



Vettel est titré,
mais **Alonso** est
notre **Homme
de l'année**



Une légende en reconstruction

WILLIAMS, ÇA REPART

Nouveau cap. Nouveaux espoirs.



Plus

KIMI RACONTE

Un face-à-face exclusif
après un fabuleux retour

LE CHANGEMENT, C'EST EN 2014

Les turbos reviennent, et
ça va être du TONNERRE !

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

L 19828 - 167 H - F: 5,60 € - RD



B
O
B
M
E
D
I
A

N° 167
5,60 €
Janvier 2013



4 – 7 JUILLET 2013



Suivez toute l'actualité de Goodwood sur [facebook](#) et [twitter](#) 

Accès uniquement sur présentation de titres valides (pas de vente sur place) • BILLETTERIE Pour vos achats de billets et nos offres entreprises, veuillez appeler le +44 12 43 75 50 55 ou contactez nous sur ticketoffice@goodwood.com. Voyez aussi

www.goodwood.com



D AIRWAY

ABI

PRIX

CIRCUIT 2010



Parade

Comme un rêve En cette soirée du 14 novembre 2010, sous les projecteurs et la chaleur du Moyen-Orient, Sebastian Vettel a du mal à réaliser l'ampleur de son exploit. À seulement 23 ans et 133 jours, il devient le plus jeune champion du monde de F1, à l'issue d'une course parfaite de la pole à la victoire. « *Merci les gars,* » avait-il balbutié sous son casque. Ce n'était que le début...

Où Yas Marina, Abou Dhabi **Quand** Dimanche 14 novembre 2010

Photographe Glenn Dunbar/LAT





 Parade

Les feux de la rampe Bien qu'étant parti en pole à Suzuka à bord de l'excellente RB7, Vettel n'est arrivé que 3e. Qu'importe : dans une saison à 11 victoires et 5 secondes places, Seb pouvait se contenter de la dernière marche du podium pour assurer un deuxième titre d'affilée à quatre courses de la fin. Vettel et la RB7, un duo historique de la F1.

Où Suzuka, Japon **Quand** Dimanche 9 octobre 2011

Photographe Clive Rose/Getty Images



Parade

Ça donne des ailes La tâche a été plus ardue cette fois-ci. Une RB8 rétive apprivoisée en fin de parcours, un Alonso plus en forme que jamais, une grille hyper serrée jusqu'en milieu de saison... Malgré tous ces obstacles, Sebastian Vettel triomphe pour la troisième fois consécutive. Qui est-ce qui va bien pouvoir l'arrêter à présent ?

Où Interlagos, Brésil **Quand** Dimanche 25 novembre 2012

Photographe Clive Mason/Getty Images





PITPASS

Votre laissez-passer pour le paddock

ANALYSE

Le DRS mode 2013 peut doper Ferrari

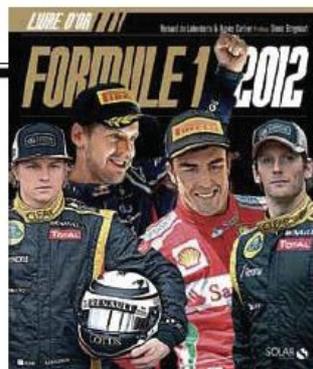
Encore un titre manqué de peu pour Ferrari. Mais la Scuderia pourrait tirer profit d'un nouveau règlement sur le DRS en 2013





DÉLICE TURC ?

Si le premier GP du New Jersey, qui a été reporté à 2014, devait être remplacé l'an prochain, celui de Turquie pourrait bien faire son retour au calendrier. Une course sur le Red Bull Ring (ex-A1 Ring, ex-Zeltweg) en Autriche a aussi été envisagée. Quant au GP de France, plus personne n'en parle.



EN PENSANT À RENAUD...

Suite au décès de Renaud de Laborderie en juin, son épouse Agnès Carlier a demandé à une poignée d'amis journalistes de terminer l'incontournable *Livre d'Or*, version 2012. À lire en pensant à Renaud...



La 6e place de Sebastian Vettel au GP du Brésil a fait que pour la seconde fois en trois ans, Fernando Alonso a perdu le championnat lors de la dernière course de la saison. Les circonstances en 2010 et 2012 étaient très différentes : en 2010, Alonso menait le classement lors de la dernière course et c'est une terrible erreur de stratégie qui a causé sa perte. En 2012, la chance était constamment contre lui car il devait rattraper un déficit de points sur un pilote doté d'une meilleure voiture. Cependant, les deux saisons ont été fondamentalement similaires.

Dans les deux cas, Alonso affrontait une voiture plus rapide et ne devait sa position au classement provisoire qu'à sa grande régularité au fil de la saison. Les deux fois, la victoire lui a échappé de peu et son résultat en 2012 est d'autant plus remarquable que Ferrari n'avait pas la voiture la plus rapide sur le sec. En moyenne, cette année, la F2012 a été quatrième en qualification et troisième en course, et c'est grâce à son immense talent qu'Alonso s'est maintenu dans la course au titre.



"Nous payons cher nos soucis en qualification qui pénalisent nos performances en course"

Stefano Domenicali

Chez Ferrari, on sait qu'il faudra une meilleure voiture pour qu'Alonso remporte le titre tant convoité, mais pour l'instant, les signes ne sont pas encourageants.

La Scuderia a rencontré des problèmes de développement avec sa soufflerie en 2012, et tandis que Red Bull faisait progresser l'aérodynamique de l'arrière de sa RB8 pour les dernières courses, Ferrari grignotait en bricolant les ailerons avant et arrière.

« Nous n'avions pas la voiture la plus rapide en début de saison et peut-être n'avons-nous pas réussi à l'améliorer en deuxième partie, reconnaît le patron de l'équipe, Stefano Domenicali. Nous devons absolument travailler très dur sur ce point pour l'améliorer. Nous connaissons notre manque de performance et nous savons

que nous le payons très cher en qualification, ce qui pénalise nos performances en course. »

Alors, des règlements stables permettant seulement de petits ajustements, avec en plus les problèmes de Ferrari en matière d'aérodynamique... pas franchement la recette idéale pour réussir en 2013. Cependant, un changement portant sur l'usage du DRS pourrait bien donner un bon coup de pouce à la Scuderia. Tout au long de 2012, l'équipe s'est demandé pourquoi la voiture était largement plus compétitive en course qu'en qualification. L'explication se trouve dans l'aérodynamique de l'arrière.

Ferrari a un DRS très efficace qui réduit la traînée quand il est ouvert. Mais le DRS influence l'ensemble de l'aérodynamique de l'arrière, y compris le diffuseur et, sur la Ferrari, le flux du diffuseur ne recolle pas assez vite quand le DRS est fermé. La voiture devient alors instable de l'arrière en entrée de virage, ce qui limite les possibilités d'attaque en qualification. Comme l'usage du DRS était libre en qualification, c'était un souci à chaque entrée de virage et donc un problème majeur. En course, le DRS n'était utilisable que dans des zones définies et seulement en suivant une autre voiture de près. Le problème était donc moindre.

Pour 2013, au lieu d'un usage libre en essai et en qualification, les pilotes ne pourront l'utiliser que dans les zones spécifiées de la piste. Un problème fondamental de la F2012 – sans doute son problème majeur – disparaîtra donc immédiatement. La disparité de ses performances entre les qualifications et la course pourrait être considérablement réduite et la voiture pourrait donc se qualifier plus facilement en haut de la grille. Dès lors, Alonso pourrait bien casser la baraque, comme il l'a prouvé en 2012.

Domenicali explique : *« Nous tentons de corriger les points où nous n'étions pas les meilleurs concernant la performance pure de la voiture. Nous devons améliorer nos temps en qualification. En théorie, le nouveau règlement du DRS devrait nous aider. C'est pourquoi je suis confiant. Nous serons en meilleure position début 2013. »*

Ajoutez-y la fiabilité traditionnelle des Ferrari et la constance remarquable d'Alonso, et cela laisse augurer une meilleure année pour la Scuderia. Mais cela sera-t-il suffisant pour battre une Red Bull conçue par Adrian Newey et pilotée par Sebastian Vettel ? Ça, c'est une autre affaire.

NOUVEAU TALENT



Bottas doit marquer des points

Il n'a pas encore pris le départ d'un seul Grand Prix mais la pression pèse sur le nouveau talent de Williams, Valtteri Bottas

Valtteri Bottas, en remplaçant Bruno Senna, fera sa première saison complète en F1 en 2013 avec Williams, et l'équipe attend déjà beaucoup de lui.

Les spécialistes de la F1 voient en ce jeune espoir de 23 ans le successeur naturel des trois précédents champions du monde finlandais, Keke Rosberg, Mika Häkkinen et Kimi Räikkönen. C'est une charge bien lourde à porter, mais Bottas semble un pilote pondéré et Williams pense avoir trouvé la perle rare. Mark Gillan, ingénieur en chef des opérations chez Williams, est enthousiaste et qualifie Bottas de « *talent exceptionnel* ». S'exprimant sur les essais du vendredi effectués par Bottas en 2012, Gillan a déclaré : « *Il n'a pas commis d'erreur, ce qui est très impressionnant. Il est très rapide, très professionnel, très consciencieux et*

il est aussi très cérébral. Quand il nous fait un retour d'informations, il ne dit pas grand-chose mais ce qu'il dit est concis et directement ciblé sur tel ou tel point, et en y portant attention, on se dit toujours "Ah, tiens, il a raison."

« *Ce que j'apprécie chez Valtteri, c'est qu'il suffit de le mettre dans la voiture, et il fait son boulot sans faire d'histoires. Il donne son rapport, et basta. Il est encore en phase d'apprentissage. Il ne faut pas oublier qu'il progresse et ça se voit. S'il fait une erreur, il en prend bonne note et ne la fait plus jamais.* »

En engageant Bottas, Williams a dû faire une croix sur les 16 millions de dollars que Bruno Senna apportait avec son sponsor brésilien. Si Bottas dispose d'un soutien financier finlandais, sa contribution totale est très loin d'atteindre de telles sommes.

Toto Wolff, actionnaire et directeur général de Williams, a clairement déclaré qu'il souhaitait que Bottas réussisse dès l'an prochain – et qu'il mette la pression à son équipier Maldonado dès le début. « *Nous pensons qu'il fera du bon boulot. Il apprendra beaucoup de choses auprès de Pastor au début et, pour nous, il est important qu'il marque régulièrement des points, c'est ce que nous attendons de lui*, poursuit Wolff. En F1, il faut composer avec la pression. Je pense que Valtteri en est capable. Il ne se dit pas que tout est permis car c'est juste une première saison. Mais c'est un pilote détendu et il l'a toujours été.

« *Le but est d'agacer le milieu de la grille et si possible d'accrocher certains gros bras. C'est ce que nous espérons faire pour 2012 et finalement cela ne s'est pas produit. Nous sommes très clairs sur ce point. Cela doit se concrétiser en 2013.* »

REMANIEMENT

Un volant à prendre chez Force India

Après le départ de Nico Hülkenberg pour Sauber, l'équipe de Vijay cherche un équipier pour Di Resta

Le volant le plus recherché encore disponible pour 2013 est celui d'une Force India. Paul Di Resta restant pour une troisième saison, le départ de Nico Hülkenberg pour Sauber, aux côtés du débutant mexicain Esteban Gutiérrez, libère un volant dans une voiture qui s'est régulièrement qualifiée dans les dix premières fin 2012.

Force India a montré sa volonté de réussir en annonçant en novembre un investissement supplémentaire de 60 millions d'euros par ses actionnaires.

Et aucun apport financier n'est exigé. Hülkenberg et Di Resta recevaient tous deux un salaire et l'équipe veut un pilote qui, comme Nico, saura pousser Di Resta.

LES PRÉTENDANTS



JAIME ALGUERSUARI

L'ex pilote Toro Rosso Jaime Alguersuari a été pilote d'essai Pirelli en 2012. Il n'a pas d'appui financier mais il aurait été en contact avec Force India toute l'année.

CHANCES ●●●●●●●●●●●●●●●●



ADRIAN SUTIL

En dépit de son apport de 10 millions d'euros, il a été lâché par Force India au profit d'Hülkenberg pour 2012, un choix sans rapport, selon l'équipe, avec sa condamnation pour agression. Mais son casier judiciaire lui rendra difficile l'obtention de visas pour plusieurs pays accueillant des GP l'an prochain.

CHANCES ●●●●●●●●●●●●●●●●



BRUNO SENNA

Il apporte de l'argent du Brésil et il est libre, ayant été lâché par Williams au profit de Bottas, mais sa performance peu convaincante en qualifications ne plaide pas en sa faveur.

CHANCES ●●●●●●●●●●●●●●●●



KAMUI KOBAYASHI

Le favori des fans a été remercié par Sauber et il tente de trouver de l'argent au Japon. Après avoir sollicité des dons sur Twitter, il a récolté plus d'1,2 million d'euros.

CHANCES ●●●●●●●●●●●●●●●●



HEIKKI KOVALAINEN

Il ne sera certainement pas retenu par Caterham, qui a besoin d'argent. Mais il a gagné un GP avec McLaren et son expérience pourrait intéresser Force India.

CHANCES ●●●●●●●●●●●●●●●●

GAGNANTS/PERDANTS

LES HAUTS ET LES BAS DU MONDE DE LA F1

MOIS "COOL" POUR

Les gars de Milton Keynes D'après Christian Horner, chaque membre de Red Bull, « du préposé au courrier au directeur technique » a touché une prime en l'honneur de la première place de l'équipe en championnat des constructeurs. Si le montant de 12 000 euros est exact, on comprend que Horner ait ajouté : « Il aurait été moins cher d'arriver second... »

Les boissons gazeuses Si Red Bull a fait main basse sur la F1, elle aura de la concurrence l'année prochaine avec l'arrivée de Coca-Cola en F1 avec Lotus. Mais comme pour les autres grandes marques de la F1, Monster et TNT, c'est le nom de sa boisson énergétique, Burn, qui apparaîtra sur le flanc des voitures

Les fans de F1 mexicains

Sauber a confirmé que Esteban Gutiérrez prendrait la suite de Sergio Pérez. Avec un deuxième jeune pilote mexicain sur la grille en 2013, la pression monte pour que le Mexique ait son GP (Cancún peut-être ?)



MOIS "BOF" POUR

Les finances de Marussia En prenant la 11e place du GP du Brésil, Vitaly Petrov a offert à Caterham une 10e place au classement constructeurs, reléguant Marussia en 11e place et privant ainsi l'écurie d'une récompense d'un montant estimé à 12 millions d'euros

Les finances de Red Bull En plus des primes à ses employés, Red Bull a dû déboursier 3,26 millions de dollars de frais d'inscription en F1 pour 2013 – ces frais sont calculés en fonction des points marqués, ce qui fait un demi million plus 6000 dollars pour chacun de ses 460 points

Les employés de HRT L'équipe n'a pas trouvé d'acheteur avant la date limite des inscriptions 2013. Après 3 ans sans un point de marqué, ils s'apprentent à fermer boutique



Quiz F1 Racing

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



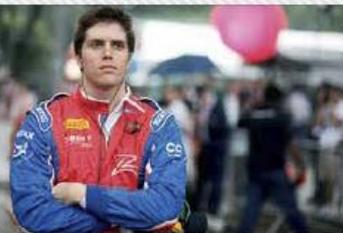
- 1 Avant Tiago Montiero, qui était le dernier pilote portugais à avoir pris le départ d'un GP ?
- 2 Combien de vainqueurs de GP ont gagné avec des Pirelli ?
- 3 Lors de quelle course Mark Blundell a-t-il fait son premier podium ?
- 4 Combien d'années séparent la première et la dernière pole de Mario Andretti ?
- 5 Quelle a été la première victoire de Niki Lauda en GP ?
- 6 McLaren a remporté le GP de Malaisie une seule fois. Quand et qui ?

- 7 À Monza 2008, Sebastian Vettel a gagné son premier GP sur une Toro Rosso (photo de droite). Qui était second ?
- 8 En 1981, le géant de l'électroménager Candy a laissé tomber Tyrrell pour sponsoriser quelle autre équipe ?
- 9 Qui a brisé le cycle de 18 victoires consécutives des pilotes britanniques Jim Clark, Graham Hill et John Surtees en gagnant le GP de France 1964 ?
- 10 Qui a fait le plus de pole positions, Emerson Fittipaldi ou Felipe Massa ?



CE GARÇON A DE L'AVENIR...

Ceux qui pourraient peupler un jour les pages de F1 Racing



Luiz Razia C'est qui ?

Dernier en date d'une longue lignée de Brésiliens hyper doués, Razia, 23 ans, est arrivé second cette année en GP2 après une lutte acharnée contre David Valsecchi.

Il a fait quoi ?

Après des débuts laborieux en GP2, il a terminé sa 4e saison compète avec quatre victoires en poche pour Arden International. Au passage, il a relégué Esteban Gutiérrez, de Sauber, à la 3e place. Il a aussi été champion du Brésil 2004 en kart et champion d'Amérique du Sud de F3 en 2006.

Autre chose à savoir sur lui ?

Comme beaucoup de pilotes du moment, il aime disputer des triathlons. C'est aussi un fan du groupe de rock brésilien Jota Quest.

Il a des chances ?

Carrément. Il a piloté pour Virgin au test des jeunes pilotes fin 2010, sur deux FP1 au test des jeunes pilotes de 2011 pour Caterham, et en 2012, pour Force India à Magny-Cours et Toro Rosso à Abou Dhabi. Il serait en pleines négociations avec plusieurs écuries pour un poste de titulaire en 2013.

STATS

Ils ont la victoire dans le sang

Sebastian Vettel a empoché son 3e titre consécutif, mais son taux de victoire n'est pas encore au niveau des neuf autres grands champions :

1		Juan Manuel Fangio 24 victoires 51 départs % de victoires : 47,06%
2		Jim Clark 25 victoires 75 départs % de victoires : 33,33%
3		Michael Schumacher 91 victoires 306 départs % de victoires : 29,74%
4		Jackie Stewart 27 victoires 99 starts % de victoires : 27,27%
5		Sebastian Vettel 26 victoires 101 départs % de victoires : 25,74%
6		Alain Prost 51 victoires 199 départs % de victoires : 25,63%
7		Ayrton Senna 41 victoires 161 départs % de victoires : 25,47%
8		Nigel Mansell 31 victoires 187 départs % de victoires : 16,58%
9		Fernando Alonso 30 victoires 196 départs % de victoires : 15,31%
10		Niki Lauda 25 victoires 171 départs % de victoires : 14,62%

TECH

Pirelli relève la barre pour 2013

Des pneus plus tendres pour plus d'arrêts au stand

Le patron de Pirelli sport auto, Paul Hembery, a plaidé en faveur de nouveaux défis pour les équipes de F1 en 2013. Son but est de remettre au goût du jour les courses à plusieurs arrêts aux stands en F1, après une série de GP à un seul arrêt fin 2012.

Selon lui, sans les sorties de la voiture de sécurité à Abou Dhabi, les fans auraient trouvé les trois courses d'affilée, avec la Corée et l'Inde, très ennuyeuses.

« La base des voitures va peu évoluer, explique-t-il, nous devons donc faire des choses différentes. Mais ce ne sera sans doute pas aussi difficile qu'en 2012, car les voitures resteront similaires. »

Pirelli entend faire des gommes encore plus tendres, ce qui devrait permettre de garantir plus d'arrêts aux stands, compte tenu

Les pneus Pirelli seront encore plus difficiles à "gérer" en 2013.



du fait que les équipes ont bien géré la dégradation en 2012. Les gommes 2012 étaient déjà un cran plus tendres que celles montées en 2011.

Les écuries ont eu un avant-goût des pneus 2013 lors des essais du vendredi du GP du Brésil, pour lesquels elles ont été autorisées à essayer les nouveaux pneus "durs". Ces pneus ont été immédiatement 0,25 seconde plus rapides que les durs de 2012, mais les équipes ont estimé qu'elles auraient pu faire mieux si on leur avait permis de réaliser un deuxième essai.

Les pneus 2013 auront des flancs plus

souples. Cela évitera que les équipes ne roulent en basse pression comme en 2012 (pressions que Pirelli trouvait trop basses), tout en offrant une empreinte au sol plus constante. Globalement, on souhaite améliorer l'arrière de la voiture dans la phase combinée (où la voiture vire et freine en même temps), ce que les pneus Pirelli n'ont jusqu'à présent pas vraiment toléré.

Pirelli changera aussi la couleur "argent" de la marque des flancs des pneus durs. « Ça ne marche pas très bien, a reconnu Paul Hembery. Comme on ne les voit pas, on dirait qu'on a oublié de les marquer. »

PÉNURIE

Si HRT quitte la F1, qui prendra sa place ?

Les temps sont durs en fond de grille, et des équipes pourraient un jour engager trois voitures

Certains ont exprimé leurs inquiétudes quant à la survie des petites équipes de F1 – à la suite des récentes difficultés financières de HRT. L'avenir de l'équipe, classée dernière en 2012, est plus qu'incertain : ses propriétaires l'ont mise en vente et son nom est absent de la liste officielle de 2013.

En raison de la crise économique mondiale, les équipes ont eu plus de difficultés à trouver des sponsors, et plusieurs d'entre elles ont du mal à joindre les deux bouts. Les problèmes de HRT ont empiré lorsque Bernie Ecclestone a décidé de ne pas négocier les termes commerciaux avec l'équipe pour 2013, ce qui signifie qu'elle perd une part importante de ses revenus.

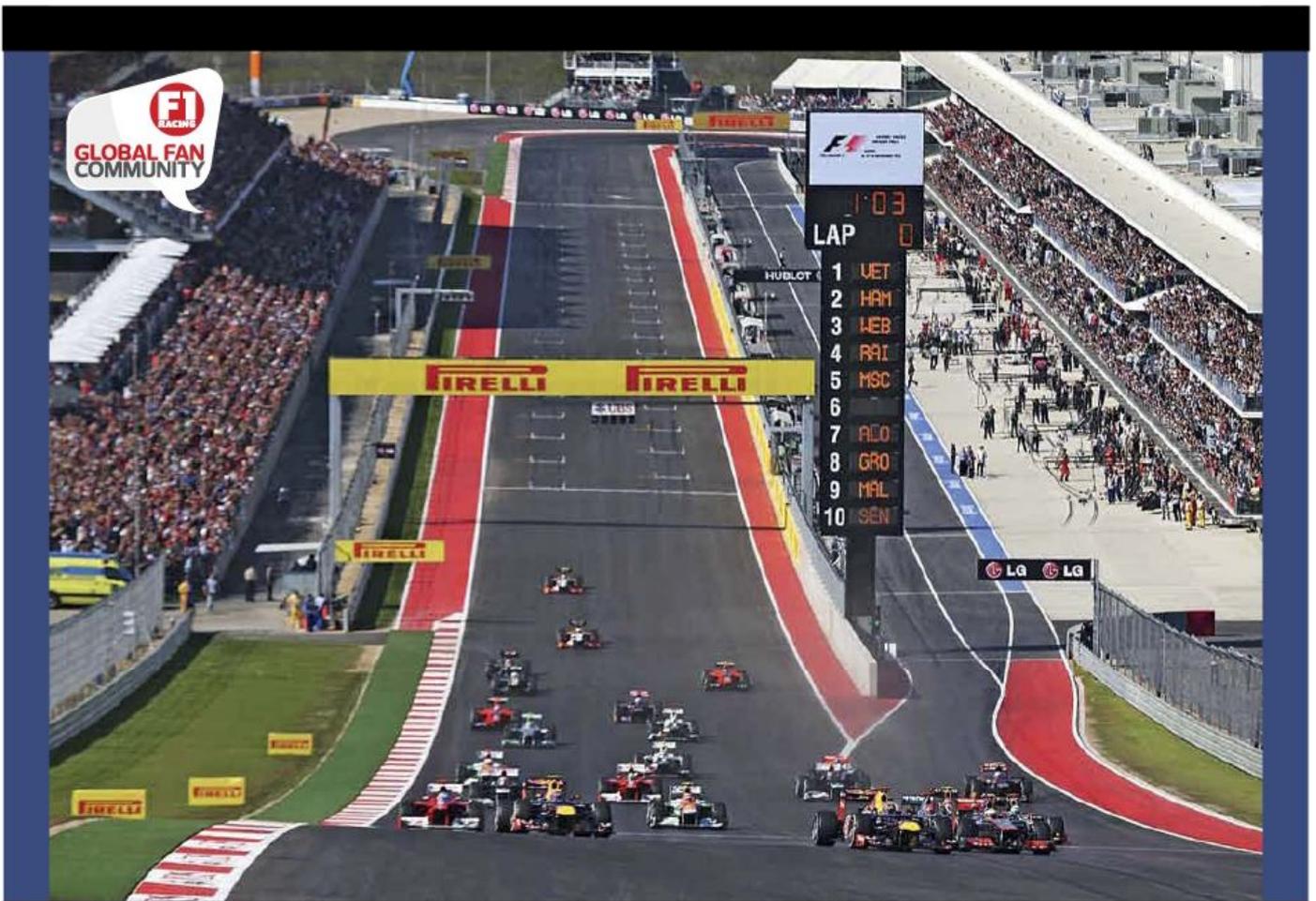
À moins que HRT ne trouve un repreneur –



des sociétés de Chine et du Moyen-Orient auraient manifesté leur intérêt –, la grille 2013 ne comptera que 11 équipes et 22 voitures.

