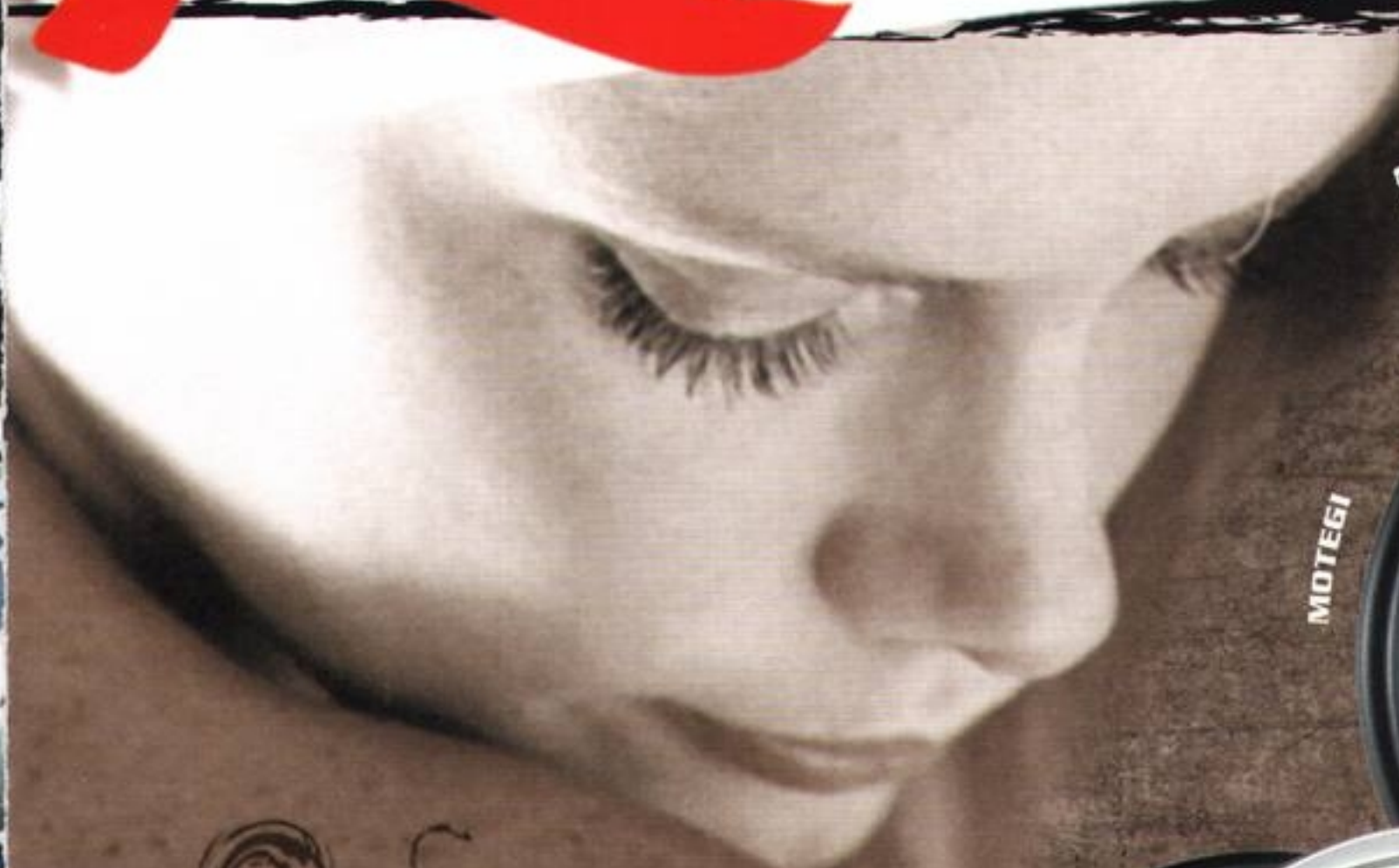
Être parent est le métier le plus difficile au monde. Il n'y a aucun mode d'emploi ; vous devez faire du mieux que vous pouvez et donner beaucoup d'amour. Je suis souvent loin de chez moi, mais ne culpabilise pas. Je me sens moins bien quand je passe mon temps à surveiller les enfants à la maison !

10 PROTÉGEZ-VOUS

En Formule 1, les accidents peuvent arriver très vite mais le pilote comprend ce qu'il se passe tout aussi rapidement. Quand j'ai fait des tonneaux à Silverstone en 2004, tout ce que je pouvais faire était de me protéger. J'ai eu juste assez de temps pour retirer les mains du volant, les poser sur le devant de mon casque et relever les jambes le plus possible, et j'ai fermé les yeux en attendant l'impact...

VOUS AVEZ AIMÉ CE NUMÉRO DE F1 RACING ? RENDEZ-VOUS FIN MAI POUR NE RIEN RATER DE L'ACTUALITÉ DE LA F1

Kosei



SL60



MOTEGI



FUJI



CATALOGUE
GRATUIT
sur demande

AL wheels
importé en exclusivité par Kosei Europe



ZURICH



TSUKUBA



OP Magnum



HOCKENHEIM

www.DayzEbook.com

KOSEI EUROPE 1bis, allée de Vaucorbon - AUXERRE FRANCE

Tél. : 03 86 53 99 87 - Fax. : 03 86 53 99 88 / E-mail : info@koseieurope.com - Site : www.koseieurope.com

B.R.M.



MRT-48



www.brm-manufacture.com

FRANCE

AIX EN PROVENCE : A. Pellegrin 04 42 38 53 04 - ANNECY : Heure Locale 04 50 52 93 58 - BORDEAUX : Mornier 05 56 44 82 83 - CANNES : Vogtime 04 93 68 28 81 - COURCHEVEL : Darmand 04 79 08 36 27
DIJON : Borde 03 80 67 17 80 - LA ROCHELLE : Alain Joaillier 05 46 41 42 37 - LILLE : Lepage 03 20 12 04 04 - LORIENT : delb 02 97 21 16 02 - LYON : Maier 04 78 42 08 81 - MEGEVE : Guilhem 04 50 21 66 80
METZ : Jean Hardy 03 87 75 00 01 - PARIS : Colette 01 55 35 33 90 - Les Montres Passy 01 53 92 51 61 - Les Montres Bonaparte 01 46 34 71 38 - Les Champs d'Or 01 40 76 02 02 - Louis Pion 01 42 25 31 10
Maison Paillard 01 40 54 29 09 - Le Printemps 01 42 82 45 10 - REIMS : GEAY Joailliers 03 26 47 61 06 - ROUEN : Lepage 02 35 88 53 53 - ST MAXIME : Darmand 04 94 49 20 88 - STRASBOURG : Jacquot 03 88 32 82 81
ST TROPEZ : Lill Brooks 04 94 97 75 09 - TOULOUSE : Nuell Dorise 05 61 52 38 03

MONACO

Temps & Passions +377 9777 1625

BELGIQUE

BRUXELLES : George Joailliers +32 2 343 52 34 - Hill of Time +32 2 539 3450 - LIEGE : Desitter +32 4 222 36 76 - LOUVAIN-LA-NEUVE : George Joailliers +32 1 045 47 69 - NAMUR : Jeffrey +32 8 122 03 32

LUXEMBOURG

Wigner +352 22 63 70

Bernard Richards Manufacture

Bernard Richards Manufacture