L'Accord Concorde 2013, encore en cours de négociation au moment de notre mise sous presse, contiendrait une clause, comme celui de 2009, selon laquelle si l'on tombe en dessous d'un certain nombre de voitures sur la grille, les

équipes pourront engager trois voitures. Selon l'Accord Concorde 2009, ce nombre était fixé à 16 ; dans le nouveau, il serait de 20. Ainsi, il suffirait que deux équipes se retirent pour que l'on se retrouve dans ce cas de figure. On n'en est pas encore là. Mais Marussia rencontre des problèmes et la présence de Caterham dépend de l'intérêt de son propriétaire, Tony Fernandes, à rester en F1. S'il a quitté son poste de directeur de l'équipe, le patron d'Air Asia n'a peut-être pas pour autant l'intention d'arrêter la F1. Mais la récession continue, et pour beaucoup d'équipes de la deuxième partie de la grille, et même certaines mieux placées, rien n'est garanti. Ainsi, l'idée d'une troisième Ferrari, par exemple, n'est peut-être pas aussi abstraite qu'elle en a l'air.



Austin, un immense succès populaire

Selon vous, ce premier GP des États-Unis sur le Circuit des Amériques à Austin, au Texas, n'aurait pas pu mieux se passer

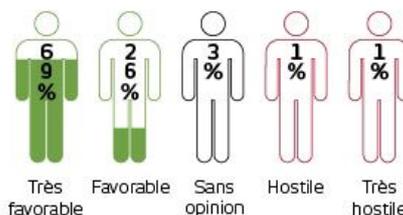
Que ce soit pour cette course folle vers le premier virage ou parce qu'on a le sentiment d'avoir affaire à la plus belle piste de F1 que Hermann Tilke ait jamais réalisée, le Circuit des Amériques à Austin est très populaire auprès des lecteurs de *F1 Racing*.

Nous vous avons demandé si le circuit constituait un bon ajout au calendrier de la F1. Quelque 6385 d'entre vous ont répondu, dont 95 % positivement, ce qui représente un véritable plébiscite pour cette piste.

En outre, vous seriez encore plus heureux de voir le GP des États-Unis revenir de façon permanente sur le COTA, le "Circuit Of The Americas", le seul site construit spécialement pour la F1 aux États-Unis. Peut-être les chapeaux de cowboys Pirelli que les pilotes

arboraient sur le podium ont-ils fait pencher la balance ; toujours est-il que 80 % d'entre vous pensent que le COTA est le lieu parfait pour cette course, seulement 16 % étant sans opinion, et à peine 4 % hostiles à cette idée.

Le Circuit des Amériques est-il un bon ajout au calendrier de la F1 ?



GAGNEZ UNE CASIO

Pour vous remercier de votre soutien, nous avons fait équipe avec Casio pour offrir chaque mois des prix aux membres de la *Global Fan Community*. Nous offrirons une montre Casio



Edifice à cinq membres chanceux chaque mois. Tout ce que vous avez à faire, c'est de prendre part à notre enquête en ligne mensuelle. Ce mois-ci les gagnants sont :

Daniel Dalfen, *Grande-Bretagne*

David Comerford, *Irlande*

Claire Hughes, *Grande-Bretagne*

Jim Voyles, *USA*

Andrew Dickinson, *Jersey*

POUR REJOINDRE LA GLOBAL FAN COMMUNITY ALLEZ SUR :

www.f1racing.co.uk/global-fan-community



Vettel persiste et signe

Sebastian était votre favori depuis Suzuka et il vous a donné raison en revenant à la charge à Interlagos pour souffler le titre à Alonso

POSITION FINALE AU CHAMPIONNAT



Quel espoir pour les "nouvelles" équipes ?

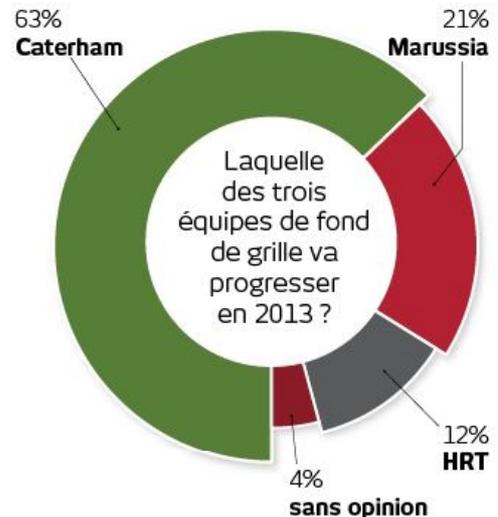
HRT étant à présent hors jeu, vous évaluez les chances des autres deux "nouvelles" équipes, Caterham et Marussia, de s'en sortir en 2013

Cela fait maintenant trois ans que les "nouvelles" équipes ont été acceptées en F1 et aucune n'a marqué le moindre point depuis 2010. Elles ont fini 10e, 11e et 12e du championnat des constructeurs lors des trois dernières saisons.

Pourtant, elles se sont améliorées en termes de temps et de position, Petrov ayant failli marquer un point en finissant 11e au Brésil pour Caterham en 2012. Avec l'absence de HRT sur la liste des inscrits pour 2013, les deux équipes restantes, Caterham et Marussia, auront plus de chances, au cours de la saison prochaine, de progresser sur la grille, de marquer des points et, surtout, d'approcher la neuvième place.

S'il est une de ces équipes qui devrait rompre avec sa position actuelle et figurer parmi les neuf premiers au classement constructeurs, 63 % d'entre vous pensent que ce devrait être Caterham, tandis que 21 % penchent pour Marussia. Seuls 12 % ont opté pour HRT (avant l'annonce de son retrait), et 4 % sont sans opinion.

Caterham peut-elle marquer des points en 2013 ?



JAUNE OU VERT

Ferrari voit rouge

Controverse et prise de bec autour de la victoire de Seb

À peine 48 heures après le spectaculaire GP du Brésil qui a vu Sebastian Vettel remporter son troisième championnat du monde, la F1 lance déjà sa dernière polémique.



Si Vettel avait écopé de 20 secondes de pénalité, Alonso aurait été champion 2012

Celle-ci résulte de la vidéo, diffusée sur YouTube, où il apparaissait que Vettel aurait doublé illégalement sous drapeau jaune lors de sa remontée consécutive à sa collision au premier tour avec la Williams de Bruno Senna.

La polémique a débuté par un déferlement d'interrogations et de commentaires de fans sur les réseaux sociaux, mais l'affaire a fait boule de neige quand, le mardi soir après la course, on a annoncé chez Ferrari que l'on « étudiait de près la vidéo » de l'incident.

Le mercredi 28 novembre, Ferrari a officiellement demandé à la FIA de tirer cette affaire au clair. L'enjeu était capital car, si Vettel avait enfreint les règles, sa pénalité

aurait été de 20 secondes, ce qui l'aurait relégué en 8e place, faisant de Fernando Alonso le champion du monde 2012.

La FIA a répondu que l'incident n'avait pas fait l'objet d'une enquête durant la course car Vettel avait passé un commissaire agitant un drapeau vert juste avant de lancer sa manœuvre. À grande vitesse, ce commissaire n'était pas clairement visible sur la vidéo embarquée, qui était le seul film disponible de l'incident. Mais en supprimant les graphiques de l'écran et en passant le film au ralenti, on pouvait voir le commissaire agitant un drapeau de couleur verte. Ferrari a accepté l'explication de la FIA et déclaré que l'incident était « clos ».

Mais cette affaire pourrait avoir des conséquences. Le patron de la F1, Bernie Ecclestone, est intervenu avant que la FIA ne réponde Ferrari, affirmant que les actions de la Scuderia étaient « totalement farfelues ».

Le week-end suivant, le président de Ferrari, Luca di Montezemolo, a riposté par le sarcasme : « Il faut montrer du respect aux anciens, a-t-il lancé, surtout quand ils arrivent à un stade où ils ne savent plus ce qu'ils disent. La vieillesse est manifestement incompatible avec certains postes et certaines responsabilités. » Voilà qui pourrait faire jaser...

NEWS

Cyril comment ?

Le nouveau patron de Caterham a un CV assez impressionnant



Ceux qui n'étaient pas dans la confiance ont été abasourdis quand Caterham a annoncé que le Français Cyril Abiteboul allait devenir le nouveau patron de l'équipe. Mais Abiteboul qui, à 35 ans, est plus jeune que quatre des pilotes de la grille 2012, travaille en F1 depuis quel temps déjà.

Abiteboul, diplômé d'études supérieures, a été repéré très tôt par Renault comme un leader potentiel et engagé dans un programme de formation accéléré. Expert en techniques de gestion, il a fait ses premières armes en F1 lors de son parachutage à Enstone au moment où la suprématie de Renault était ébranlée par le scandale du « crashgate ». Il est peut-être un peu jeune, mais on le dit intelligent, intraitable et capable de tenir tête aux fortes personnalités de la F1.

En 2010, Abiteboul est devenu directeur exécutif de Renault Sport F1, soit numéro deux derrière le directeur général Jean-François Caubet, qui a pris sa retraite fin 2012. C'est ainsi qu'il attira l'attention du patron de Caterham, Tony Fernandes, qui constata les compétences du jeune manager dans le cadre de l'accord de fourniture de moteurs Renault à Caterham. Aujourd'hui, Fernandes quitte son poste de patron de l'équipe Caterham F1 pour se consacrer au commerce des voitures de route.

On ignore cependant si Abiteboul restera longtemps en F1. Il est probable qu'on le verra revenir chez Renault après quatre ou cinq ans passés chez Caterham. Il pourrait alors prétendre au poste de président ou de directeur général dans un avenir assez proche.



**EXCLUSIVE
DRIVE**

LUXURY, SPORTS CAR AND TEST DRIVE

**Vendredi 22 et samedi 23 mars 2013
Le Mans - Circuit Bugatti**

Édition 2013

2 JOURNÉES EXCLUSIVES DÉDIÉES À LA PASSION AUTOMOBILE

Exposition automobile : Supercars, GT, Sportives, Compétition et Classic

Sessions de roulage gentlemen drivers

Essais automobiles avec nos partenaires

*Vous êtes passionnés, gentlemen drivers,
propriétaires, collectionneurs d'automobiles :*

**Inscrivez-vous sur notre site,
www.exclusivedrive.fr**



Pat Symonds

F1PASS TECH

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

CE MOIS-CI...

Carburants et lubrifiants

Quelle est la différence entre l'essence utilisée en F1 et celle des voitures de tourisme ?

À l'origine, les seuls composants biologiques sont les dérivés oxygénés. Les hydrocarbures sont aussi autorisés, les fournisseurs les développant pour un usage commercial. Le but des compagnies pétrolières est d'utiliser des biocarburants "seconde génération" fabriqués à partir de matières non alimentaires issues des déchets agricoles ou forestiers.

L'essence de course est quasi identique à celle des voitures de tourisme. Mais sa chimie très complexe comprend environ 200 composants différents. Leur proportion peut faire une grande différence en termes de puissance et de consommation.

Comment la FIA vérifie-t-elle la conformité du carburant utilisé ?

Avant qu'une équipe soit autorisée à utiliser un mélange de carburant, la compagnie pétrolière doit soumettre deux échantillons à la FIA. L'analyse de l'essence est faite par chromatographie, une technique qui produit une signature chimique du carburant, de même qu'un échantillon d'ADN fournit une signature biologique lors d'une enquête criminelle.

À différents moments du week-end, la FIA prélève des échantillons d'essence sur les voitures et contrôle sa signature chimique avec le même matériel. Une petite différence est tolérée mais globalement, l'analyse sur le circuit doit être identique à l'analyse d'origine.

Les lubrifiants des F1 sont-ils les mêmes que ceux des voitures de tourisme ?

En fait, les lubrifiants sont plus complexes. L'huile du moteur ne fait pas que lubrifier, elle évacue la chaleur des composants essentiels. Par

exemple, les pistons peuvent atteindre 350°C et, afin de maintenir cette température, des jets d'huile sont projetés vers le dessous du piston. L'huile doit donc avoir non seulement de bonnes propriétés lubrifiantes, mais aussi une bonne résistance à la chaleur, et elle doit fonctionner à de telles températures sans brûler.

Quand le moteur tourne à fond à 18000 t/m, l'huile doit être capable d'empêcher les surfaces portantes de casser. Le film d'huile entre les palettes est environ 50 fois plus fin qu'un cheveu humain mais ce film extrêmement fin a une importance cruciale pour la vie du moteur. S'il se rompt, le moteur se détruira en quelques fractions de seconde et explosera sur le bitume !

L'huile doit lubrifier, nettoyer, absorber la chaleur, réduire la friction et lutter contre l'usure du moteur.

Qu'est-ce qu'un bon carburant de F1 ?

Si l'essence des F1 n'est pas très différente de celle des voitures de tourisme, elle doit pouvoir s'adapter parfaitement aux contraintes du règlement. Dans beaucoup de pays, le carburant vendu l'été diffère de celui vendu l'hiver (l'essence d'été est d'ailleurs un peu plus propre). Un moteur de F1 n'apprécierait pas cette variation, et les carburants sont élaborés en laboratoire pour assurer leur constance. Avec environ 2000 litres d'essence à la disposition de chaque équipe chaque week-end, c'est un laboratoire de taille.

En réalisant les carburants dans ces conditions, il est possible de faire de petits changements pour s'adapter à la fois à la conception des moteurs et aux nécessités spécifiques du circuit. Le plus difficile est de s'assurer que l'essence résiste à de très hautes températures. De nos jours, aucun refroidissement de l'essence n'est autorisé et les carburants s'échauffent durant la course. À la fin du GP, la petite quantité d'essence restant dans le réservoir atteint souvent les 55°C. À ce niveau de température, il y a deux problèmes. D'une part, la pompe à haute pression fait des bulles dans le carburant, et d'autre part, les composants volatils de l'essence ont tendance à s'évaporer. Cela peut provoquer un changement de la signature chimique et rendre l'essence illégale,



c'est donc une des exigences à respecter pour le fournisseur.

Qu'est-ce qu'on demande à une huile moteur ?

L'huile du moteur n'est pas concernée par la réglementation mais son rôle est très important. En général, l'huile entre dans le moteur à une température de plus de 110°C, soit plus élevée que sur les moteurs de tourisme. En revanche, l'huile n'a pas besoin de supporter des basses températures comme les voitures de route car un moteur de F1 est chauffé jusqu'à 50°C avant d'être lancé. L'huile n'a pas besoin de durer aussi



DE QUELLE QUANTITÉ D'HUILE UN MOTEUR DE F1 A-T-IL BESOIN ?

Les F1 ne stockent pas l'huile dans un carter comme les voitures de tourisme, car cela réduirait la performance. Elles disposent de deux réservoirs d'huile.

Monté à l'avant du moteur, le réservoir principal contient

environ 5 litres d'huile. Un réservoir auxiliaire contenant 1 litre est placé aussi bas que possible et sert à recharger le réservoir principal si son niveau baisse. Le moteur utilise entre 0,5 à 1 litre d'huile pour 100 km, soit environ 3 litres par course.

Quand les pilotes courent à Spa, le niveau du réservoir principal doit être plus élevé que sur les autres circuits en raison de la crête du sommet d'Eau Rouge qui tend à propulser l'huile vers le haut du réservoir, loin de la pompe.



Felipe Massa visite le laboratoire de piste de Shell lors du GP du Brésil 2012. C'est là qu'on réalise tous les tests de conformité des carburants et des huiles.

tions permet aux ingénieurs de décider si un moteur ou une boîte de vitesses doivent être remplacés.

Dans les années 1980, on utilisait des carburants assez farfelus en F1, n'est-ce pas ?

Oui et certains n'avaient rien à voir avec l'essence. Quand les moteurs turbocompressés tournaient sans limite de pression (jusqu'en 1987), on utilisait des mélanges de toluène, de xylène et de benzène, des produits chimiques très dangereux. Ces produits remontent à la Seconde Guerre mondiale : ils étaient alors utilisés comme carburant des moteurs d'avion fortement compressés.

Pourquoi faut-il laisser un litre d'essence dans le réservoir à l'issue des qualifications ?

Cette règle existe depuis longtemps et permet à la FIA de prélever un échantillon d'essence pour s'assurer qu'elle correspond à la signature dont nous avons parlé plus haut. Sans cette règle, une équipe peu scrupuleuse pourrait utiliser un carburant illégal et finir les qualifications à sec et sans que leur manœuvre soit décelée.

Combien pèse le carburant d'une F1 et quel effet ce poids a-t-il sur la performance ?

L'essence utilisée en course pèse autant que le carburant que l'on trouve à la pompe, soit 0,75 kg/l. Les équipes de course expriment toujours leur charge en carburant en kilos, comme les aviateurs, car la densité de l'essence change avec la température et c'est la masse de carburant injecté dans le moteur qui importe et non son volume.

La voiture perd 0,4 seconde au tour pour 10 kg d'essence, alors les équipes tentent de calculer leur consommation de façon à finir la course en laissant 1 kg d'essence dans la voiture. Cela peut être particulièrement difficile à réaliser lors d'une course aux conditions changeantes. Le pilote peut aussi modifier le mélange si les ingénieurs le lui conseillent, afin d'optimiser l'utilisation de l'essence. **F1**

longtemps que celle d'un moteur de tourisme car on la change à chaque fois qu'on enlève le moteur du châssis (en général après un maximum de 560 km). Cela ne veut pas dire que sa vie est facile, cependant, car plus le film d'huile est fin, plus la puissance est élevée. Malheureusement, il est plus difficile de fabriquer des huiles fines capables de supporter les lourdes charges d'un moteur de F1.

Il est également important que l'huile n'ait pas tendance à mousser. Normalement, si l'huile est secouée, elle mousse et transporte de l'air, ce qui peut être catastrophique pour le moteur. L'huile s'écoule dans le moteur à un débit d'en-

viron 70 litres par minute, ce qui signifie que dans certains conduits, elle s'écoule à 160 km/h. Il est important que l'huile ne s'aère pas trop en conséquence.

Est-ce que les huiles sont testées de la même façon que les carburants ?

Pas tout à fait. Il n'y a pas d'obligation de les tester pour respecter une norme, mais on utilise un appareil d'analyse appelé spectromètre pour mesurer les concentrations de métaux dans l'huile, causées par l'usure du moteur et de la boîte de vitesses. Le diagnostic fondé sur ces concentra-



Bruno Senna

3,2,1 PARTEZ

Du volant au clavier (stylo ?), Bruno en piste pour *F1 Racing*

ENCORE UNE SAISON DE BOUCLÉE

J'ai peine à croire que la saison soit terminée et que nous nous dirigeons déjà sur 2013. Le mois de janvier est de coutume assez calme : les pilotes se remettent en condition physique et les écuries peaufinent leurs nouvelles voitures à l'orée des tests d'intersaison.

Quand je repense à mon année passée chez Williams, je pense surtout à toutes ces belles courses que nous avons faites. Je songe en particulier aux GP de Malaisie et de Monaco, où nous avons bien cru que nous allions repartir bredouille. Pour tout dire, j'étais même bon dernier à Sepang à un moment donné, et je suis finalement remonté jusqu'à la 6e place, soit mon meilleur résultat de l'année. En définitive, il y a toute une série de courses – comme Spa, où j'ai signé le meilleur temps – dont je garde de bons souvenirs et dont je suis fier.

Cependant, le véritable point noir restera sans doute ces incalculables pépins mécaniques qui nous ont empêchés de profiter à plein de notre rythme de course. Trop de fois, dans une bonne course, nous n'avons pas réussi à concrétiser à cause d'éléments indépendants de notre volonté, ce qui était très frustrant. On veut bien faire mais,

pour une raison ou une autre qui nous dépasse, on échoue. Malgré cela, nous avons fini la saison sur les cha-

peaux de roue, en marquant des points en Inde, à Abou Dhabi ainsi qu'à Austin, et cela est dû en partie à une meilleure compréhension des pneus de mon côté – une vraie problématique pour moi cette année –, qui m'a pris du temps. Une fois que j'avais compris leur fonctionnement, les résultats se sont faits plus réguliers.

“Quand j'y repense, c'est quand même très satisfaisant d'avoir été le marqueur le plus régulier de l'équipe cette saison. J'ai beaucoup progressé”

Après la finale du championnat, j'ai réussi à trouver un peu de temps pour me reposer au Brésil. J'ai eu le droit à une dizaine de jours de repos, sans entraînements ni compétitions. J'ai simplement passé du bon temps avec ma famille et me suis reposé. C'est important après une si longue saison passée à s'entraîner et

à voyager. C'est le seul moment où je ne fais pas attention aux kilos et où je me détends un peu.

Mais 2013 approchant, il est l'heure de se remettre dans le bain et de reprendre l'entraînement, en montant en puissance avant le début de la nouvelle saison via des séances de cardio et de muscu afin de remettre les muscles d'aplomb. Je vais aussi faire un entraînement sensoriel, avec des lunettes Nike Strobe, qui deviennent opaques et s'éclaircissent par intermittence. On règle la fréquence du changement de luminosité, et cela est censé améliorer votre degré de réaction, d'anticipation et de perception, car le cerveau réagit aux changements de teintes et stimule ce que les yeux ne voient pas dans l'obscurité.

Je connaissais les projets de Williams pour 2013 bien avant que le duo de pilotes ne soit officialisé. Tout ce qui me reste à faire, c'est donc de me maintenir prêt pour la nouvelle saison, sachant que je peux compter sur un fort soutien du Brésil, financier et humain, et que je fais tout pour trouver le meilleur baquet. C'est comme ça chaque année depuis la F3, le GP2 et la F1. C'est toujours dur de partir, mais que faire d'autre ? Je

pourrais vendre des pralines sur la plage ! Je connais des gens qui seraient partants pour faire ça avec moi, mais je ne suis encore prêt pour ce genre de truc...

Avec du recul, c'est quand même très flatteur de me dire que j'ai été le marqueur le plus régulier dans l'équipe. J'ai beaucoup appris au fil de cette saison. Je tiens à remercier toute l'équipe et surtout Frank, qui m'a donné l'opportunité de réaliser ma première saison complète en F1. Travailler avec une équipe compétitive du niveau technique de Williams m'a permis de m'aguerrir pour la prochaine étape de ma carrière.

Au Brésil, pour Noël, on va à la plage. Dans ma famille, on réveillonne la veille de Noël, vers 19h30, car mon grand-père adore manger et refuse d'attendre le jour de Noël ! La famille du côté de ma mère est aussi présente, et comme on est tous impatients, on se met à ouvrir les cadeaux avant minuit. La fête dure trois heures et puis c'est terminé.

Mes vœux pour la nouvelle année ? Un volant dans une écurie compétitive.

“La fin de saison a été excellente, avec des points marqués en Inde, à Abou Dhabi et aux États-Unis”



STEVE ETHERINGTON/LAT



Peter Windsor DOCTEUR F1

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

"L'HOMME DE L'ANNÉE" FAIT SON RETOUR DANS NOS COLONNES, ET NOTRE SPÉCIALISTE PROPOSE UNE SÉLECTION BIEN À LUI

Vous retrouverez les résultats de notre sondage "L'homme de l'année" dans ce numéro de *F1 Racing*, en page 72. J'ai eu la chance de voter mais, comme on pouvait s'y attendre, mes choix ne correspondaient pas toujours à ceux de la majorité. Voici quelques catégories dans lesquelles mon avis diverge...

ÉQUIPE DES STANDS DE L'ANNÉE

Williams

À mon avis, dans cette catégorie, il faudrait distinguer les écuries qui font les choses à l'ancienne et les autres. Un arrêt aux stands de moins de 2,5 secondes dépasse presque l'entendement et doit inspirer le respect. Mais il faut avoir une pensée pour ceux qui doivent encore insérer un écrou de roue manuellement. Pour eux, plus de choses peuvent aller de travers, ce qui ne les empêche pas de gagner des dixièmes de seconde. Avant, boucler un arrêt aux stands en moins de 4 secondes, c'était la référence. Je choisis Williams pour sa constance, mais ça aurait pu être une autre écurie du fond de grille. 2,7 secondes en vissant les écrous à la main, c'est toujours un exploit.

PATRON D'ÉCURIE DE L'ANNÉE

Vijay Mallya

Je sais, c'est à la mode en F1 de tirer sur l'ambulance lorsque l'occasion se présente. Cette année, le patron de Sahara Force India, Vijay Mallya, était une proie facile. La compagnie aérienne de monsieur Bling-Bling a de gros ennuis. Alors, les gens ont préféré jeter leur dévolu sur d'autres équipes, comme celle de Tony Fernandes, ou sur les hommes mystérieux de Genii Capital. Personnellement, je n'ai jamais été fan de Vijay. Je ne fais pas dans les yachts et les bracelets en

or. Mais j'aime voir les pilotes de talent faire ce qu'ils font de mieux et de ce point de vue, je remercie monsieur Mallya de nous avoir permis de jouir de ce luxe en 2012. Avec toutes ses affaires en toile de fond, personne ne se serait étonné de voir Vijay embaucher un pilote médiocre mais fortuné. Au lieu de cela, il nous a gratifié d'un duo Di Resta/Hülkenberg (un pilote que Williams avait écarté car il n'était pas assez lucratif). Quoi qu'on puisse penser de Vijay, il a apporté des résultats et son écurie en a grandement bénéficié.

LE TOUR DE QUALIFICATION DE L'ANNÉE

Mark Webber, Monaco

Après Abou Dhabi, j'aurais pu décerner ce prix à Kimi Räikkönen. Pour lui, c'est une chose de nous sortir l'une de ses courses en or, mais c'en est une autre de décocher un tour de qualification comme il en avait dans son carquois lorsqu'il était chez McLaren. Honnêtement, je ne pensais pas que Kimi en avait encore les moyens. À Abou Dhabi, il a prouvé que j'avais tort. Lorsqu'on voit Grosjean plein d'admiration à la lecture de la télémétrie de Kimi, on

"Lorsqu'on voit Grosjean plein d'admiration devant la télémétrie de Kimi, on comprend que ce tour était d'anthologie"

comprend que ce tour d'Abou Dhabi était d'anthologie. Mais sans parler de ça, j'ai trouvé le tour de Webber à Monaco d'une grande beauté. Schumacher s'est couvert de gloire ce jour-là, mais je pense que c'est Webber qui a approché la perfection. En outre, j'ai un faible pour les pilotes qui excellent sur des circuits bordés de rails – et qui galèrent lorsqu'il y a des hectares de dégagement. Mark est de ceux-là.

DÉPART DE L'ANNÉE

Grand Prix de Belgique

Cette catégorie n'est pas très claire, car on peut comprendre tel départ de tel pilote ou le départ d'une course. Le premier virage de Spa a sans aucun doute changé la face du championnat du monde. L'accident de La Source a mis Alonso sur la défensive tandis que Vettel cassait la baraque. Fernando aurait pu l'éviter s'il s'était mieux qualifié, mais il était promis

Bravo à Williams, qui peut effectuer un arrêt aux stands à l'ancienne en moins de 3 secondes.





La victoire de Maldonado à Barcelone malgré la pression d'Alonso a montré l'étendue des progrès du Vénézuélien cette année.



Grosjean décolle au-dessus de la tête d'Alonso à Spa, pour ce qui restera le départ de l'année – pour de mauvaises raisons.

à de gros points en Belgique. Hamilton et Vettel ont su plusieurs fois prendre la tête immédiatement après une excellente position sur la grille de départ. Mais de nos jours, il est difficile de faire la différence entre un départ excellent et un bouton poussé au bon moment. On voit plus facilement les mauvais départs – et Webber est malheureusement coutumier du fait.

PROGRESSION DE L'ANNÉE (PILOTE)

Pastor Maldonado

Être rapide et agressif, c'est une chose. C'en est une autre de rester calme quand on est cerné. Pastor en a fait une superbe démonstration en Espagne, en battant Alonso alors que tout le monde pensait qu'il se prendrait les pieds dans le tapis. Sergio Pérez a été pendant un temps la coqueluche de 2012, mais il n'a pas réussi à aller jusqu'au bout en Malaisie alors que la victoire (aidée par le DRS) se profilait. Pastor a dû gagner à la dure, parti en pole en sachant que Fernando pouvait utiliser son DRS, et que s'il ne gagnait pas à Barcelone, il en serait tenu pour responsable. Pastor a énormément progressé en 2011, devenant un expert de la dynamique des masses (par opposition au pilote qui s'adapte gentiment à toute situation nouvelle). Il a su exploiter cette nouvelle technique, grâce à sa fibre de gagnant. Bon, il a encore des défauts, même si vers la fin de l'année, ses erreurs semblaient être derrière lui. En 2012, Pastor comptait parmi les meilleurs pilotes en course. Il est performant aussi bien sur la piste qu'en dehors. Et il reste calme et modeste. C'est très rare.

HOMME DE L'ANNÉE

Matteo Bonciani pour sa réaction lors de l'incendie qui s'est déclaré dans le garage Williams en Espagne

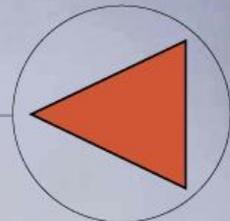
Il y a eu beaucoup de héros ce jour-là. On pense tout de suite à Lee Hart et aux mécaniciens de McLaren, ainsi qu'à tout le personnel de Williams. Certes, on n'en attend pas moins de ces hommes des stands : réagir aux situations de crise est leur quotidien. On pouvait moins prévoir la réaction de quelqu'un comme Matteo Bonciani, le directeur de la communication de la FIA. Car il n'a pas hésité une seconde. Matteo n'était pas seul, mais il a mené le groupe qui a lutté contre les flammes. Ce prix revient à tous ces héros. **F1**



Toute l'allée des stands vole au secours de Williams lors de l'incendie de son garage à Barcelone.

Lire le point de vue de Peter Windsor sur le duel Vettel/Alonso, page 64 →

Ça, c'était une F1 !



Numéro 11 : la Lotus 21

Découvrez la machine qui offrit à l'équipe Lotus sa victoire inaugurale en F1

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PHOTOS CHARLIE MAGEE & ARCHIVES LAT

Ferrari fut sans aucun doute le principal bénéficiaire du passage au moteur 1,5 l pour les F1 en 1961, l'équipe ayant déjà validé un V6 très puissant en F2. Mais de tous les constructeurs partis de zéro, aucun ne fit mieux que Lotus.

Le Type 21, conçu par son fondateur visionnaire, Colin Chapman, regroupait des concepts qui allaient marquer toute une génération de Lotus gagnantes. Comparée à la Ferrari 156 nez de requin, très droite, ou à la Cooper T55, un peu mastoc, la 21 à moteur central était fine, confortable et surtout très basse. C'était là l'idée force de Chapman, qui tenait à garder une faible traînée et un poids minimum. Ainsi, le pilote était assis dans une position très inclinée, inhabituelle pour l'époque, le quatre cylindres Coventry-Climax était incliné à 18° pour abaisser le bloc, et les ressorts et les amortisseurs avant étaient articulés sur les triangles à l'intérieur du châssis pour les abriter du flux d'air.

La première course de la 21 à Monaco, en mai, fut à la fois prometteuse et chaotique. Jim Clark prouva la rapidité de la voiture en se qualifiant troisième, mais après une sortie de route à Sainte-Dévote aux essais. Son équipier Innes Ireland eut moins de chance. Peu familiarisé avec la nouvelle boîte conçue par ZF, il enclencha le mauvais rapport à la sortie du tunnel et heurta le mur – résultat : une voiture en miettes et une jambe cassée.

Un problème de pompe à essence empêcha Jim Clark de défendre ses chances en course, mais Lotus décrocha sa première victoire en champion-

nat avec Stirling Moss au volant de la Lotus 18 privée de Rob Walker. Moss remporta encore une des cinq courses de l'année dans une T18 dotée d'une caisse de T21.

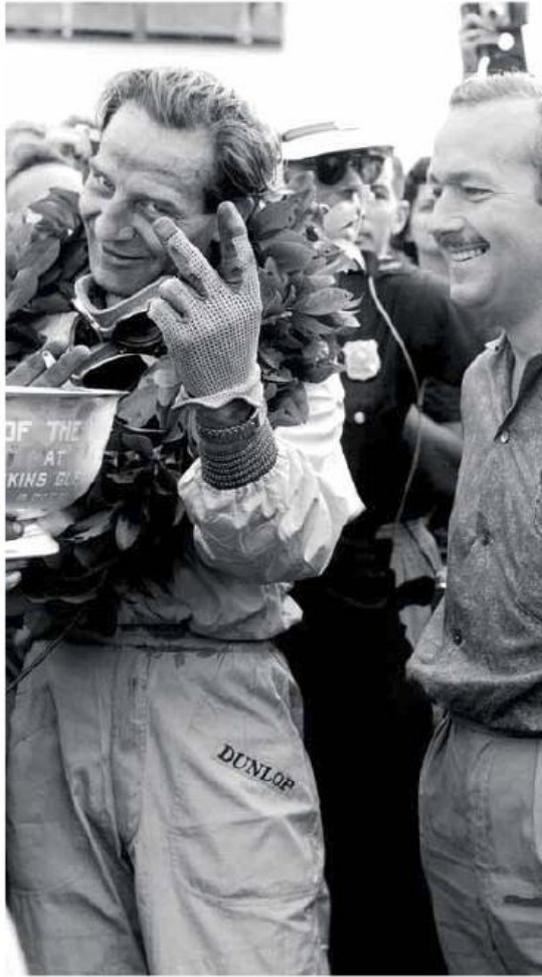
La seconde rencontre du championnat s'avéra plus fructueuse pour l'équipe d'usine. Parti 11e, Clark remonta en 3e place derrière les deux Ferrari, se payant le luxe d'une lutte roue contre roue avec le champion du monde de Ferrari, Phil Hill. La voiture rouge était plus rapide en ligne droite, mais surclassée par la voiture verte en virage. Hill battit l'Écossais pour la 2e place, mais Clark montra la vitesse de la 21 en réalisant le meilleur tour.

En France, Clark et Ireland étaient toujours dans le coup, finissant 3e et 4e, mais il semblait peu probable qu'ils arrivent à battre les Ferrari dans une lutte égale. Heureusement, cela ne fut pas nécessaire. Ireland et sa 21 gagnèrent hors championnat en l'absence de la Scuderia à Solitude et à Zeltweg. Puis, au GP des États-Unis, Ireland décrocha une victoire inaugurale en championnat pour l'équipe d'usine Lotus (dans la voiture photographiée ci-contre), tandis que Ferrari, qui avait remporté le championnat en Italie mais avait aussi perdu tragiquement son pilote Wolfgang von Trips, restait à la maison.

La victoire était bien méritée pour la 21 qui, sans être la merveille des merveilles, avait posé les jalons d'une des meilleures F1 de tous les temps, la Lotus 25. 🏁

Le petit arceau est d'origine, il aidait les pilotes à monter et descendre de la voiture. Le plus grand a été ajouté plus récemment pour des raisons de sécurité.





FICHE TECHNIQUE

Moteur	1,5 litres Coventry-Climax FPF S4
Puissance	150 cv
Transmission	ZF 5 rapports
Suspension	Ressorts hélicoïdaux, triangles superposés
Poids	425 kg
Empattement	228,6 cm
Pilotes majeurs	Jim Clark, Innes Ireland



Pedro de la Rosa

Quelques perles de sagesse d'un des aînés de la F1, toujours jeune et fringant, sur les bienfaits du sel et du citron dans la tequila et la véritable mesure du "Spygate"...

TEXTE JONATHAN REYNOLDS PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Pedro de la Rosa était cette saison le plus vieux pilote de la grille après Schumacher, mais cela ne se voit pas. À 41 ans, toujours en pleine forme, De la Rosa n'a pas pris une ride depuis son premier départ chez Arrows, en 1999.

En 2012, après une deuxième année chez McLaren comme pilote d'essais, il s'est vu offrir un volant chez HRT, éternelle lanterne rouge de la F1. Malgré ses déclarations selon lesquelles il préférerait être pilote d'essais que titulaire dans une petite équipe, De la Rosa, originaire de Cardedeu, près de Barcelone, n'a pas pu résister à la tentation de la course et, loin des projecteurs, a signé une superbe saison qui ne trahit certainement pas son âge.

Le thème de la retraite de Pedro est souvent abordé par les lecteurs de *F1 Racing*. Vous lui demandez également quel rôle il a joué dans le "Spygate", où il range son unique trophée de F1 et pourquoi Sebastian Vettel a traité Narain Kar-

thikeyan, son coéquipier chez HRT, de "cornichon". À vous la parole, Pedro...

En courant parmi les derniers, prenez-vous toujours autant de plaisir à la F1 que lorsque vous aviez une meilleure voiture ?

Gary Price, Royaume-Uni

Absolument. Ça ne change rien, c'est toujours de la compétition. Que l'on se batte pour un podium ou pour ne pas être dernier, on est en lice avec d'autres écuries, d'autres pilotes. Donc oui, c'est toujours le même plaisir, la même excitation, la même dose d'adrénaline. À Suzuka, par exemple, je n'arrivais pas dormir les soirs du vendredi et du samedi parce que Suzuka me fait un effet dingue.

Pourquoi des pilotes comme Räikkönen, Hamilton, Alonso ou Senna ont-ils tous choisi de quitter McLaren ?

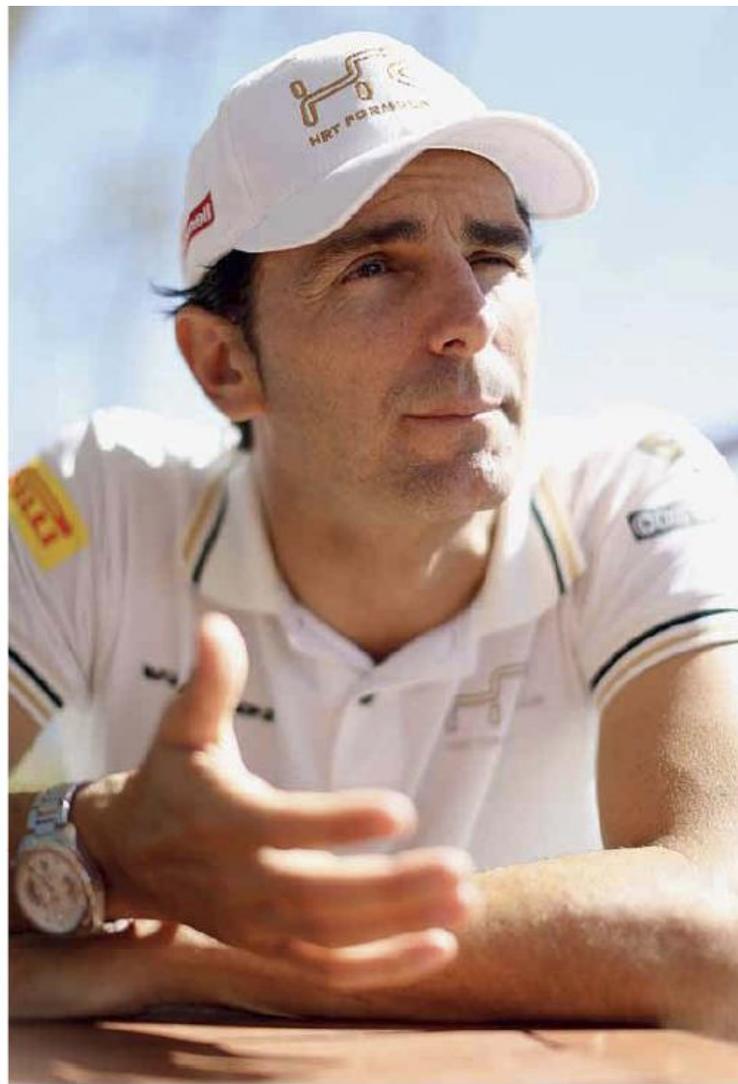
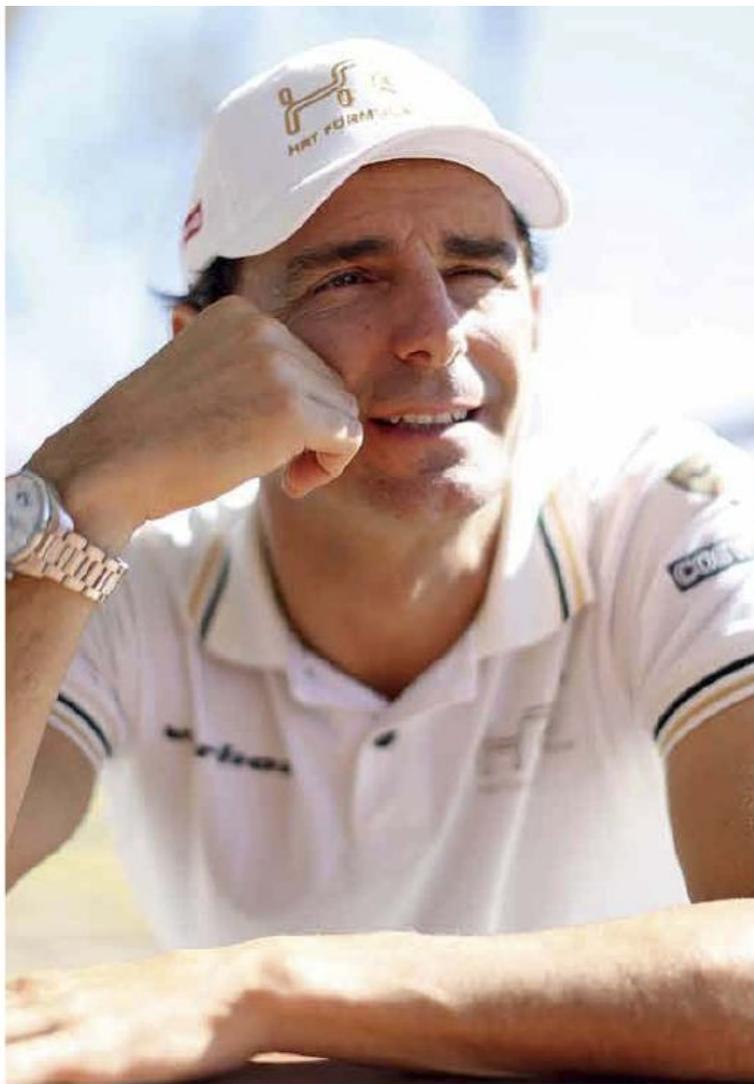
John Betancourt, Espagne

Tous les pilotes ont envie de tenter leur chance dans une nouvelle équipe, ce n'est pas qu'ils ont voulu quitter McLaren. Le phénomène se produit dans toutes les grandes écuries : lorsqu'un pilote est là depuis un certain temps, à un moment de sa carrière, il a envie d'aller voir comment ça se passe dans une autre grande équipe. C'est partout pareil, c'est l'attrait de la nouveauté. Cela dit, je pense que tous ces pilotes regrettent McLaren.

Vous avez été titulaire et pilote d'essais chez Jordan, Arrows, Prost, Jaguar, McLaren, Sauber, HRT. Quelles sont les équipes que vous préférez et celles que vous aimez le moins ?

Anton Altmann, Royaume-Uni

Ma préférée, jusqu'à présent, c'est McLaren, sans aucun doute. C'était la meilleure équipe, et c'est chez eux que j'ai le plus appris. Ce que je fais en ce moment chez HRT me plaît beaucoup, et →





“Mon podium en Hongrie en 2006, c'était vraiment magique. Je m'étais battu toute ma vie pour y arriver et voilà que je montais enfin sur un podium de F1. C'était un moment unique – une vraie victoire”



j'espère que je pourrai en dire autant sur eux l'an prochain, mais pour l'instant, c'est McLaren qui détient la palme, et de loin. Celle que j'aime le moins ? Sauber. J'y ai passé une mauvaise année. Pour eux, c'était toujours la faute du pilote et jamais celle de la voiture. On avait une mauvaise voiture, et il était complètement farfelu de penser faire des podiums avec. Je n'aimais pas cet état d'esprit.

Quel intérêt y a-t-il à prendre des risques au volant d'une mauvaise voiture dans une équipe qui a peu de moyens ?

Joe Machado, États-Unis

Eh bien, le risque fait partie de la course. Que la voiture soit rapide ou non, on vit toujours avec le risque et ça ne me pose pas de problème. Tant que je sais que l'équipe fait le maximum pour la sécurité de la voiture, le reste fait partie de la vie. Parmi toutes les catégories auxquelles j'ai participé, la F1 est la plus sûre, et ça change bien des choses. J'ai couru en Formule Ford ou en Formule Renault, par exemple, où les voitures n'étaient pas en fibre de carbone et les pistes étaient bien plus dangereuses. Prendre des risques en F1, on a l'habitude.

Quel est le plus grand sacrifice que vous ayez dû faire pour être pilote de F1 ?

David Leon Adams, Nouvelle-Zélande

Un seul : ne jamais être à la maison. C'est épuisant d'être constamment loin de chez soi. Pour moi, ça passe encore, car ma famille me soutient. Jusqu'à présent, j'ai eu cette chance. Ça a été un immense sacrifice de renoncer à passer du temps avec ma famille. Avant que l'on ait des enfants, ma femme assistait aux courses. Mais c'est plus compliqué à présent car les enfants doivent aller à l'école et ils ont besoin de la présence de leur mère ou de leur père à leurs côtés.

Pedro, vous n'êtes pas un peu vieux pour la F1 ?

Carlos Jalife, Mexique

Je ne me sens pas vieux. Je le suis peut-être, mais je n'y fais pas attention. Et si j'obtiens des résultats et qu'on est content de moi chez HRT, je ne vois pas de raisons de prendre ma retraite. Je conduis très bien et je sais tirer parti de la voiture. Alors désolé, mais la retraite, ce n'est pas pour tout de suite ! Le jour où je n'aurai plus ces petits dixièmes en plus, d'accord, mais il faudra que mon équipier me prouve que je ne fais plus le poids !

Quel a été votre rôle dans le “Spygate” avec Fernando Alonso ?

William Stuart, Royaume-Uni

Très limité. En réalité, on a tous été surpris de

l'ampleur que les choses ont prise. On n'a rien fait d'anormal, rien que les autres n'équipes n'auraient fait. Les infos qu'on a eues, Fernando et moi, c'était en discutant avec les ingénieurs comme le font tous les pilotes. J'ai fait exactement pareil que dans n'importe quelle autre équipe. C'est pour ça qu'on a été très surpris d'être accusés d'espionnage, car ces vingt dernières années, tout ça se pratique dans toutes les écuries de F1. Chaque team a un photographe qui se consacre à photographier les autres voitures en détail. Ça fait partie du jeu, tout le monde le fait.

Pilotez-vous toujours des voitures radio-commandées ? Sont-elles aussi difficiles à conduire que les F1 ?

David Killens, Canada

Non, j'ai arrêté voilà bien longtemps. Quand je suis arrivé 2e au championnat du monde en 1986, je suis passé aux hélicoptères radiocommandés. J'en faisais avec mon père, puis je m'en suis désintéressé. Piloter des hélicos radiocommandés a été de loin la chose la plus difficile que j'aie jamais faite. Il faut un degré de concentration inouï, et dès qu'on perd la position de l'hélico, on se crashe. C'est très subtil, et à la moindre erreur, l'appareil se désintègre ! C'est plus difficile que de piloter une F1, ça demande plus de concentration.

Qu'est-ce que ça fait de faire équipe avec un cornichon ?

Simon Brooks, Royaume-Uni

Je n'ai rien compris à cette histoire de cornichon [Sebastian Vettel avait traité Narain Karthikeyan, l'autre pilote de HRT, de “cornichon” à la suite d'un accrochage au GP de Malaisie en début de saison]. On n'a peut-être pas vu l'humour de la chose à cause de la traduction. Notre voiture n'est



De tous les circuits que vous avez connus dans votre carrière, quel est votre préféré ?

Darren Kirkpatrick, Royaume-Uni

Suzuka, et de loin. Ce n'est pas le plus difficile (c'est Monaco), mais c'est le plus intéressant avec ses virages rapides et le fait que chaque virage enchaîne sur le suivant. Il faut être d'une grande précision pour aligner la bonne combinaison. Il y a aussi des angles morts, ce qui donne des sensations incroyables quand on s'en sort bien.

VOUS POSEZ LES QUESTIONS

que mon meilleur tour en 2012 a eu lieu à Monaco : un tour unique, absolument parfait. Je ne pensais pas pouvoir battre le seuil de 1 minute 19 secondes, et je suis passé à 1 minute 18 secondes, alors qu'à Suzuka, il manque encore un dixième. Chaque année, on fait un ou deux tours où on se dit : « Là, j'ai frôlé la perfection. »

Où rangez-vous votre trophée de seconde place en Hongrie ?

Elizabeth Emery, Royaume-Uni

On m'en a donné une copie car McLaren a gardé l'original. Je l'ai mis chez moi et je le déplace de temps en temps. Pendant quelques années, il était sur le frigo, car je voulais montrer à mes enfants que c'était grâce à ça qu'on avait à manger, que c'était le travail de leur père, pas juste de la rigolade. Prochaine étape : le ramener à HRT et le mettre dans un petit musée.

Est-ce que Pablo Montoya s'était vraiment blessé au tennis quand vous l'avez remplacé en 2006 chez McLaren ? Que pensait Ron Dennis de tout ça ?

Matthew Gleeson, Royaume-Uni

Tiens, étrange question. Il s'était sans doute vraiment blessé au tennis car il jure par tous les dieux que c'était le cas. Le plus drôle, c'est que la semaine où il s'était blessé, Ron Dennis m'avait appelé pour me dire que je devrais certainement le remplacer pour la prochaine course. Il avait ajouté qu'il devait se faire examiner l'épaule, mais qu'il serait sans doute remis pour Bahreïn. J'ai appelé Juan Pablo immédiatement et je lui ai demandé : « Comment va ton épaule ? Ron m'a dit que ça allait... » Il a éclaté de rire et il m'a dit : « Je suis complètement HS ! » Donc malgré ce que racontait Ron, je savais tout !

Quelle est votre recette de sangria préférée ?

Mark Hutchison, États-Unis

À vrai dire, je n'aime pas vraiment la sangria. Je ne bois pas beaucoup, mais si je bois, je préfère la tequila. Je n'aime ni le vin ni la bière. La tequila doit se boire avec du sel et du citron, c'est très important, sinon, ça fait mal au ventre. 🍷

REJOIGNEZ NOTRE PANEL

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

même pas verte ! Avant la fin de l'année, je demanderai à Sebastian ce qu'il voulait dire.

Quelle a été votre plus belle course, l'Australie 1999, Bahreïn 2005 ou la Hongrie 2006 ?

P. Pawel, Pologne

Le GP de Hongrie 2006 a été ma plus belle course, car c'était mon premier et mon seul podium. La course avait commencé sous la pluie et terminé au sec, donc elle a été difficile car il a fallu passer des pneus pluie aux intermédiaires, puis aux secs. Mais c'était magique de me retrouver sur le podium. Je m'étais battu toute ma vie pour y arriver et voilà que je montais enfin sur un podium de F1. C'était un moment unique – une vraie victoire.

Aimeriez-vous prêter votre HRT à Hamilton, Alonso, Vettel ou Button pour voir s'ils en tireraient de meilleurs résultats ?

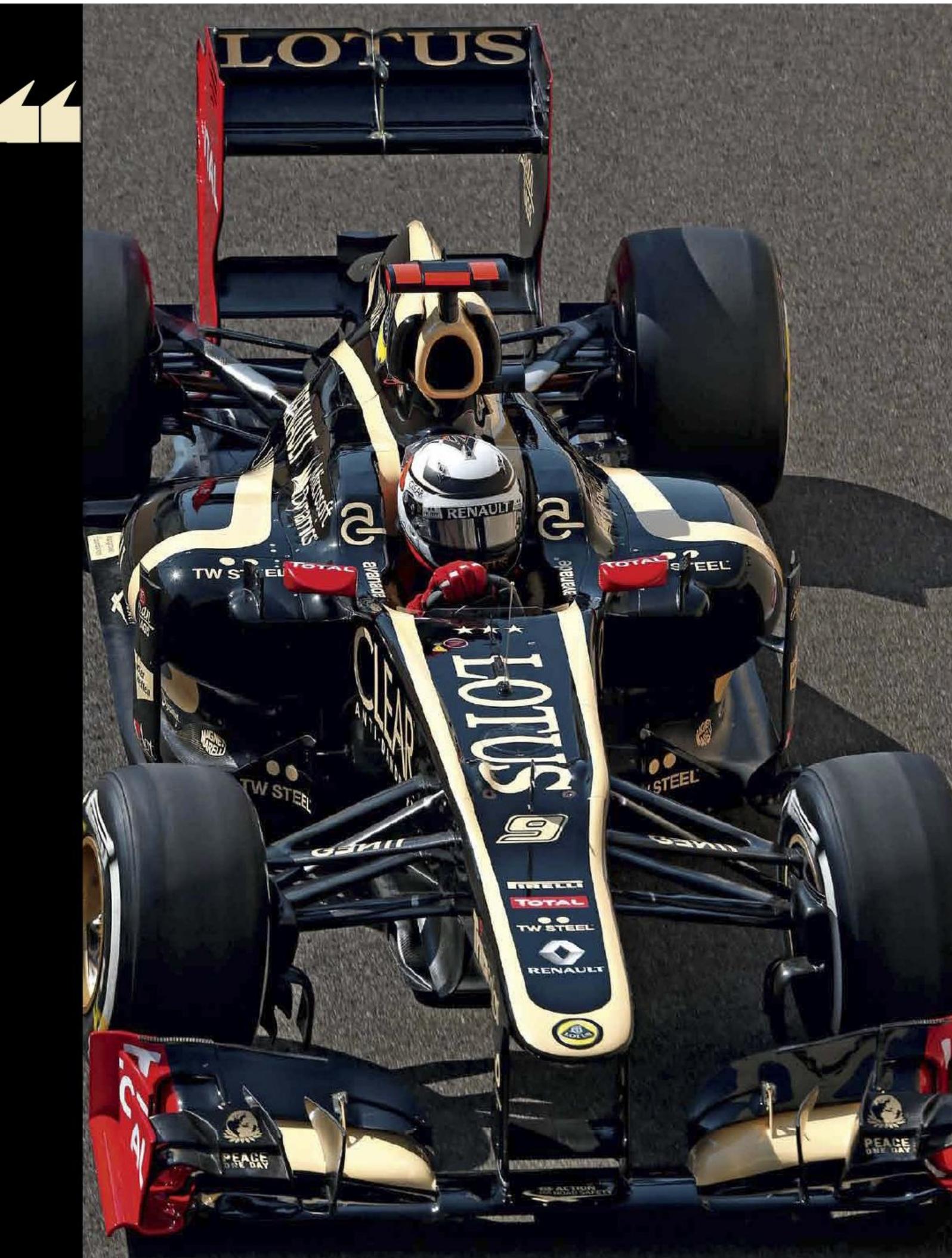
Julie Turkington, Royaume-Uni

J'adorerais voir ces gens-là essayer ma voiture. Ce serait bien que les gens comprennent à quel point il est difficile de piloter une voiture qui a peu d'appui. La puissance de notre voiture est la même que pour une Red Bull, une Ferrari ou une McLaren, mais l'adhérence est très différente.

Votre tour de qualification à Suzuka en 2012 était-il un des plus beaux de votre carrière ?

Gemma Craigan, Royaume-Uni

C'était un bon tour, effectivement. Mais je pense





“Je
laisse
mon
pilotage
parler
pour
moi”

Kimi Räikkönen est un taiseux. Cette année, il a répondu à ceux qui critiquaient son retour à la F1 par la riposte la plus classieuse, en piste. Après sa victoire sensationnelle d'Abou Dhabi, *F1 Racing* a convaincu Kimi et son ingénieur, Mark Slade, de l'ouvrir !

TEXTE JAMES ROBERTS

PORTRAITS LORENZO BELLANCA/LAT

Lorsqu'un pilote fait son retour en F1, il n'y a aucune garantie qu'il y retrouve le niveau de performance qu'on lui connaissait. Il y a toujours des incertitudes sur sa vitesse pure, son engagement. Ces questions ont été soulevées lorsque Kimi s'est glissé dans une F1 au départ de la saison 2012 après deux ans d'absence.

Mais bien vite, on a eu droit à des éclairs de génie de la part d'Iceman : le meilleur tour en fin de course, des remontrées en se faufilant dans le peloton, un podium, puis un autre.

Räikkönen a fait peu d'erreurs au cours de sa carrière ; sa rapidité a été astronomique, sa constance métronomique.

C'est sa marque de fabrique : Kimi utilise les mots avec parcimonie, et lorsqu'il évoque sa formidable saison, il ne se laisse pas emporter par des effusions verbales. *F1 Racing* a tenté de lui délier la langue en lui rappelant quelques instants clés. En compagnie de son ingénieur, Mark Slade, Kimi nous parle d'un formidable come-back qui a été justement récompensé par une prolongation de contrat chez Lotus pour 2013. →

DÉPART FULGURANT

GP de Malaisie
Grille : 10e
Course : 5e



Kimi Räikkönen : C'était la première fois que je pilotais cette voiture sous la pluie, et ce dès le départ de la course, réservoir plein. Ça n'avait rien d'évident. Il y a eu beaucoup d'abandons et nous avons pu rester en piste et faire ce qu'il fallait pour marquer quelques points. J'ai fait le meilleur tour en course sur la fin, lorsque la piste séchait. C'était un résultat important, car nous avons rencontré des problèmes lors des premières courses.

Mark Slade : En y repensant, c'était l'époque de l'année où nous étions forts en fin de course et ce résultat était le fruit de notre compétitivité malgré un recul de cinq places sur la grille pour changement de boîte de vitesses. À vrai dire, le meilleur tour de Kimi nous a pris par surprise, mais c'était un grand pas en avant pour l'équipe, par rapport à l'année précédente. D'un autre côté, on savait qu'il nous en manquait encore un peu pour être en position de gagner.

Nous avons découvert que la E20 était économe de ses pneus, et c'est pourquoi nous étions performants lorsqu'il faisait chaud. De plus, le style de Kimi lui permet de cajoler ses pneus et j'avais découvert en 2005, lorsque nous avons travaillé ensemble (une année où les changements de pneus étaient interdits) qu'on est grassement payé en retour dans ces circonstances. Mais lorsqu'il faut emmagasiner de la chaleur dans les pneus, Kimi est un peu désavantagé car son style de pilotage naturel n'est pas très agressif.

À UN DOIGT DE LA VICTOIRE

GP de Bahreïn
Grille : 11e
Course : 2e



Kimi Räikkönen : Ouais, quand j'y repense, je me dis que j'aurais probablement dû rester à l'intérieur pour essayer de dépasser Vettel, et gagner la course. Mais même si je l'avais passé, je ne sais pas si j'aurais pu rester devant lui. C'était une bonne course, mais j'ai eu une occasion de le dépasser et je ne l'ai pas saisie, au final c'était donc décevant. Mais c'est ainsi. J'ai tenté ma chance, il s'est défendu, je suis allé de l'autre côté de la piste. Si c'était à refaire, je ferais peut-être les choses différemment, mais c'est ainsi que les choses se sont passées et le résultat était malgré tout très positif pour l'équipe. Personne ne s'attendait à ce que l'on soit aussi bons après des qualifications difficiles.

Mark Slade : J'étais un peu déçu car en arrivant sur place, je pensais qu'on avait une bonne chance de remporter cette course. Mais il nous a manqué un petit quelque chose. Nous n'avons pas attaqué pour entrer en Q3 car nous ne voulions pas gâcher un train de pneus et, comme la course l'a révélé,



lé, disposer de pneus neufs a été un avantage significatif. En pneus tendres, nous étions supérieurs aux autres mais malheureusement, dans le dernier relais, Vettel avait également conservé un nouveau train qui lui a apporté suffisamment d'adhérence. C'était serré mais nos pneus ne pouvaient plus maintenir ce niveau de performance. Malgré tout, finir 2e et 3e, c'était fabuleux. C'était bien pour l'équipe, car c'était son premier bon résultat depuis longtemps, et après la course, il planait une super ambiance dans le garage. Ça a vraiment motivé tout le monde.

COMME AU BON VIEUX TEMPS

GP d'Europe
Grille : 5e
Course : 2e



GP de France (2005)
Grille : 13e
Course : 2e

Kimi Räikkönen : Ah, cette photo vient de Valence et celle-là, d'ailleurs... Magny-Cours 2005, non ? Ça remonte à quelques années. On n'a pas changé, à part les couleurs. La vie suit son cours. Michael n'a pas l'air si vieux, mais il nous quitte. C'est son choix, il faut bien s'arrêter à un moment. Lorsque je suis sur le podium, ça m'est bien égal qu'il y ait ou non d'autres champions du monde. Mais le plus marrant

dans cette course, c'est que l'ingénieur de Fernando Alonso, Andrea Stella, est venu sur le podium pour recevoir le trophée pour l'équipe, et il a été notre ingénieur à tous les trois au fil des années. On a fêté ça avec lui ce jour-là.

Mark Slade : C'était une bonne course pour nous, et je tiens à souligner que j'ai également été l'ingénieur des trois ! À Magny-Cours, on peut dire en regardant Kimi qu'il était un peu déçu car il avait le sentiment que c'était une course qu'il aurait dû gagner. C'était l'une de ces courses où son moteur a cassé en essais libres et nous avons dû reculer de dix places sur la grille. Il est remonté à la 2e place. Je me souviens de la satisfaction lorsqu'il a dépassé Montoya, car les relations avec son équipier n'étaient pas au beau fixe à cette époque.

Sur bien des aspects, Valence était un meilleur résultat cette année, car on était encore en phase ascendante, alors que chez McLaren, les attentes étaient énormes. Le seul point négatif de Valence est que l'alternateur de Romain Grosjean a rendu l'âme alors qu'il était incroyablement rapide. On pensait qu'il aurait pu gagner cette course et même si on était contents que Kimi soit sur le podium, on regrettait de ne pas voir se concrétiser un bon résultat d'ensemble de l'équipe.



DEUX DE FRONT, ÇA NE PASSE PAS

GP de Hongrie
Grille : 5e
Course : 2e

Kimi Räikkönen : Je pense avoir vraiment bien piloté en Hongrie. J'ai fait quelques erreurs en qualifications et l'auto était meilleure après quelques changements de réglages. J'étais loin encore une fois, et connaissant le circuit de Hongrie, où il est difficile de dépasser, j'ai réussi à préserver mes pneus pour faire un très long relais. Quand tout le monde est entré aux stands, j'ai attaqué et j'ai réussi à gagner beaucoup de temps. J'ai rattrapé Hamilton, mais malheureusement je n'ai pas pu le dépasser.

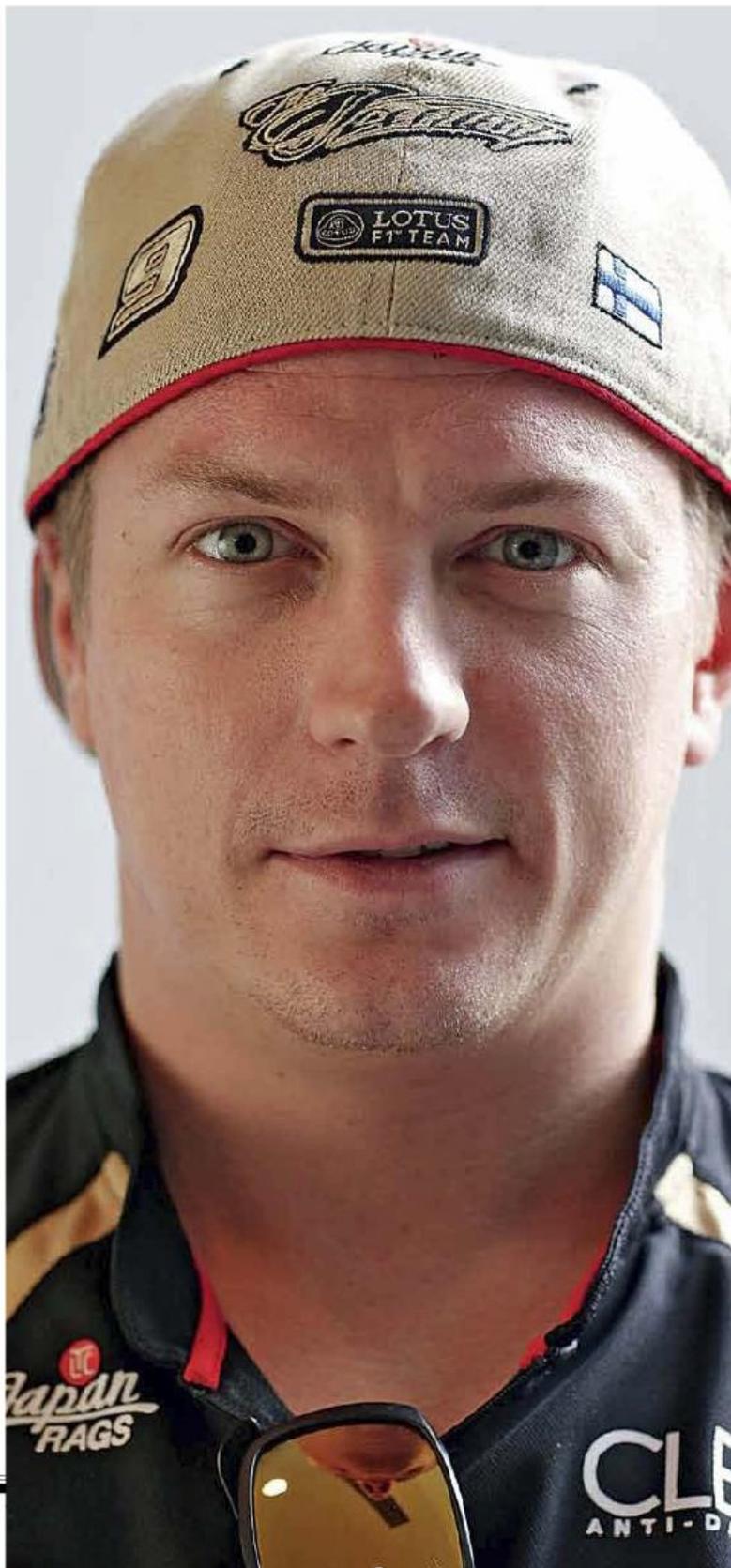
En sortant des stands, je savais que mon équipier serait dans les parages, car mon équipe m'avait prévenu par radio. On était côte à côte, et je voyais que quand je freinais, il se rapprochait de plus en plus de moi. Mais c'était une manœuvre normale, et on ne s'est pas touchés. En entrant dans le premier virage, j'ai bloqué la roue intérieure. Je suis probablement rentré trop fort dans ce virage, mais c'était une belle manœuvre, et il se serait passé la même chose si nos rôles avaient été inversés.

Mark Slade : Nous étions bien placés car les autres s'étaient arrêtés aux stands avant nous et ils se sont retrouvés dans le trafic alors que nous étions encore très rapides. Romain a été ralenti et n'a pas pu exploiter toute sa vitesse, contrairement à Kimi qui n'était pas passé par les stands. Quand il en est ressorti, la piste était dégagée. Il est ressorti de son second arrêt aux stands devant Romain.

Dans l'équipe, on se disait : « Par pitié, ne vous accrochez pas ! » Du point de vue de Kimi, c'était une manœuvre musclée, mais comme il l'a dit, Romain aurait fait la même. La F1 est un sport étrange, car toute l'équipe doit travailler ensemble, mais au sein de l'écurie, chaque pilote est l'adversaire de l'autre. L'équipier représente la plus grande menace car, comme chacun sait, il a le même matériel. On est donc jugé par rapport à son coéquipier et les pilotes en sont conscients, ce qui crée des tensions. →



Kimi : "Toutes les victoires sont les mêmes. Honnêtement, ça m'est bien égal de savoir ce que les gens pensent."



EAU, QUE C'EST BEAU !

GP de Belgique
Grille : 3e
Course : 3e



Kimi Räikkönen : Ce moment de l'année était rageant car, dans des courses comme celle d'Hockenheim, on avait voulu étrenner de nouvelles pièces, mais la météo avait joué contre nous. À d'autres moments, il avait plu en qualifications et on n'avait pas pu tirer la quintessence de l'auto ; mais on était toujours rapides en course. J'ai dépassé Michael avant la dernière chicane et le tour suivant – où la photo a été prise, au sommet des Combes – il m'a repassé en utilisant son DRS. J'ai compris que, même avec mon DRS, je ne pouvais pas le dépasser. Mon projet était donc de le dépasser puis d'utiliser le DRS pour rester devant lui. Il a levé le pied dans l'Eau Rouge. J'étais rapide dans cette courbe et je n'avais pas grand-chose à perdre, je me suis dit qu'il était assez vieux pour lever le pied. Je pense que les pilotes se respectent plus dans les courbes rapides, car si quelque chose tourne mal, il y a de fortes chances pour que quelqu'un se fasse mal.

Mark Slade : Dans l'Eau Rouge, c'était tout simplement brillant ! Kimi savait qu'il était plus rapide que Michael, et il a tenté de le passer de plusieurs manières différentes ; aucune n'a marché. La seule solution était d'être derrière lui dans la zone d'activation du DRS, puis de le passer et de déployer le DRS.

C'était une manœuvre impeccable, totalement maîtrisée, d'une précision chirurgicale, superbe. Mais on a tous retenu notre souffle. Ça m'a rappelé le dépassement d'Häkkinen sur Michael, quand ils sont passés de part et d'autre de Zonta. Quoi qu'on dise sur la forme de Michael cette année, il a extrêmement bien piloté ce jour-là, et il est toujours très difficile à dépasser. La manière dont Kimi l'a fait, en tentant une manœuvre puis l'autre, était tout simplement époustouflante.



LOTUS AU TOP

GP d'Abou Dhabi
Grille : 4e
Course : 1er

Kimi Räikkönen : La saison a été difficile, mais cette victoire nous a fait du bien, à l'équipe et à moi-même. Les dernières courses ne s'étaient pas très bien passées, mais ce résultat a redonné la foi à toute l'équipe. On a pris un bon départ en s'assurant de ne pas être bloqué derrière des voitures moins rapides. J'ai réussi à déborder Webber et Maldonado avant de passer la vitesse supérieure. Toutes les victoires sont les mêmes, mais je suis content que les gens arrêtent de me demander si je peux gagner ou non.

Honnêtement, ça m'est bien égal de savoir ce que les gens pensent, je fais juste mon travail et je suis content de ce que je fais. Et si c'est dans l'intérêt de l'équipe, alors le but est atteint.



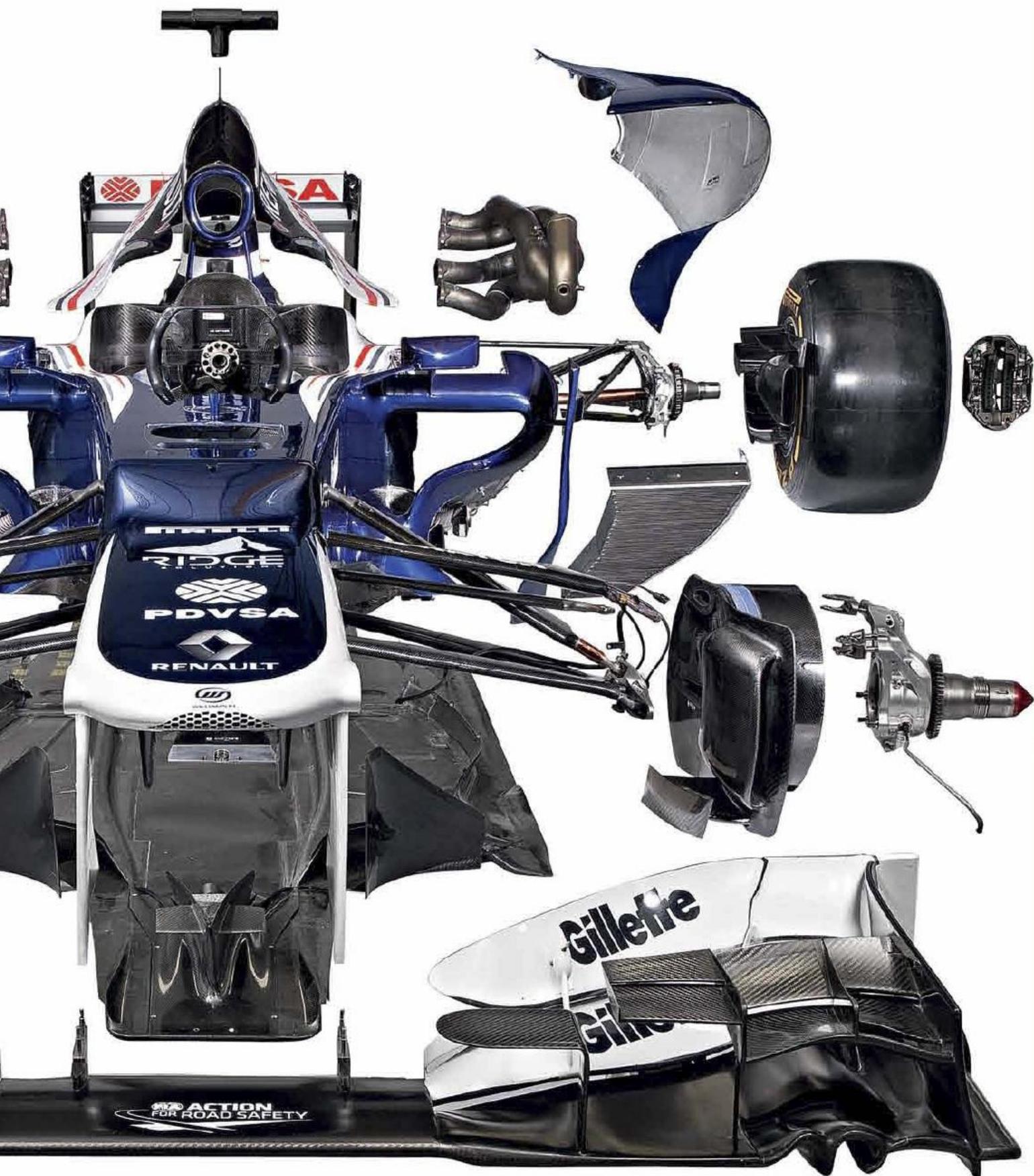
Mark : "On voulait se débarrasser de ce fardeau. La victoire de Kimi était immensément satisfaisante."

Mark Slade : On voulait se débarrasser de ce fardeau. On est passés par tellement de hauts et de bas, sur la piste et en dehors, que cette victoire de Kimi était immensément satisfaisante. Cette performance prouve que Kimi est resté le même. Il ne fait aucun doute que Lewis avait la voiture pour gagner la course, mais il aurait peut-être eu du mal avec la dégradation des pneus arrière, plus tard dans la course, qui sait ?

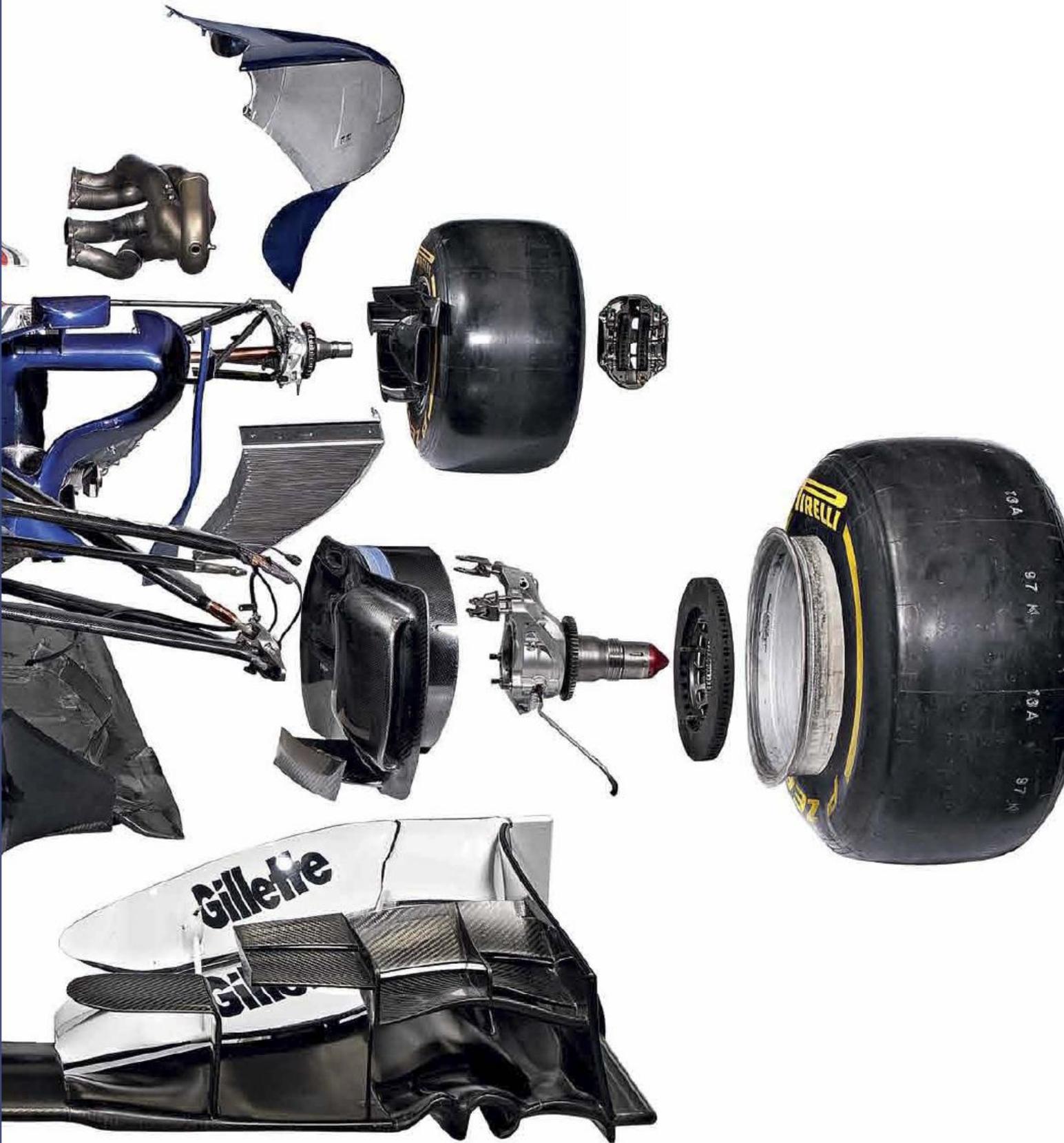
Pour moi, l'instant où Kimi a été le plus fort, c'est après la seconde neutralisation. C'est là qu'il a signé les deux meilleurs tours en course et qu'il a creusé un écart de plus d'une seconde sur Fernando – c'était sensationnel.

En ce qui concerne les commentaires faits à la radio, Simon Rennie est en liaison avec lui le dimanche et... Kimi a toujours été comme ça depuis que j'ai commencé à travailler avec lui, en 2002. Il se concentre totalement sur ce qu'il fait et, pour lui, le reste n'a aucune importance. On referait exactement la même chose, et ça ne poserait aucun problème. Les derniers instants étaient très chauds. Alonso a gagné une demi-seconde en un tour et nos cœurs se sont arrêtés de battre. C'était terrifiant : le temps avait suspendu son vol. J'avais vécu ça avec lui, avant, et je savais qu'il allait faire ce qu'il faut, mais c'était tendu. Dans les deux derniers tours, il a économisé ses pneus, puis recommencé à se détacher d'Alonso. Son jugement était parfait. C'était notre première victoire depuis Fuji 2008, on a bu une bière avec Kimi. Il est important de fêter ensemble ce genre de succès. 🏆





WILLIAMS ÇA REPART !



La jubilation règne lorsque Maldonado signe la 114e victoire de son équipe... huit ans après la 113e, par Juan Pablo Montoya au Brésil.



Celui qui a inventé l'expression "on aime toujours les vainqueurs" n'a, à l'évidence, jamais travaillé en F1. Les vainqueurs sont applaudis, même honorés, mais ce n'est pas un amour inconditionnel : certains vainqueurs sont plus aimés que d'autres. Sur le circuit de Catalogne le 13 mai, quand Pastor Maldonado a passé la ligne d'arrivée devant Fernando Alonso, il a été accueilli par un grand soupir de déception de la part d'une foule majoritairement partisane. Mais de l'autre côté de la barrière, c'était une autre histoire. On n'appellerait pas cela de l'amour, mais il y a eu une vague d'enthousiasme du côté du paddock. La première victoire d'un pilote est toujours sympathique, mais cette explosion de joie semblait plutôt honorer le retour de Williams à la victoire. La F1 voyait les choses rentrer enfin dans l'ordre.

Tout au moins, c'est ce qu'ont pu ressentir les gens d'un certain âge. Peut-être que pour la jeune génération, le nom de Williams ne résonne plus aussi fort. C'était la 114e victoire de Williams, huit saisons après la 113e. Huit ans, c'est très long.

Williams était restée en lice, mais, ces dernières années, l'équipe semblait se reposer sur ses lauriers passés, comme Tyrrell, Brabham

et Lotus avant elle. Elle avait touché le fond en 2011 : cinq points au championnat et 9e au classement des constructeurs, la pire performance de Williams en 34 ans de compétition. Il fallait que cette dégringolade cesse – heureusement, ce fut le cas.

LA CRISE ? QUELLE CRISE ?

Mi 2011, Williams instaura un mode de gestion de crise plus digne d'une équipe de football de fond de tableau que d'une véritable légende du sport automobile. Certains entrèrent par la grande porte tandis que d'autres s'en allaient par la porte de derrière. Le directeur technique Sam Michael et l'aérodynamicien en chef Jon Tomlinson annoncèrent leur départ, et furent remplacés par Mike Coughlan, ex McLaren, et Jason Somerville, revenu à Grove après des passages chez Toyota et Renault. Un autre ancien de Toyota, Mark Gillan, fut recruté comme ingénieur en chef des opérations, un titre nébuleux qui vit l'aérodynamicien devenir *de facto* le patron technique sur la piste. Un changement de cette ampleur était peu banal pour une écurie qui est de celles où l'on reste parfois une carrière entière. Williams avait débuté la saison avec une équipe technique en poste depuis bien long-

temps : peu après la trêve estivale, une direction entièrement nouvelle était en place. Les priorités et les philosophies avaient changé ; il y avait de la révolution dans l'air.

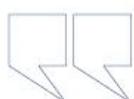
« Personne ne nierait que l'année dernière a été rude, avoue Gillan. Nous avons connu beaucoup de problèmes. La voiture n'était pas performante et il était difficile de la faire évoluer. À notre arrivée dans la nouvelle équipe technique, Mike Coughlan, Jason et moi-même avons adopté une approche très pragmatique et nous avons décidé d'utiliser le reste de la saison 2011 comme une longue période de test.

« Il ne s'agissait pas de tout jeter et de repartir à zéro. Notre voiture 2012, la FW34, tient beaucoup de la FW33, mais nous avons traité les points faibles et gardé nos points forts. Cela a payé au début de l'année, beaucoup de problèmes de 2011 ayant été résolus. »

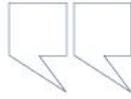
Les points négatifs évidents de la FW33 étaient sa propension à mâcher ses pneus et le fait que Williams-Cosworth n'arrivait pas à faire fonctionner le diffuseur soufflé à accélérateur levé avec la même efficacité que les équipes de pointe. Il y avait d'autres soucis, mais tout comme les bons points de la voiture, ils étaient difficiles à cerner.

« La FW33 était globalement bien intégrée, →

LORENZO BELLANCA/JAT



Peu après la trêve estivale, une équipe entièrement nouvelle était en place. Les priorités et les philosophies avaient changé, il y avait de la révolution dans l'air.



L'architecture générale de la FW33 était acceptable, mais quand on a sur la piste deux voitures très différentes alors qu'elles devraient être identiques, c'est qu'il y a un problème

explique Gillan. *Le KERS fonctionnait bien et l'architecture générale de la voiture était acceptable. En revanche, nous avons un problème de qualité des pièces. Quand on a sur la piste deux voitures très différentes alors qu'elles devraient être identiques, c'est qu'il y a quelque chose qui cloche. Cette année, nous avons réussi à y remédier. L'amélioration n'est peut-être pas flagrante, mais c'est un domaine où nous avons travaillé dur avec toute l'équipe.* »

Ce dernier point est un véritable aveu. Les bonnes équipes construisent parfois des voitures qu'elles n'arrivent pas à faire fonctionner – mais qui n'en sont pas moins de bonnes voitures. Williams – et c'est tout à son honneur – n'a jamais jeté l'éponge avec la FW33. Les pièces sont arrivées à un rythme effréné pendant toute la saison et, dans ces circonstances, leur qualité peut en pâtir – ce qui est indigne d'une écurie comme Williams, qui a prospéré à une époque où la F1 dépensait sans compter, bâtissant une usine et une équipe d'une envergure bien supérieure à ses rivales actuelles de milieu de tableau.

« De ce côté-là, c'était plutôt la bonne surprise, nous dit Gillan. Au niveau des infrastructures et des outils dont nous disposons, nous ne manquons de rien. Nous avons de la chance

d'avoir de si bons équipements et un personnel très qualifié. Beaucoup de nos employés ont connu la grande époque, puis les difficultés, et ils savent que la F1 est une activité conjoncturelle. Alors quand les choses ne vont pas bien, les têtes ne tombent pas. Un de nos plus gros avantages à la fin de la saison dernière était que les gens ont continué à trimer parce qu'ils savaient qu'une petite correction pouvait avoir un impact considérable. »

PLUS ÇA CHANGE...

En plus de Gillan, Coughlan et Somerville, Williams a fait durant l'été une acquisition certainement très importante, celle des moteurs Renault.

La relation entre Williams et Renault fait parfois penser à l'intrigue d'un téléfilm romanesque : la rupture du grand mariage dynastique, les années passées avec les mauvais partenaires à se regarder en chien de faïence à l'heure du dîner et, finalement, les grandes retrouvailles.

Quand les deux parties invitèrent leurs amis et leurs familles à Grove afin de révéler le secret le plus mal gardé du paddock, Sir Frank Williams et le président de Renault Sport F1, Bernard

Rey, annoncèrent qu'il s'agissait d'un nouveau départ qu'il fallait, de chaque côté, oublier le passé. Ces déclarations auraient été plus crédibles sans la présence sur l'estrade de Nigel Mansell, Damon Hill et Jacques Villeneuve, stars de l'ère Williams-Renault, celle d'Alain Prost via un écran vidéo, et un somptueux alignement de Williams Renault sorties du musée pour l'occasion. Le partenariat Williams-Renault était de retour et tout ce beau monde n'était pas là juste pour faire de la figuration.

Il est trop tôt pour savoir ce qu'a vraiment apporté le nouveau moteur (et donc le nouveau partenariat), car même après cinq années de gel des moteurs, aucune comparaison officielle des performances des quatre moteurs utilisés en F1 n'a été divulguée. Les experts estiment cependant qu'en passant de Cosworth à Renault, Williams a gagné un moteur plus léger, pouvant fonctionner à plus haute température, consommant moins de carburant et aux performances plus stables sur toute sa durée de vie.

En temps normal, une grande partie de ces avantages aurait été perdue dans le temps passé à s'adapter à un nouveau partenaire technique, mais le partenariat entre Williams et Renault a tenu bon grâce à deux facteurs : un accord signé →



Williams et Renault se retrouvent après une rupture de 13 ans, une collaboration récompensée par cette 5e place à Abou Dhabi.

L'EXPERT EN COULISSE

MIKE COUGHLAN

Le directeur technique de Williams, Mike Coughlan, est le dirigeant le plus insaisissable de la F1. Rarement vu sur les circuits depuis son retour en F1, l'ancien concepteur en chef de McLaren travaille reclus au QG de Williams et n'accorde pas d'interviews.

Coughlan débuta sa carrière dès sa sortie de l'université, dans la conception de Formules Junior. Il entra chez Lotus et travailla sur les boîtes de vitesses des voitures d'Ayrton Senna, puis chez John Barnard (où il participa à la conception de voitures Benetton, Tyrrell, Ferrari, et plus tard Arrows), d'abord comme délégué de Barnard puis comme directeur technique. Il garda ce poste de 1998 à 2002, puis devint concepteur en chef chez McLaren.

Remercié à la suite du "Spygate" de 2007, il fit pénitence hors du paddock. Il travailla brièvement pour le projet avorté du Stefan Grand Prix, qui avait tenté de se faire une place sur la grille en 2010, puis il travailla sur un projet de véhicule blindé avant d'entrer dans l'équipe Michael Waltrip Racing en NASCAR comme directeur de la conception.

La décision de Williams de sortir Coughlan de sa retraite fut opportune. Après l'échec de la FW33, Coughlan avait l'expérience et l'acquis sur piste nécessaires pour faire la différence, évitant à Williams d'aller débaucher un de ses collègues. Il reçut le titre d'ingénieur en chef avant de jouer

le rôle de directeur technique, laissé vacant par le départ de Sam Michael.

« Quand je suis arrivé dans l'équipe, j'ai trouvé qu'elle disposait de l'équipement et des ressources nécessaires pour réussir, » notait Coughlan dans le journal interne de Williams. « Du côté technique, il manquait une direction forte, mais il ne fallait pas grand-chose pour rendre à nouveau l'équipe compétitive. »

L'expérience de Coughlan le rendait particulièrement apte à relever ce défi, car il appartient à cette génération où les voitures étaient conçues par des individus. L'art de concevoir une voiture entière comme une entité cohérente est passée de mode ces dernières années, les jeunes concepteurs tendant à se spécialiser. Le manque de concepteurs capables d'envisager les choses dans leur globalité est souvent déploré par les patrons d'équipes, tout au moins ceux qui n'ont pas Adrian Newey à leur disposition.



UNE AFFAIRE DE FAMILLE

CLAIRE WILLIAMS

La fille de Frank Williams, Claire, sourit quand je lui demande si travailler dans l'équipe de F1 de son père faisait partie de ses projets d'avenir. « Frank ne voulait surtout pas me voir travailler chez Williams, » répond-elle. « Et je n'avais pas d'aspiration particulière à travailler ici d'ailleurs. Quand Jim Wright, l'ancien directeur commercial, l'a convaincu de me donner une chance, j'ai fait une période d'essai de six mois... Frank ne voulait pas voir ses gosses lui tourner autour, ce que je peux comprendre. »

Son premier GP en tant que spectatrice fut celui de Zandvoort, dans les années 1980 : c'est Nigel Mansell qui était chargé de surveiller Claire et son frère Jonathan. Plus grande, elle préparait souvent des sandwiches et du thé pour les mécaniciens.

Cette année, à 36 ans, Claire est entrée au conseil d'administration de Williams, où elle joue un rôle clé dans la direction de l'équipe, de la recherche de sponsors aux relations commerciales, et travaille en lien avec les pilotes ainsi qu'en marketing et communication. Beaucoup de responsabilités, donc, mais Williams reste ainsi une équipe familiale.

« Chacun ici comprend que la famille est au cœur de l'entreprise, » ajoute-t-elle. « Jusqu'à la vaisselle utilisée dans le motorhome, qui a été choisie par ma mère. »

James Roberts

suffisamment tôt et, d'un côté comme de l'autre, un retour en terrain connu.

« Je crois que l'accord est survenu au bon moment, se réjouit le directeur adjoint de Renault Sport F1, Rob White. C'est probablement la première fois de ma carrière en F1 que je vois un contrat signé dans les temps voulus en vue d'une bonne organisation. Nous avons appris en mai 2011 que nous allions travailler avec Williams cette année. Cela donnait aux deux groupes d'ingénieurs le temps d'apprendre à se connaître. Cela signifiait également que le bureau d'études de Williams pourrait tenir compte des exigences du moteur Renault dès le feu vert donné.

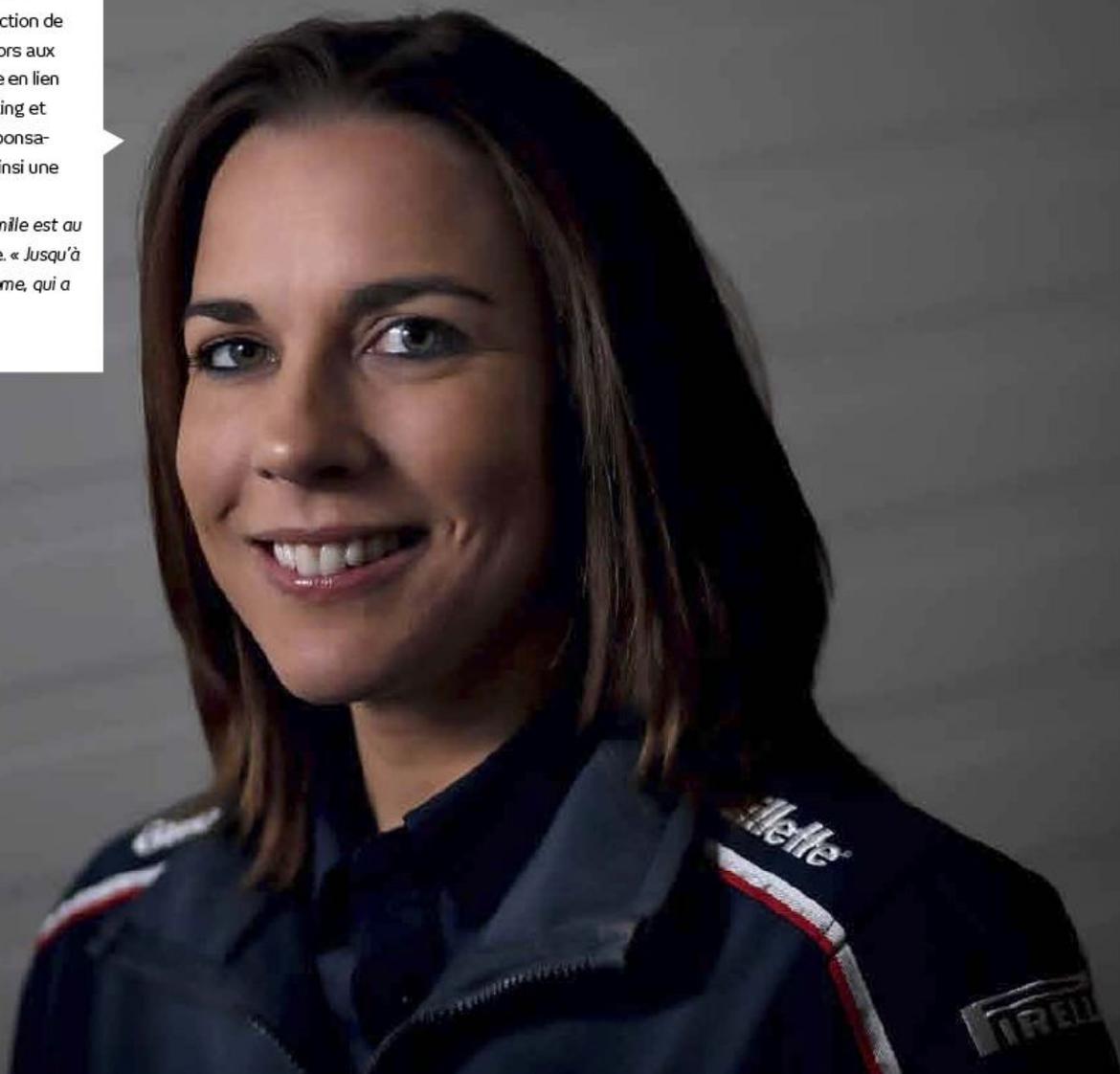
« On n'a donc pas perdu de temps, ce qui est toujours une bonne chose. On a pu prendre le taureau par les cornes et parler de l'installation du moteur dans la voiture, de la façon d'organiser les activités sur la piste et ainsi de suite. »

Ceci n'est que la moitié de l'histoire : en réalité, Renault était prête à conclure un accord avec Williams depuis plusieurs années. Les rumeurs

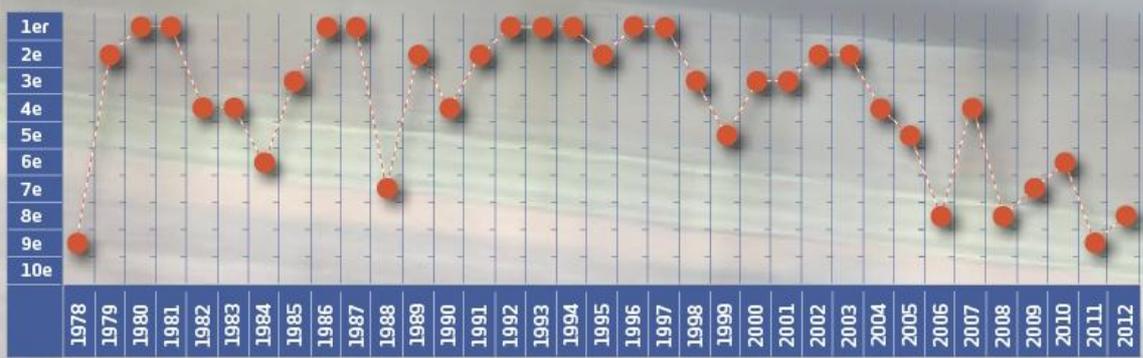
d'un rapprochement entre Williams et Renault ont commencé à circuler dès le divorce entre Williams et BMW. Des rumeurs tout à fait fondées, donc.

« Tout le monde sait que nous avons été contactés par Williams pour la fourniture de moteurs, mais pour une raison ou une autre, cela ne s'était pas fait, précise White. Détail étrange, nous avons un "package" sous la main pour faciliter l'installation du moteur, car il a été monté dans plusieurs F1 différentes, mais la façon dont nous allions présenter ces informations avait été décidée lors de l'une de nos rencontres précédentes avec Williams. Ainsi, nous savions déjà quelles informations fournir à Williams pour monter le moteur dans la voiture. Nous avons donc une relation très franche dès le départ. »

« Le partenariat avec Renault a été un des moments forts de l'année, ajoute Gillan. L'intégration du Renault dans la voiture s'est opérée sans heurts. Nous avons une très bonne relation de travail aussi bien dans l'équipe technique



WILLIAMS : L'ASCENSION ET LA CHUTE



La FW33 de 2011 avait grappillé cinq points pour finir 9e au classement – une contre-performance historique.

qu'au garage. Les choses ne pouvaient pas mieux se passer. » Thierry Boutsen avait offert au partenariat originel entre Williams et Renault une première victoire au GP du Canada 1989, leur sixième course en commun. Cette fois-ci, le partenariat s'est passé encore mieux, avec la victoire de Maldonado dès le cinquième GP. Pour Renault, c'était la validation d'une décision qui n'était pas totalement sans risques.

« Pour nous, c'était une grande responsabilité de prendre une quatrième équipe [en plus de Red Bull, Lotus et Caterham], déclare White. Nous n'étions pas certains que l'organisation de Williams serait celle que nous espérions. Nous étions clairement conscients, et eux aussi, que leur performance en 2011 avait été loin d'être satisfaisante. Nous étions optimistes sur notre capacité à les aider à prendre le virage – mais je pense vraiment que cela est arrivé plus tôt qu'on ne l'espérait. »

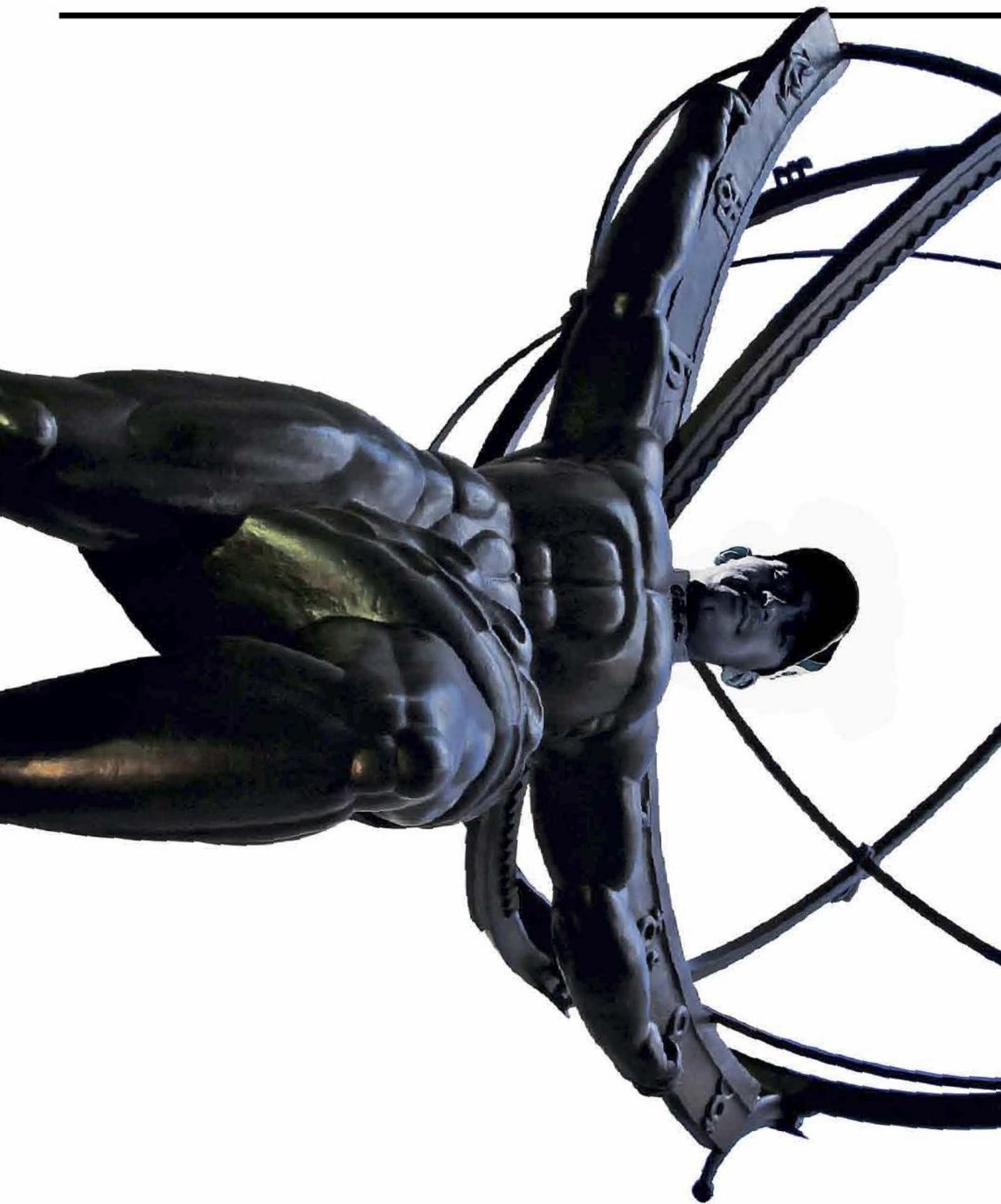
L'ESSAI ACIDE

La Williams-Renault FW34 n'a pas mis le feu aux chronos au début des essais hivernaux, mais elle a tourné inlassablement, accumulant les kilomètres sans les soucis qu'on aurait pu imaginer sur la seule voiture de la grille dotée d'un nouveau moteur.

« Dès le début, Pastor Maldonado et Valtteri Bottas – qui avaient tous deux conduit la voiture précédente – ont senti la différence, raconte Gillan. La nouvelle voiture avait des caractéristiques plus agréables, elle était plus douce avec ses pneus. Elle allait nous laisser de la marge niveau stratégie et nous permettre bien plus de souplesse... »

Pendant six jours, la FW34 était à la traîne sur les feuilles de temps. Puis au troisième jour du premier test à Barcelone, elle est arrivée à se hisser en tête quand Maldonado fit une sortie en super-tendres juste avant la pause de midi. On

pensait à un coup de chance, mais quand les F1 sont revenues sur le circuit pour le GP d'Espagne, Maldonado a démontré que la performance était fondée. Depuis l'Espagne, cependant, Williams n'a pas récidivé. Bruno Senna a réalisé quelques bonnes courses dans la seconde moitié de la saison mais n'a jamais réussi à remonter la pente après de piètres qualifications. Maldonado, en revanche, s'est montré très rapide sur un tour – mais s'est trop souvent retrouvé dans des situations qui l'empêchaient de terminer la course ou lui valaient les foudres des commissaires. En fin de compte, la saison a été frustrante pour Williams. Mais en passant d'une infortunée neuvième place l'an dernier à une victoire en GP qui l'a replacée dans le peloton de tête, Williams a montré qu'elle progressait – l'ambition étant de revenir à l'époque où une victoire de Williams était d'une banalité affligeante. Un juste retour des choses.



P A S T O R M A L D O N A D O

Tout le poids du monde

Maldonado a un côté chien fou qui risque de lui jouer des tours. Mais n'oublions pas que le seul pilote de F1 financé par l'État porte sur ses épaules les espoirs de toute une nation

TEXTE ANTHONY ROWLINSON

IL ÉTAIT UNE FOIS deux frères vénézuéliens qui allaient jouer avec leurs karts de fortune sur les pentes de El Ávila, près de Caracas. Johnny et Pastor étaient deux petites têtes brûlées qui fonçaient à toute allure dans leurs bolides propulsés par les lois de la pesanteur. Et ils se débrouillaient bien : dans le coin, ils étaient connus comme les stars imbattables du kart fait maison. Les frères Maldonado : rapides, intrépides, ambitieux, ils ne craignaient personne...

Si ce récit vous semble familier, c'est peut-être parce qu'un de ces deux bambins n'était autre que Pastor Senior, qui donnerait naissance au premier vainqueur de F1 du Venezuela. Quant à Johnny, il allait pousser son jeune neveu, génétiquement prédisposé, à se lancer dans la course et à consacrer sa vie à la vitesse.

Cette histoire appartient au passé – elle remonte à une quarantaine d'années, bien avant la naissance de Pastor Rafael Maldonado Motta. Le présent se joue ici, dans le hall de l'hôtel Tamanaco InterContinental de Caracas, où Pastor Junior vient de s'installer dans un fauteuil pour répondre aux questions de *F1 Racing*. Le sourire aux lèvres, comme toujours, il affiche également cette aisance spontanée qui lui a permis de gagner le cœur de son équipe et de ses premiers fans. Baskets de pilote de course, treillis, et un bandana noir sur la tête qui lui donne un petit air de gangster : le look du pilote de F1 moderne lui va à merveille. Pastor est détendu et nullement décontenancé par tous ces rendez-vous avec la presse et les sponsors, qui occupent chaque minute de ses journées lorsqu'il rentre au pays. →

" J'ESSAIE TOUJOURS DE FAIRE LE MAXIMUM. ON PEUT PARFOIS FAIRE DES ERREURS SI ON EST TROP À FOND... MAIS ON PEUT GAGNER AUSSI!"



Car voyez-vous, lors de sa révélation en 2012, Pastor est devenu plus qu'un pilote de course. Cette première victoire au GP d'Espagne était encore plus importante pour lui que pour l'écurie Williams nouveau cru, car elle représentait la consécration du projet de financement de PDVSA, entreprise d'État, qui a lancé puis protégé le jeune pilote pendant plus d'une décennie. En un instant, Maldonado a été propulsé ambassadeur national de la discipline, avec les responsabilités que cela implique pour lui, sa famille, son équipe mais aussi, assez directement, son pays et son gouvernement.

Cette situation est, il le sait bien, du jamais vu en F1, et un pilote plus stressé la trouverait sans doute pesante : « Oui, c'est une grande responsabilité d'avoir tout le pays derrière moi, avoue-t-il. Tout le monde est à fond, et la F1 est un sport assez nouveau ici, donc les gens attendent des victoires, et encore des victoires, et même un titre mondial. Une seule victoire ? Ah, non, ce n'est pas assez ! »

Ce n'est pas assez, en effet, maintenant que Pastor a prouvé qu'il était un gagnant doté d'une bonne voiture. Et ses financeurs l'ont bien compris. Si PDVSA est peu connue de ceux qui ne s'intéressent pas spécialement aux affaires du Venezuela, ou à son marché pétrolier, elle n'en reste pas moins une entreprise à dimension internationale qui exige des résultats, et Williams le sait bien. L'année 2011, qui a vu l'équipe toucher le fond, a été mal vécue d'un côté comme de l'autre. Mais l'horizon s'est largement dégagé en 2012 – bien que les deux parties aient mis la barre plus haut. La victoire de Pastor représentait donc une sacrée récompense pour PDVSA : « Le projet PDVSA, démarré en 2004, m'a énormément aidé, souligne-t-il. C'est un projet de grande envergure : la F1 vénézuélienne avec Pastor Maldonado. On était quatre ou cinq pilotes vénézuéliens dans le monde, mais j'étais le plus fort. PDVSA a repéré que j'avais du potentiel et je leur en suis éternellement reconnaissant. »

S'il nous semble aujourd'hui évident qu'un Vénézuélien soutenu par des pétrodollars fasse partie des pilotes en tête de peloton, PDVSA a misé gros

en accordant sa confiance à Maldonado. Le Venezuela est un pays obsédé par le base-ball (« le base-ball, il n'y a que ça qui compte ici, » soupire Pastor) et convertir ses habitants à un sport si différent et aux rouages bien plus complexes n'allait sûrement pas se faire en un jour. « Il n'y avait pas de culture F1 chez nous, explique Maldonado, et il a été très difficile de faire accepter le fait qu'un Vénézuélien puisse arriver en F1. Comme vous le savez, quand on est en catégorie junior, ça n'intéresse personne. Pourtant, on a besoin d'être soutenu pour devenir pilote de F1. J'ai eu de la chance car toutes les courses de GP2 étaient retransmises à la télé ici, et quand j'ai gagné le championnat, ça a encouragé mon sponsor et permis aux gens de se dire : "OK, on a une chance, on a un bon pilote, un bon sponsor, et tout ça peut augmenter les revenus liés au tourisme au Venezuela." »

Et voilà, on en revient toujours là : le lien entre la réussite de Maldonado sur le circuit et l'image du Venezuela sur le plan international. Mais porter l'espoir de toute une nation sur ses épaules ne lui fait pas peur.

Pourtant, sous ses apparences sagement patriotiques, notre jeune ami

CV

Nom
Pastor Rafael Maldonado Motta

Âge 27 ans

Né à Maracay, Venezuela



TEMPS FORTS

2012	Pole et victoire pour Williams à Barcelone
2011	Marque son premier point chez Williams
2010	Remporte le GP2 avec 6 victoires pour Rapax
2009	Se classe 6e en GP2 avec ART
2007	Une victoire en GP2 avec Trident
2006	Troisième place en RWS avec Draco
2004	Champion d'Italie en Formule Renault 2.0



bouillonne, et il ne s'en cache pas (ce serait difficile vu le spectacle qu'il offre en piste) : « Détendu ? Ouais, mais pas au volant ! dit-il en riant. Je suis parfois très détendu, c'est vrai, surtout ici, loin de la course, parmi mes compatriotes, ma famille et mes potes. Et en fait, je peux être calme au volant aussi, mais je veux toujours faire le maximum. Des fois c'est une bonne chose, des fois non. On fait

parfois des erreurs parce qu'on est trop à fond... mais on peut gagner aussi ! » Il prononce cette dernière phrase avec une soudaine conviction qui change de la douceur habituelle de ses accents latinos. « En F1, il faut

trouver l'équilibre entre être à fond et savoir se calmer, poursuit-il. Ce n'est pas un compromis facile, surtout quand je dois montrer mon potentiel et celui de mon pays – pour leur prouver qu'ils ont bien placé leur argent. »

Ce type de pression touche rarement les pilotes de F1, mais plutôt les sportifs qui portent les couleurs de leur pays et incarnent du jour au lendemain la fierté, l'espoir et les craintes de toute une nation. Beaucoup de pilotes arborent les couleurs nationales sur leur casque (comme Coulthard le drapeau écossais, ou Ronnie Peterson les couleurs de la Suède), mais aucun n'est autant à fleur de peau.

Ceci explique sans doute partiellement la rage de vaincre et, pour ses détracteurs, le manque de jugeote dont Maldonado a fait preuve tout au long de la saison 2012. Il y a eu l'embrouille qui a fait perdre à Hamilton sa 3e place à Valence, puis l'accrochage avec Sergio Pérez à Silverstone, qui a poussé ce dernier à déclarer que Pastor était « idiot et dangereux ». Ah, ce tempérament latin !

Le fait que Pastor admette lui-même sa tendance à s'enflammer en dit long : il le fait en connaissance de cause. « J'adore atteindre les limites, s'exclame-t-il, et même les dépasser car c'est mon style et j'ai toujours excellé en la matière. »

L'impulsion ne vient pas seulement de l'intérieur, selon lui, mais également d'un soutien familial inconditionnel qui l'a toujours poussé à aller plus loin. Ajoutez à cela une bonne dose de ferveur nationale, et l'on obtient un cocktail plutôt détonnant.

« Il y a tout un ensemble de facteurs qui me motivent, explique-t-il. Ma famille a le sens de la compétition et tout le monde venait me m'encourager sur les circuits, mais juste parce qu'ils voulaient me voir gagner. J'en ai sans doute pris de la graine et j'ai toujours voulu faire le maximum. Si je vois mon nom 10e ou 8e sur les écrans, je ne peux pas l'accepter. J'en veux toujours plus. Même si je suis en tête, j'ai besoin de creuser l'écart. C'est ma mentalité. Tout est psychologique. Je suis intransigeant là-dessus. » Pastor admet que cela l'a parfois poussé à faire des erreurs, mais qu'il apprend à se maîtriser dans le but d'améliorer ses performances.

LES VÉNÉZUÉLIENS DÉBARQUENT...



Jusqu'à présent, trois Vénézuéliens ont pris le départ d'un GP de F1. À quand le quatrième ?

Johnny Cecotto Junior, 23 ans, a récemment pris le volant d'une Toro Rosso pour les essais Jeunes Pilotes à Abou Dhabi, presque 30 ans après la dernière course de son père, Johnny Cecotto Senior, chez Toleman. Entre-temps, Pastor Maldonado a été le seul Vénézuélien à prendre le départ d'un GP, bien que le jeune Cecotto Junior soit le dernier d'une vague de jeunes talents issus de ce pays d'Amérique du Sud.

Voilà quelques années, il y avait un autre jeune pilote, connu en F3 britannique sous le nom de Ernesto José Viso. Pilote d'essais pour Midland au GP du Brésil 2006, il est aujourd'hui appelé "EJ Viso" et court en Indycars. En 2012, Cecotto Junior avait deux compatriotes à ses côtés en GP2 : Rodolfo González et Giancarlo Serenelli. Mais rien ne dit qu'un de ces deux-là suivra la voie de Maldonado et Cecotto Senior pour devenir le quatrième Vénézuélien à prendre un départ de GP de F1.

Le quatrième, car il ne faut pas oublier Ettore Chiméri, qui prit un seul départ, au GP d'Argentine 1960, dans une Maserati. Malheureusement, il trouva la mort 15 jours plus tard lors d'une course à Cuba.

James Roberts

Voilà qui illustre fort bien la fameuse réplique de Mario Andretti : « On peut maîtriser la vitesse, mais on ne peut accélérer la maîtrise. »

Un des proches collaborateurs de Maldonado nous confie que son rythme et sa technique sont au top, mais qu'effectivement, il lui arrive encore de voir rouge. C'est à la limite ténue entre la hargne et la fureur, entre dépassement de soi et dépasser les bornes, que se situe ce pilote, rapide et sûr de lui, capable de faire des performances impeccables.

Barcelone sera celle qui trônera dans l'album de famille, mais il y a eu aussi Singapour, où Pastor s'est à nouveau qualifié en première ligne et serait allé droit au podium s'il n'avait dû abandonner pour cause de soucis hydrauliques. Et puis Abou Dhabi, où un départ en 3e position (qui, selon Mark Gillan, ingénieur en chef chargé des opérations chez Williams, « frôlait le potentiel maximum de la voiture ») déboucha sur une honorable 5e place, malgré une défaillance du KERS.

Alors, il a le sang chaud, Pastor ? Oui, parfois, mais c'est aussi un pilote qui a deux saisons complètes à son actif et qui est arrivé à la victoire à sa 24e tentative (Fernando Alonso n'y était parvenu qu'à sa 30e course). Et c'est un pilote qui progresse : « On peut progresser à chaque fois, affirme-t-il. On peut améliorer son approche de la course, sa vitesse. C'est l'expérience qui permet

d'avancer. Bon, des fois, je vais trop loin, mais j'adore ça ! »

En raccompagnant Pastor vers son hôtel, un des plus chics de Caracas, d'où s'échappent quelques notes de musique sud-américaine, on observe ce jeune homme bien dans sa peau, soutenu par la présence de sa petite amie Gabriella Tarkany et par les assistants de l'écurie qui gèrent son emploi du temps. Pas de doute, il est dans son élément.

Il l'est aussi quand il pousse sa FW34 en Q3 dans l'espoir de signer un chrono qui satisfasse ses ambitions ainsi que celles de son pays. Pour conclure, notre hôte évoque le passé : « Quand j'ai commencé la course en Europe, j'avais 12 ans et c'était très dur. Je ne parlais pas italien, tout était

“ JE DOIS MONTRER MON POTENTIEL ET CELUI DE MON PAYS, POUR LEUR PROUVER QU'ILS ONT BIEN PLACÉ LEUR ARGENT ”

Roue contre roue avec son équipier Bruno Senna au GP des États-Unis 2012. Maldonado ne lâche pas l'affaire.



différent, la bouffe, le climat... J'étais super timide. Mais ça me plaisait, et ce qui me faisait tenir, c'était mon objectif d'arriver en F1.

« Je me souviens d'une interview en Colombie, lors de ma première course internationale. J'avais huit ou neuf ans. Montoya participait, dans une catégorie supérieure, et le journaliste m'a demandé : "Quel est ton grand rêve dans ce sport ?" J'ai répondu : "De faire de la F1." Je savais déjà ce que je voulais et aujourd'hui, je suis un homme heureux, j'ai réalisé mon rêve. Bon, c'est une grande responsabilité d'être le seul représentant du Venezuela dans la discipline, mais à chaque fois, à chaque instant, je continuerai à viser les 100 %. Inlassablement. »

WILLIAMS ÇA REPART !

Petite
discussion
avec

Torger
Wolff
dit

"Toto"

Le nouveau directeur
exécutif de Williams
parle de sa mission
au sein de l'équipe
légendaire

INTERVIEW ANTHONY ROWLINSON
PORTRAIT GLENN DUNBAR/LAT





En quoi consiste votre nouveau poste chez Williams ?

“Nouveau” n’est pas le terme exact. J’avais déjà exercé ces fonctions pendant quelques mois, quand Adam Parr [l’ancien président] avait quitté son poste. Il s’agit en réalité d’un simple partage des tâches entre Frank Williams et moi. Je suis actionnaire de l’équipe et je fais partie du conseil d’administration. Pour tout dire, ce n’est pas très différent de mon ancien poste, où je supervisais ce qui se passait dans l’entreprise d’un point de vue principalement commercial. Disons que je suis davantage impliqué dans le côté sportif désormais.

J’essaie de me rendre utile autant que je le peux et de prêter main forte à Frank. Son passé parle pour lui et il incarne Williams. Moi, je suis là pour la marche courante, tandis qu’il représente véritablement l’écurie auprès de nos partenaires.

Vous êtes issu de la finance, mais vous avez été aussi pilote par le passé...

Oui, c’est vrai, je suis toujours propriétaire d’une société d’investissements, mais je ne m’occupe plus de sa gestion journalière, et je ne cours plus à présent. J’ai concouru dans les formules de promotion, puis j’ai arrêté faute de sponsors et je me suis tourné vers le GT et le rallye.

Comment voyez-vous l’avenir de Williams ?

J’ai différents objectifs, à court, moyen et long terme. La F1, c’est... comment dire... on ne peut pas changer toute la structure d’une équipe en un an. Il faut recruter les meilleurs dans chaque département, trouver les meilleurs pilotes et obtenir des aides, ce qui prend du temps. Je pense que l’équipe périlait depuis quelques saisons du fait de plusieurs facteurs. Mais nous commençons à voir les résultats de notre restructuration. La victoire est arrivée en début de saison, mettant la pression sur l’équipe, ce qui est une bonne chose.

Le plan à court terme est donc de viser les points régulièrement et de réaliser des coups d’éclat afin de stimuler le team et d’attirer des sponsors et des partenaires. À moyen terme, c’est-à-dire sous deux à quatre ans, l’objectif est de batailler avec les têtes d’affiche : gagner des courses, être régulièrement sur le podium, et avoir des effets de synergie dans toute l’équipe, pas seulement sur la partie course.

Quant à l’objectif à long terme, il est de retrouver notre vraie place : celle de prétendant au titre.

Peut-on dire que vous avez débarqué chez Williams en parfait inconnu ?

Absolument, car je n’avais jamais été impliqué en F1 auparavant. Mais en plus de mon bagage sportif, je suis copropriétaire d’une équipe de rallye en Autriche, nommée BRR, qui participe aux Red Bull Juniors. Je suis également copropriétaire d’une entreprise appelée HWA, qui court pour Mercedes en DTM. Cette boîte est très connue dans le monde du sport auto, et il y a deux ans, on nous avait même proposé un essai avec Toro Rosso.

Puis les portes de la F1 se sont ouvertes : j’ai rencontré Frank, Patrick Head ainsi qu’Adam Parr, et j’ai déci-

dé d’investir dans l’équipe et d’en être directeur non exécutif. C’était il y a trois ans, et depuis environ un an et demi, j’avais un rôle de plus en plus concret, ce qui m’a logiquement amené à accepter un poste à plus forte responsabilité. C’était inenvisageable il y a deux ou trois ans, car j’étais toujours impliqué dans ma société d’investissements, mais maintenant, c’est ça que je veux faire.

Vous sentez-vous investi d’une plus grande responsabilité étant donné le passé glorieux de Williams ?

Je suis responsable de presque 600 employés. L’enjeu est grand lorsqu’il s’agit de négocier ou de trouver des sources de financement afin d’assurer la pérennité du team. J’essaie de consolider l’équipe. Le passé, c’est le passé : en 2013, personne ne se souciera de ce qui s’est passé en 2011. Mon but est de faire en sorte qu’on atteigne nos objectifs et de motiver tout le personnel. Nous avons de nouveaux venus très talentueux et un excellent état d’esprit.

Williams a fait des choix techniques qui se sont révélés payants : l’an passé, vous n’aviez inscrit que cinq points contre une victoire cette saison.

Les écuries sont toujours jugées sur leurs résultats, et pas sur leur communication, leur marketing ou bien encore leur mode de gestion. Il est vrai que nous avons refondu notre approche technique, ce qui s’est avéré une bonne décision. Il n’y a pas de miracles, vous savez...

Comment avez-vous géré le changement ?

L’équipe était dans la même situation que toute entreprise dont les pères fondateurs arrivent à un âge où ils doivent embaucher de jeunes collaborateurs et les laisser reprendre les rênes. Patrick, c’était un peu le papa qui supervisait tout. C’est pourquoi ce changement radical au niveau technique a été bénéfique.

Qui a pris cette initiative ? Vous ou Adam Parr ?

Quand je suis arrivé dans l’équipe, il était clair qu’il fallait tout réorganiser – et c’est ce que nous avons fait. L’initiative est venue du conseil d’administration, et c’est Adam qui s’est chargé de la mettre en œuvre en recrutant le nouveau personnel.

D’autres changements à prévoir ?

On est tous sous pression. Si on atteint nos objectifs, on pourra s’agrandir et attirer de nouveaux talents. Et si on a des points faibles, on fera en sorte d’y remédier.

Vous voyez-vous patron d’écurie à l’avenir ?

Non, le patron sera toujours Frank. Je ne veux pas prendre sa place, ça n’aurait pas de sens. Frank est une pièce inamovible car il représente Williams. Voilà pourquoi ce doit être lui le patron d’écurie, ce qui me convient parfaitement.

Avez-vous un pied-à-terre en Angleterre ?

Non, je loge à l’hôtel. Ma maison est en Suisse, bien que je n’y passe que peu de temps. Je suis souvent en déplacement, mais j’essaie de me réserver au moins deux jours par semaine en Angleterre. 

Identité

Date de naissance

12 janvier 1972

Lieu de naissance

Vienne, Autriche

Équipe

Williams

Poste

Directeur exécutif

1992 Pilote en Seat Ibiza Cup en Autriche avant de passer en Formule Ford

1993 Formateur à l’école de pilotage Walter Lechner, puis pilote professionnel

1994 Remporte sa catégorie lors des 24-Heures du Nürburgring

1998 Travaille dans une banque et une entreprise de métallurgie, puis crée la société d’investissements Marchfitteen

2001 Termine 2e de l’Euro Endurance Touring Car Series

2002 Finit 6e du championnat FIA GT, avec une victoire

2002 Monte une entreprise de management de pilotes avec Mika Häkkinen

2003-4 Court en FIA GT/GT1

2004 Crée Marchsixteen Investments

2006 Gagne les 24-Heures de Dubaï, arrive 2e en championnat autrichien des rallyes

2009 Inscrit un nouveau record du tour GT sur la Nordschleife au volant d’une Porsche 997 RSR

2009 Investit chez Williams et devient directeur non exécutif

2012 Nommé directeur exécutif de Williams Grand Prix Holdings

Sous la

Sur la rive sud de la Loire, dans un charmant village de France, un ancien patron d'écurie de F1, récemment sorti de la course, nous reçoit dans son bureau. C'est un espace simple, ouvert sur le jardin par une porte-fenêtre, sur le seuil de laquelle une poule pointe le bout de son bec. Amusé par le volatile, l'ex-patron se concentre néanmoins sur notre question concernant les livres d'histoire militaire qui tapissent le mur. Il y a un tome sur Staline, *Absolute War* de Chris Bellamy, *Retour à Matterhorn* de Karl Marlantes, des dizaines d'ouvrages sur la gestion des affaires et un lexique anglais-grec. « *Est-ce que mes livres ont guidé ma stratégie commerciale ?* demande-t-il. *Oui. L'erreur que font les gens en temps de guerre est d'ignorer la stratégie – et de sous-estimer les conséquences politiques de leurs actions.* »

Jusqu'à mars 2012, Adam Parr était président de Williams et avait supervisé ce que les politiciens appellent un changement en profondeur. Une nouvelle équipe technique était en place, de nouveaux sponsors trouvés – en particulier PDVSA, la compagnie pétrolière appartenant à l'État vénézuélien – et la situation financière de l'écurie s'était stabilisée. La FW34 s'était montrée compétitive en début de saison, et après 2011, la pire saison de l'histoire de Williams avec seulement cinq points de marqués, les choses s'arrangeaient.

Puis Pastor Maldonado a gagné le GP d'Espagne, assurant à Williams sa première victoire depuis le Brésil en 2004. Mais entre-temps, Parr avait démissionné de son poste, alors que tous pensaient qu'il prendrait la suite de Sir Frank. Non seulement il démissionnait, mais il disparaissait de la circulation, résistant à la tentation de raconter l'histoire de ses cinq tumul-



plume d'Adam

Le départ d'Adam Parr de la présidence de Williams a pris tout le monde au dépourvu. S'exprimant pour la première fois sur le sujet, il révèle certaines machinations qui sont à l'origine de cette rupture et sa façon originale de passer le temps...

INTERVIEW

ANTHONY ROWLINSON

PORTRAIT

TOM BUTLER

ILLUSTRATIONS BD

PAUL TINKER

tueuses années passées chez Williams et de faire la lumière sur son départ.

Lieu choisi de cette retraite, la résidence secondaire de la famille Parr en France semble le refuge idéal contre le chaos de la F1. Après une période de réflexion durant laquelle il s'est lancé dans un doctorat (sur une série de livres militaires) et dans l'écriture de *The Art of War*, une remarquable bande dessinée sur ses années en F1 (voir l'extrait page suivante), il est maintenant prêt à parler, pour la première fois, de ses années F1. Devant un bon café au lait, il évoque son arrivée chez Williams fin 2006, après avoir quitté le géant minier anglo-australien Rio Tinto.

« Mes premières instructions concernaient les aspects commerciaux, explique-t-il. Frank était responsable des domaines financier et politique, Patrick du domaine technique. Mais il y avait aussi Sam Michael, directeur technique, et Alex Burns directeur général, et je trouvais que les rapports hiérarchiques étaient très confus. » La direction de l'écurie était définie par le Groupe de la haute direction de Williams ou SMG (Senior Management Group) dont Parr « s'est débarassé le plus vite possible ». L'œil taquin, il nous confie que Frank et Patrick n'étaient, selon lui, pas très honnêtes vis-à-vis du SMG car ils conservaient le rôle de fondateurs emblématiques tout en laissant le groupe de direction faire le sale boulot. Un conseil d'administration plus classique a été mis sur pied, entamant ainsi, comme l'explique Adam Parr, le sauvetage d'une écurie qui dégringolait chaque année un peu plus dans le classement des constructeurs.

Ce qui saute aux yeux lorsqu'on discute avec Adam Parr, c'est son esprit brillant et endurci par les affaires, forgé à l'école d'Eton, à Cambridge, au barreau, et lors de ses années dans le secteur bancaire, chez Rio Tinto, puis en F1. En outre, il est abordable et, comme beaucoup de patrons de

F1 de la génération qui suit celle des patrons fondateurs, son ego est moins important que prévu. Troisièmement, il aime faire les choses à sa façon. Ce dernier point n'est pas surprenant chez quelqu'un qui doit mener la barque, et certains de ses collègues chez Williams – mais pas tous – le trouvaient difficile.

Interrogé sur ce point, il répond : « Lors de mes premières années chez Williams, mon problème était que tous les membres de l'équipe adorent Frank. Certains me demandaient si j'avais l'intention de le mettre dehors. Ce n'est pas comme ça qu'on devient populaire. Mais l'équipe était en situation d'échec : pas de résultats sur le circuit, et pour la direction, c'est une position délicate. »

Bref rappel des faits : après s'être durement battu pour le titre des constructeurs de 2003, Williams n'a gagné qu'une seule course en 2004, le GP du Brésil de fin de saison de cette année-là, puis est passée 5e en 2005 (66 points) et 8e en 2006 (11 points). Les difficultés étaient énormes, et sur le plan trésorerie, c'était encore plus périlleux. D'après Parr, Williams était « sur les genoux » financièrement après 2006. « On n'aurait sûrement pas tenu une année de plus comme ça, dit-il. On n'avait perdu les moteurs BMW gratuits et le parrainage de Hewlett-Packard. C'était un énorme changement et le contexte était tendu. »

Donc retour à la stratégie. À la manière d'un historien, Parr a cherché dans les archives et identifié 1997 comme le début des difficultés de Williams. « Cette année-là a été marquée par un grave échec stratégique, explique-t-il, qui a déclenché un engrenage de 15 années de déclin, malgré quelques succès au début des années 2000. Adrian Newey a quitté l'écurie en 1996, Renault est partie en 1997, et il y a eu d'autres changements qui ont fait que la formule

qui avait réussi à Williams depuis le début des années 1990 ne fonctionnait plus.

« En dehors de Williams, les constructeurs automobiles commençaient à se bousculer au portillon et les Accords Concorde de 1998 favorisaient considérablement Ferrari. Et je pense que du fait de leurs nombreux succès dans les années 1990, Frank et Patrick n'ont rien vu arriver. »

Il dit cela sans méchanceté, sans volonté de régler des comptes. En fait, l'affection de Parr pour l'écurie et ses hauts dirigeants est visible dans la conversation et tout au long de son livre. « Ce qui est formidable chez Frank, poursuit-il, c'est qu'il est impitoyable pour rapporter des revenus, mais comme il est passionné de sport, les fans ne s'en rendent pas compte. Chez moi, ils ne voyaient que la poursuite de la stabilité financière. »

Bien sûr, c'était le travail de Parr : la chasse au parrainage et les négociations pour les nouveaux Accords Concorde sont essentielles dans le récit de son livre comme elles l'étaient dans sa mission. Ses prospections l'ont mené au Venezuela, avec plus de succès, car il avait pressenti que les pétrodollars de PDVSA accompagneraient l'embauche de Maldonado.

Ce choix, qui a attiré une tempête de moqueries sur le « pilote payant » à cause de l'apport d'environ 37 millions d'euros par Maldonado, est probablement la contribution la plus importante d'Adam Parr pour Williams. Il l'a énergiquement défendu à l'époque et reste convaincu des mérites de Maldonado : « Je ne dis pas que c'est le pilote parfait, mais je déteste l'expression "pilote payant". [Il la qualifiait de "scandaleuse" dans *F1 Racing* en janvier 2011.] Il y a un tas de pilotes qu'on mettrait au volant d'une F1 sans se soucier de leur contribution financière. Mais il y en a qui ont attiré des sponsors durant leur carrière, et c'est formidable. Pastor a toujours été →



The Art of Parr

« Je ne voulais pas écrire ce livre », déclare Adam Parr. *The Art of War*, une surprenante BD sur la F1 qui relate cinq années tumultueuses dans la compétition, a commencé comme un « livre plus général sur les affaires et la stratégie, illustré par la F1. »

Un travail infiniment plus fascinant a résulté de l'idée de départ – une BD passionnante, dans le style policier, avec des illustrations

(signées Paul Tinker) qui rappellent l'univers inquiétant de Frank Miller. Pourtant, la BD de Parr est bien moins sombre que les œuvres de Miller. En fait, elle est tendre et souvent drôle (Bernie Ecclestone rappelle irrésistiblement le personnage de Mekon).

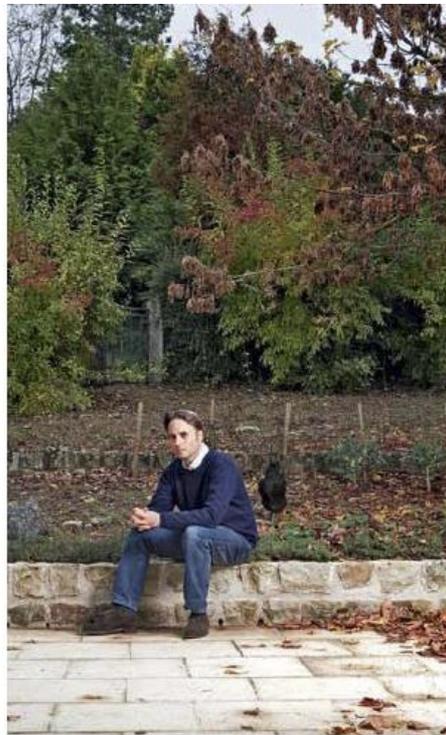
Elle est aussi unique, et à travers 17 000 mots écrits par Adam Parr durant l'été 2012, elle offre un aperçu de ce qui se trame

dans les hautes sphères de la F1. Elle n'est ni vindicative ni polémique, bien que les opinions de Parr sur les orientations futures de la F1 s'expriment fortement.

Et surtout, elle est très divertissante et représente sans doute la chose la plus insolite réalisée par un directeur d'écurie après son départ de la F1. Un élément indispensable de toute bibliothèque de F1 qui se respecte.

• *The Art of War* (L'Art de la Guerre) est disponible en anglais sur divers sites de vente en ligne ou en version digitale française sur amazon.fr





Loin des projecteurs de la F1, Parr mène une vie tranquille en France, travaille son doctorat et publie son premier livre, *The Art of War*.

rapide et c'était un gagnant en GP2. Et quand on commence à gagner, quelles que soient les circonstances, cela veut dire qu'on sait se qualifier et rester en tête, ou que l'on est capable de gagner du terrain. »

Au GP d'Espagne, Maldonado a fait taire les critiques avec une victoire époustouflante, la première de Williams depuis le Brésil en 2004. L'émotion de Parr, qui avait alors déjà quitté l'écurie, est encore visible lorsqu'il évoque le moment où il a appris cette victoire. Il avait regardé le début de la course dans un hôtel avec Damien Scott (directeur du centre technologique de Williams au Qatar) et le directeur général de Williams, Alex Burns.

« Pastor était en tête et je ne pouvais pas regarder, nous confie-t-il. Alors je suis allé à la salle de sport et je me suis fixé un objectif très ambitieux sur le rameur, en me disant : "Si j'y arrive, Pastor y arrivera aussi." Enfin, je suis revenu à l'hôtel et Emmanuelle, mon épouse, m'a appelé en larmes pour me dire que Pastor avait gagné. J'étais vraiment heureux pour l'équipe ! » La victoire ne tenait pas seulement à Maldonado, mais à toute l'équipe technique, dirigée par l'ingénieur en chef Mike Coughlan (engagé par Adam Parr), qui avait su fabriquer un vainqueur.

La nomination de Coughlan en mai 2011, une autre mesure audacieuse de Parr, avait non seulement créé la surprise – Coughlan ayant été suspendu de la F1 pour quatre ans en raison de son implication dans l'affaire d'espionnage de 2007 –, mais avait aussi donné lieu à un procès intenté par son employeur de NASCAR, Michael Waltrip, qui l'accusait de rupture de contrat. Coughlan a rapidement formé un formidable trio technique avec le responsable du service aérodynamique, Jason Somerville, et l'ingénieur en chef des opérations, Mark Gillan – après la démission de Sam Michael en mai 2011 du poste de directeur tech-

nique, et le départ de Patrick Head du conseil d'administration de Williams en décembre 2011.

C'est avec un grand respect qu'Adam Parr évoque le dynamisme de Sam Michael. « Pendant longtemps, j'ai pensé que lui et moi, on était l'avenir de l'écurie, déclare-t-il. Mais je crois qu'on sous-estimait tous les deux l'importance du défi. Il aurait fallu soutenir Sam un peu plus... mais ça n'a pas été le cas. »

Malgré ces remous, le bilan de Williams était bien plus sain fin 2011. Un passage révélateur de son livre indique : « Alors que la fin de l'année approchait, on finissait le championnat du monde avec seulement cinq points. En revanche, on avait enregistré un profit appréciable et remboursé toutes les dettes grâce à un contrôle rigoureux des dépenses et une implacable recherche de sponsors et d'autres recettes. On avait gardé la plupart des sponsors et garanti un budget convenable pour 2012. À l'usine, l'ambiance était meilleure. On gardait la tête haute. On a organisé notre première fête de Noël depuis quatre ans pour célébrer la fin d'une année difficile, et pour le départ de Patrick Head. On était prêts à démarrer l'année sur de bonnes bases. »

Pour pimenter le tout, il y eut même une négociation de contrat avec Kimi Räikkönen, qui

faillit propulser le retour en F1 de l'homme des glaces chez Williams. Räikkönen avait visité l'usine de Grove fin 2011, et la direction de Williams avait entamé des discussions houleuses pour décider si on allait le recruter. « Un des administrateurs a dit : "Il faut le faire", raconte Parr. Un autre a déclaré : "Ce serait la pire des choses à faire." J'étais en faveur de son recrutement, mais en fin de compte, j'ai décidé que c'était trop risqué. J'avais été impressionné par sa passion et sa détermination, mais ce n'était pas une valeur assez sûre et nous ne savions pas quelle qualité de matériel nous allions lui proposer. »

Pourquoi Parr a-t-il donné sa démission, alors qu'il aurait pu profiter de son statut "d'homme qui a redressé Williams" ? La réponse est dans les aspects financiers. Selon Parr, Williams se retrouvait dans l'impasse face à Bernie Ecclestone dans les négociations sur les Accords Concorde. Parmi les sujets de discorde, il y avait le fait que certaines équipes avaient plus d'influence que d'autres sur le règlement, le retour des voitures clients en F1, et l'existence de conditions financières préférentielles pour certaines écuries. Ecclestone avait aussi critiqué Parr plus ou moins publiquement, plaçant Sir Frank dans une position délicate. Il ne lui restait plus qu'à démissionner. « Si j'avais décidé de rester, analyse Parr, je ne vois pas comment les négociations auraient pu avancer. Un sport doit offrir une chance équitable à tous les concurrents, sans avantager tel participant ou telle équipe. »

Adam Parr donna sa démission six semaines avant la victoire de Maldonado en Espagne, mettant ainsi un terme à son histoire avec Williams. Mais il a montré, avec *The Art of War*, que son histoire avec la F1 pouvait encore comporter quelques chapitres. 📖

"Je pensais que Sam et moi étions l'avenir de l'équipe. Mais nous avons sous-estimé l'importance du défi"
Adam Parr

La chevauchée de **Valtteri**

Le nouveau pilote de Williams, Valtteri Bottas, nous offre quelques tours survoltés à Silverstone

"Je désactive
l'anti-patinage,
j'ai horreur de ça !"

TEXTE
JONATHAN REYNOLDS
PHOTOS
MALCOLM GRIFFITHS/LAT

De toute évidence, ces mots n'avaient jamais été prononcés par les personnes qui ont pris le volant de la Renault Mégane RS de *F1 Racing*. Certes, cette dernière n'a pour l'instant jamais eu rien de mieux à se mettre sous la dent que des allers-retours de mille et quelques kilomètres entre le QG du magazine, à Londres, et le circuit de Spa. Et ces petites virées ne permettent pas vraiment de se faire une idée des capacités d'une voiture qui, entre de bonnes mains, est plutôt faite pour limer le bitume des circuits.

À vrai dire, les limites de la voiture ne risquent pas d'être atteintes par un collaborateur du magazine. D'où notre décision de laisser les clés à un jeune virtuose, qui n'aura aucun scrupule à exploiter les 270 cv de la bête sur le magnifique circuit de Silverstone. Ainsi, chers lecteurs, nous avons laissé le volant à Valtteri Bottas, nouvellement bombardé pilote officiel Williams 2013, ennemi avéré de l'anti-patinage et meilleur produit sorti de Finlande depuis un certain Kimi Räikkönen. →





D

e tous les pays ayant fourni des pilotes à la F1, la Finlande est sans doute celui qui détient le palmarès le plus impressionnant. Jugez plutôt : sept Finlandais ont pris part à un GP, et tous sauf un ont décroché au moins un podium. Quatre ont remporté des courses, et trois ont été titrés – Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen et Keke Rosberg, chien fou à l'éternelle clope au bec. Et quand notre pilote du jour s'extirpe des stands pour rejoindre l'asphalte détrempé de Silverstone, avec pour tout copilote un représentant de F1 Racing piaffant d'impatience, le moins que l'on puisse dire est que Valtteri Bottas, 23 ans, semble fait du même bois que ses compatriotes !

Cette Mégane, malgré tous ses attraits, n'est pas une vraie voiture de course. Mais en quelques instants, Bottas dévergonde notre MRS en passant Farm Curve et fonce vers Village à pleine vitesse. Cela ne fait qu'une quinzaine de secondes que nous sommes dans la voiture, mais nous avons déjà un aperçu de ce qui sépare le monde des pilotes de celui des conducteurs. Bottas n'a jamais conduit cette voiture, il n'a pas fait de tour d'essai pour évaluer les conditions météo, mais cela ne l'empêche pas de freiner plus fort et plus tard qu'une personne lambda.

« Je conduis des voitures de course depuis l'âge de six ans – une fois en piste, on a vite fait de se familiariser avec la voiture et de ressentir le grip disponible, expliquera-t-il plus tard aux stands. Tout se passe dans la tête. »

Valtteri a rapidement pris le pli de la F1. Après avoir remporté le titre GP3 en 2011, Williams lui a proposé de participer à la grande majorité des essais F1 du vendredi matin en 2012. Dès la première occasion de piloter la FW34 en week-end de course, en Malaisie au mois de mars, il ne s'est pas fait prier. Prenant la place de Bruno Senna pour la première séance d'essais, Bottas a signé un temps légèrement meilleur que celui de Pastor Maldonado. En dépit d'un manque d'expérience par rapport au Vénézuélien, le nouveau "Finlandais volant" a supplanté ce dernier en quatre autres occasions jusqu'au GP d'Inde, mettant la pression sur Senna.

Il ne faut certes pas trop se fier à ces performances du vendredi matin, mais il serait malvenu de réduire les exploits de Bottas à de simples runs à vide pour la gloire.

« En première séance d'essais du vendredi, il nous permettait d'établir un parallèle avec Pastor, explique Tom McCullough, l'ingénieur chargé de la voiture de Bottas et de Senna. Il est vrai qu'on évalue parfois des éléments différents →



“La F1 est intense mais on s’y habitue. À tel point qu’on a l’impression d’être au ralenti dans une voiture de tourisme”



"Je cours depuis l'âge de six ans. Une fois en piste, il ne faut pas beaucoup de temps pour ressentir la voiture. Tout est dans la tête"



dans le cadre d'un programme de test, mais au fond, les voitures embarquent la même charge en carburant et sont équipées des mêmes pneus. Cela nous permet de déterminer les points forts de Valtteri ainsi que les points à améliorer. Il se charge uniquement des premières séances d'essais du vendredi sur les courses, il est donc intéressant d'avoir quelqu'un qui se concentre sur ces quelques tours. Comme tout pilote, il veut faire des temps – et il s'en donne les moyens – mais nous avons aussi besoin d'emmagasiner des données en vue de l'épreuve. Bien qu'il ait envie d'aller vite, il nous fournit toujours

beaucoup de données à exploiter. Il n'est pas difficile. »

Mais revenons à nos moutons. Bottas n'éprouve aucune difficulté à monter en puissance au fil des tours. Malgré une piste glissante, le badin indique 185 km/h à la fin de la ligne droite de Hangar, juste avant Stowe. « C'est un beau virage, » annonce Bottas en tapotant les freins et en rétrogradant. Alors qu'il se rapproche du point de corde, l'arrière chasse brutalement. D'un geste rapide et assuré, Valtteri contrebraque et reprend le contrôle, en dosant les gaz de façon subtile. Comme tout Finlandais qui se

respecte, Bottas est très à l'aise avec le survirage.

« Si je devais choisir entre sous-virage et survirage, je prendrais survirage, déclare-t-il. Avec du sous-virage, on ne maîtrise pas complètement le véhicule. On ne peut utiliser que deux roues car celles de devant glissent. On pourrait penser que le mieux serait une voiture équilibrée, avec les quatre pneus qui glissent, mais je préfère tout de même le survirage, car on peut rattraper la voiture. C'est pour ça que j'ai un penchant pour les propulsions. Quel dommage d'ailleurs que cette voiture soit une traction. »

De retour aux stands pour boucler ces tours d'installation, le pilote Williams ne peut résister à l'envie de tirer sur le frein à main pour nous faire partir en tête-à-queue. « Vous voulez peut-être aller aux toilettes pour vérifier que tout va bien ? » plaisante-t-il en retirant son casque. →



Nous déclinons poliment la proposition.

Au sein de l'équipe, Bottas est connu pour son sens de l'humour plutôt sarcastique. Mais Toto Wolff, le directeur exécutif de Williams, manager de Bottas aux côtés de Mika Häkkinen et Didier Coton [le manager d'Häkkinen] depuis 2008, se souvient du jeune garçon qui s'était présenté à lui à l'époque : « Quand j'ai rencontré Valtteri, c'était un jeune Finlandais timide et intro-

"Son but est de devenir le meilleur pilote, qu'importe les sacrifices" Toto Wolff

verti, mais assez sociable. L'important pour lui était d'apprendre, d'acquérir de l'expérience afin d'être capable de prendre les bonnes décisions.

« Cette année, le fait d'avoir roulé les vendredis matins au lieu de participer à des courses l'a sans doute fait mûrir un peu. Il a commencé à discuter avec l'équipe car il disposait de plus de temps libre le week-end. Nos sponsors appréciaient sa compagnie et son sens de l'humour. Mais il demeure concentré – il ne fait pas partie de ces types dont le seul objectif est de piloter de super voitures et de se la couler douce. Son but est de devenir le meilleur pilote, et si cela exige une



bonne hygiène de vie, il s'y astreindra. »

Bottas vit à présent à dix minutes de l'usine Williams de Grove, près d'Oxford, mais comme tout fan de course né à Helsinki, il idolâtre son co-manager : « J'avais déjà commencé le karting quand Mika est devenu champion du monde, c'était donc mon héros d'enfance. Ça fait bizarre de l'avoir comme manager à présent. Quand on est gamin, on n' imagine pas que ça puisse arriver un jour. Je m'entretiens avec Mika toutes les semaines – il m'aide beaucoup. Il a un esprit très analytique. Je pense que c'est pour ça qu'il a eu une carrière si faste : il analyse tout jusque dans les moindres détails. J'écoute attentivement tout ce qu'il dit car c'est un homme très expérimenté qui a une longue carrière en F1 derrière lui. »

Nous sommes repartis pour une autre série de tours lancés. La matinée ensoleillée a légèrement

séché le circuit ; Bottas a maintenant la voiture bien en main et la balance sans effort d'un vibreur à un autre. Le compte-tours a beau supplier qu'on passe une vitesse, Bottas utilise l'intégralité de la plage de chaque rapport avant d'en changer. En déboulant de Vale pour plonger dans le virage de Club, nous lui suggérons de faire un tour chronométré.

« OK, » lâche notre pilote. L'ambiance dans la voiture change instantanément. La conversation s'arrête, la tension monte. Valtteri ne se contente plus d'utiliser les vibreurs, il s'approprie la pleine largeur de la piste en entrée et sortie de virage. Le tout semble à la fois plus régulier et plus rapide.

« Ce tour était incontestablement le meilleur de la journée, » reconnaîtra Bottas plus tard. Pour F1 Racing, c'était surtout le plus rapide. Mais qu'en est-il pour lui ?

« Après avoir piloté une F1, tout paraît aller lentement – on dispose de plus de temps pour réagir. La F1 est très intense mais on s'y habitue. À tel point que dans une voiture de tourisme, on a l'impression d'être au ralenti. Ce qu'on a fait aujourd'hui, c'était une vraie promenade de santé. »

On s'est peut-être bien amusés aujourd'hui, mais il va falloir bientôt passer aux choses

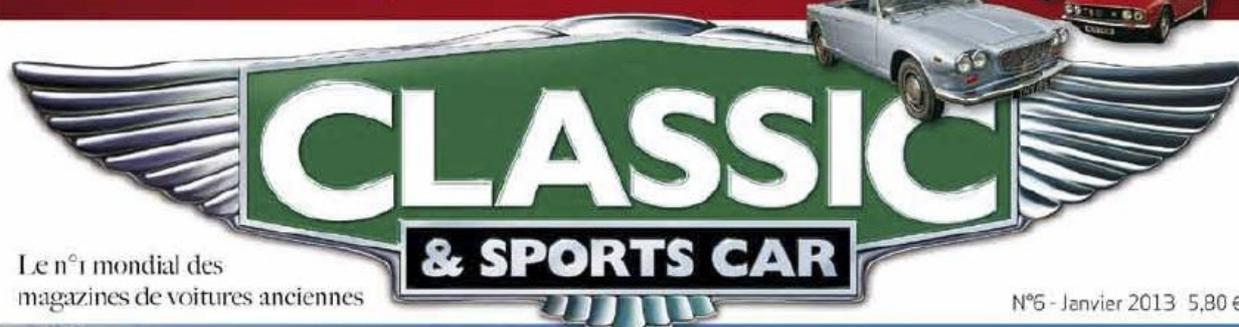
sérieuses. Bottas vient d'être en effet confirmé comme pilote titulaire Williams pour 2013, en lieu et place de Bruno Senna, dont la saison 2012 et le passage chez Williams se seront terminés en queue de poisson, après qu'il a harponné Sebastian Vettel et failli causer l'abandon de ce dernier lors de la finale du championnat à Interlagos au Brésil. Il faut dire que le remplacement était prévisible vu que le natif de Villähde avait remplacé le Pauliste à 15 reprises en 20 courses lors des essais du vendredi matin, et avait terminé en trombe les tests de jeunes pilotes organisés à Silverstone début juillet dans la foulée du GP d'Angleterre.

Pour Bottas, c'est un rêve qui se réalise, lui qui avait déclaré il y a peu de temps : « Une année supplémentaire sans courir serait insupportable. Il est difficile de rester au niveau si on ne court pas. » S'il commençait à se tourner vers le GP2 ou bien encore les WSR 3.5, il ajoutait : « Mais je préférerais largement rester chez Williams, car je connais l'équipe et je m'y sens vraiment bien. »

En 2005, Mika Häkkinen envisageait de revenir en F1 chez Williams mais Sir Frank avait manqué le coche sur ce coup-là. Ce dernier a aussi exprimé des regrets sur le fait de ne pas être parvenu à signer Räikkönen. Mais trente ans après Keke Rosberg, le premier "Finlandais Volant" champion du monde sur une Williams, le protégé de Mika est résolu à écrire une nouvelle page finlandaise (et glorieuse) pour l'équipe. **FI**

LEADER MONDIAL DES MAGAZINES DE VOITURES ANCIENNES

LANCIA FLAVIA, SPORTIVES ET RAFFINÉES



Le n°1 mondial des
magazines de voitures anciennes

N°6 - Janvier 2013 5,80 €

COBRA, LA LÉGENDE

La 289 est-elle meilleure
que la sauvage 427 ?



PLUS

● Au volant d'un authentique
coupé Daytona

- Triumph Spitfire : la tête au soleil
- Les Cadillac des stars



Mercedes W125 Grand Prix
580 ch au Nürburgring



Golf GTI contre 205 GTI
Affrontement maximum



Ferrari spider Pininfarina
La 275 GTS d'une rockstar



TOUS LES MOIS EN KIOSQUE



PHOTOS: LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT



s Alonso

Le gagnant est-il le meilleur?

La finale 2012 a été épique : Seb contre Fernando pour une 3e couronne mondiale. Mais était-ce vraiment un tête-à-tête ? Ou plutôt la victoire du plus fort ? **Peter Windsor** revient sur une année historique

Chacun y va de son petit refrain sur la saison écoulée. Si l'alternateur de Sebastian Vettel n'avait pas lâché à Valence et à Monza, l'Allemand aurait été champion du monde avant de passer la frontière du Texas. Si Lewis Hamilton n'avait pas été trahi par sa boîte de vitesses et sa pression d'essence, à Singapour et Abou Dhabi, ou s'il n'avait pas été mis brutalement

hors course aux GP de Belgique et d'Europe, il aurait pu coiffer la couronne mondiale. Si Romain Grosjean ne s'était pas envolé au-dessus de Fernando Alonso à Spa-Francorchamps, et si Kimi Räikkönen n'était pas parti en tête-à-queue aux qualifications de Suzuka avant de percuter Alonso au départ, l'Espagnol fêterait aujourd'hui son 3e titre.

Mais avec des si... Finalement, Interlagos nous a réservé un grand classique : un après-midi mi-enseulé mi-détrempé mais certainement pas mi-figue mi-raisin. Le duel entre Alonso et Vettel a tenu toutes ses promesses. Fernando a remporté la bataille, Sebastian la guerre. Les décideurs de la F1 avaient bien tenté de couper les ailes du taureau rouge fin 2011, mais on

n'arrête pas le génie d'Adrian Newey, et la progression de Red Bull a été constante en 2012 – il faut ici rendre hommage au directeur de l'écurie, Christian Horner, qui a su créer l'environnement idoine pour que le talent de Newey puisse s'exprimer sans retenue à Milton Keynes.

Pendant un moment, la tactique de strangulation a semblé fonctionner. Jusqu'à Valence, la RB8 n'était qu'une voiture rapide parmi d'autres ; elle bataillait comme toutes les autres pour s'inscrire dans le petit créneau d'exploitation optimale des Pirelli. C'était une voiture rapide mais caractérielle, du fait d'une maladie chronique appelée Renault/Magneti Marelli. La première poussée de fièvre de l'alternateur a eu lieu à Valence, où Sebastian a perdu une victoire qui lui tendait les bras. Comme Mercedes et Williams, Red Bull avait trouvé un moyen de tirer la quintessence de son matériel, mais comme dans le cas de ses consœurs, il lui a filé entre les doigts dans les jours qui ont suivi. Les appuis aérodynamiques de la RB8 étaient équivalents à ceux de ses rivales et l'auto ne portait pas spécialement la griffe d'Adrian Newey.

La première phase du championnat a été étrange pour Vettel. Lorsque l'auto était irascible, il était dominé par Webber en qualifications. Dur au mal, l'Australien a l'habitude de dompter des bêtes enragées. Mark a creusé plus profond que Seb lorsqu'il le fallait ; il a trouvé comment optimiser l'entrée dans les virages et minimiser les conséquences d'une faible traction. Il a signé un des plus beaux tours de qualifications à Monaco, en pneus tendres. Seb avait préféré les durs « *en pensant à la course* », mais depuis quand est-il question d'autre chose que de position sur la grille de départ à Monaco ? Et puis il y eut Silverstone, où Mark est venu à bout de Fernando dans un duel de titans. Cela n'a pas été un long fleuve tranquille : en fin de course, la RB8 perdait de l'adhérence dans les virages

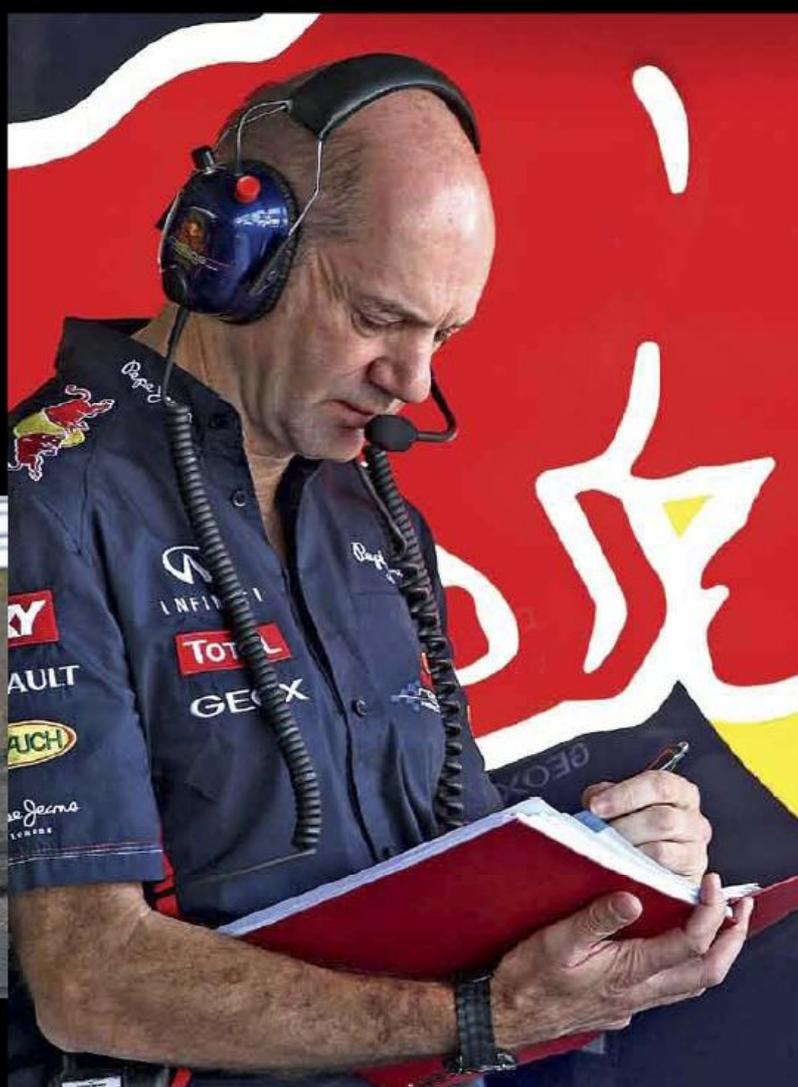
lents. Mais la victoire fut majuscule. À tel point que quelques jours plus tard, Webber se permettait de refuser les avances de Ferrari pour 2013. Sans parler du fait qu'il était 2e au championnat derrière Alonso et 16 points devant Vettel, il avait plusieurs raisons de rester chez Red Bull. Il a pensé qu'en s'engageant avec Ferrari, il signerait l'arrêt de mort de ses chances de titre en 2012.

À cette époque, les victoires de Red Bull étaient normales, elles étaient signées dans un contexte normal avec des variables normales. McLaren et Ferrari étaient de sérieuses menaces, tout comme pouvaient parfois l'être Lotus, Williams ou Mercedes. En Allemagne, Adrian a subi un nouveau revers lorsque la réglementation spécifique aux cartographies des moteurs a été modifiée : elle s'est un peu plus éloignée de la meilleure plage de lecture de Red Bull. Alonso a remporté une victoire splendide à Hockenheim et la dynamique semblait avoir définitivement claqué entre les doigts de Newey. Comment allait-il réagir ? Pouvait-il renverser la vapeur dans la seconde partie de la saison ? Une question essentielle qui taraudait les observateurs et qui touchait au cœur de la F1 moderne, domi-

née d'un point de vue technologique par Adrian Newey depuis 1991. Fernando était en tête du championnat avec 154 points, Mark en comptait 120 et Sebastian 110.

Mais il est trop facile de qualifier Adrian de "génie". Car comment embrasser en une formule toutes les qualités de cet homme ultra-compétitif, toujours passionné, qui est un coureur dans l'âme et qui, à ses heures, a piloté sa GT40 au festival de Goodwood, celui qui a remporté 11 titres mondiaux en Formule 1 et bien d'autres récompenses ? Sa motivation ne se fane jamais. Voilà bien longtemps qu'il ne pense plus à l'argent et à la gloire. Son moteur, c'est l'amour de la course automobile, de la technologie, du travail bien fait. Adrian est également un directeur technique hors du commun dans la F1 moderne, car il continue de concevoir ses monoplaces au crayon et sur une planche à dessin, les mêmes que ceux qu'il utilisait lorsqu'il a conçu la Leyton House au début des années 1990. Ce n'est pas que les autres directeurs techniques utilisent plutôt l'outil informatique, c'est qu'ils ne dessinent quasiment pas : ils discutent, ils analysent, ils se font conseiller... puis délèguent le dessin aux

Pour Fernando, après 6083,9 km de course, la défaite au championnat tient à deux incidents au premier virage d'une course et à la présence d'un certain Adrian Newey dans le clan adverse.



“Après la clarification des règlements des cartographies, Adrian s’est donc mis au travail, entamant la période la plus stressante depuis 2009, année où il avait tenté de comprendre pourquoi la FIA avait adoubé le double diffuseur de Brawn GP et rejeté celui de Red Bull”

départements concernés. Les suspensions avant et arrière, le KERS, les radiateurs, le châssis, les ailerons avant et arrière, le soubassement. Ferrari et McLaren procèdent ainsi. Chez Red Bull, c’est plus personnel. Adrian Newey fait comme il a toujours fait, il est chargé de la conception de la voiture dans ses moindres détails et n’est entouré que d’une toute petite équipe de fidèles qui ont été à bonne école.

Adrian s’est donc mis au travail, entamant la période la plus stressante qu’il ait connue depuis 2009, année où il s’arracha les cheveux à tenter de comprendre pourquoi la FIA avait adoubé le double diffuseur de Brawn GP et rejeté celui de Red Bull. Il a sculpté les échappements, imposé sa propre version du double DRS (dont Mercedes avait été le pionnier), se battant pour garder un package qui sapaît pourtant la durée de vie de ces satanés alternateurs. Il a sacrifié la vitesse de pointe pour avoir plus d’appuis aérodynamiques et une meilleure adhérence. Red Bull est la moins rapide au passage devant le radar ? Rira bien qui rira le dernier le jour de la course...

Chez Ferrari, le tableau était un peu plus complexe, avec en prime les sempiternels conflits d’intérêt. Les hommes clés étaient Alonso, Luca di Montezemolo (qui répond directement à Fiat), Stefano Domenicali (qui répond directement à Montezemolo) et Pat Fry (directeur technique). Cet arbre de famille puise sa source dans l’année 2007, que Fernando a vécue chez McLaren. À l’époque, Pat Fry était un des quatre ingénieurs de l’organigramme McLaren (avec Tim Goss, Paddy Lowe et Mark Williams). Chaque projet de voiture était supervisé par deux ingénieurs. Une fois l’auto assemblée, les deux autres ingénieurs qui travaillaient sur la voiture de l’année suivante étaient chargés d’élever le bébé. Ce système est toujours en vigueur aujourd’hui, avec un ingénieur par voiture et non plus deux.

Adrian Newey a travaillé avec Pat Fry lorsqu’il

était chez McLaren (de 1998 à 2005 à la conception de l’auto) et pour Ferrari, c’était un gros atout dans le CV de Pat : il connaissait par cœur les méthodes de travail d’Adrian. Ferrari pensait pouvoir recréer le système Newey. En outre, en 2007, Fernando pilotait l’auto conçue par Fry et il savait donc que la combinaison pouvait être gagnante si tous les éléments du puzzle étaient réunis. La préférence d’Alonso pour les freins Hitco (plutôt que le tandem traditionnel Carbon Industrie/Akebono utilisé par McLaren) a peut-être fait des vagues dans le département McLaren, mais Fry n’a eu de cesse de soutenir Alonso. Une brillante victoire de l’Espagnol à Monza lui a fait dire que le titre aurait été possible si McLaren lui avait montré le respect qu’il pensait mériter. Fry est à l’abri de son fiel. C’est un ingénieur aux méthodes britanniques mais au comportement italien... Il serait donc erroné de voir en lui un simple ingénieur de piste sorti du moule McLaren (comme beaucoup de journalistes italiens le dépeignent). Chez McLaren, la voiture qu’il a conçue après celle de 2007 fut la MP4-24, qui a remporté deux victoires malgré la domination écrasante de Brawn GP et de son double diffuseur.

Alonso avait donc Fry dans un coin de sa tête lorsqu’il a signé pour Ferrari, fin 2009. Chris Dyer avait été promu ingénieur de piste en chef pour 2010, mais il fut remercié après la débâcle du Grand Prix d’Abou Dhabi 2010. Aldo Costa était encore le directeur technique en 2011, mais Fry était alors responsable de l’ingénierie de piste. En mai 2011, Costa s’est écarté de la pyra-

mide Ferrari – un peu, puis carrément – pour rejoindre son vieux complice Ross Brawn chez Mercedes. Fry, qui s’était rapidement adapté à sa nouvelle vie à Marenello, a été promu directeur technique du châssis. Étant donné que les moteurs sont tous plus ou moins identiques de nos jours, il est ainsi devenu l’alter ego d’Adrian Newey chez Ferrari. L’homme qui n’a pas eu ce poste et qui est pourtant dans les murs de Marenello depuis plus longtemps que Fry – et qui, pour beaucoup, est plus dans la lignée de Newey que lui – est le chef aérodynamicien Nikolas Tombazis. La presse italienne a immédiatement demandé pourquoi c’était Fry, et non Tombazis, qui avait été élevé au rang de directeur technique. Ces questions seront de nouveau posées après le GP du Brésil et la défaite en 2012, mais on peut imaginer qu’à l’époque, Fernando avait la réponse : il connaissait Fry, et pas Tombazis. Montezemolo et Domenicali ont toujours écouté Fernando.

Malgré des conditions délicates, Fry s’est bien adapté à ce poste qui est peut-être le plus stressant de la F1. Il y est parvenu en restant à l’écart. À ce jour, cet homme est encore un mystère pour les médias italiens. Il apprend l’italien mais parle anglais à ses ingénieurs et à ses pilotes. Il est discret. Il ne conçoit bien évidemment pas l’intégralité de la voiture comme Adrian Newey, il ne fait pas la une des journaux et ses propos sont peu rapportés. C’est ainsi que l’on fait de vieux os chez Ferrari, à condition de faire une bonne voiture. La F2012 n’était pas extraordinaire.

Comment Pat s’en sortira-t-il ? Si Adrian →





“Alonso n’a jamais eu une grande Ferrari mais Vettel a eu une grande RB8 dans la seconde moitié de la saison – ça fait toute la différence”



Newey change de philosophie et propose ses services à Ferrari, on peut être certain qu’il lui suffira de donner son prix. Bye bye, Pat ! Mais si quand on s’appelle Ferrari, qu’on est vice-champion par la seule faute des accidents de Spa et de Suzuka, on peut se dire « *le millésime 2012 est excellent grâce à Fry et malgré une F1 rétive. Avec un peu plus de travail, on pourrait bien concevoir une championne du monde potentielle en 2013.* »

La F2012 était-elle si mauvaise que ça ? Elle s’est montrée un temps aussi bonne que la Red Bull, et meilleure que la McLaren. Même en Corée et en Inde, elle a battu la McLaren et elle lui était supérieure à mi-saison lorsque la piste était humide. En juillet, lorsque Jenson Button était largué aux qualifications de Silverstone, personne n’aurait pu prédire le dénouement du GP du Brésil. Les performances de la F2012

ont été optimisées par Alonso. L’équipe de course de Ferrari, le chef mécanicien Francesco Uguzzoni (dit “Ugo”) et tous les membres de la Scuderia ont souvent loué ses mérites. Les fans d’Hamilton, de Vettel, de Button, de Räikkönen, ont tous été bluffés par la première moitié de saison d’Alonso. Un Fernando plus mûr (que celui de l’époque Renault qui était un écorché vif) a sorti plus d’un lapin de son chapeau de magicien.

Mais dans la seconde moitié de la saison, Adrian Newey ayant pris note de l’attitude de la concurrence vis-à-vis de la réglementation étouffante sur l’aérodynamique, et lui-même revu sa copie, Red Bull a laissé Ferrari sur place. Puis est venu le temps de la rhétorique « *ce circuit ne nous convient pas* » ou « *ce circuit est moins compliqué pour nos adversaires* » – des termes obséquieux qui cachent la vérité mais qui permettent au moins de contenter la presse et les sponsors. Felipe a tenté de faire bonne figure en blaguant avec son équipe, faisant croire qu’il s’éclatait, tandis que Fernando se cloîtrait dans son espace privé et affirmait à tous ceux qui voulaient l’entendre qu’il était enchanté du rôle joué par Felipe.

La panique commençait à s’installer chez Ferrari. Selon les membres de l’équipe, une discussion houleuse aurait eu lieu entre Alonso et la direction de Ferrari la

veille du GP d’Inde. Après Abou Dhabi, Montezemolo a fait irruption dans la salle de débriefing. Comme si Domenicali manquait de motivation et que lever le ton et agiter les bras dans tous les sens allait rendre l’auto plus rapide.

On a beaucoup invoqué les problèmes de soufflerie de Ferrari, mais ce thème est si souvent remis sur le tapis que ce n’est plus une raison valable depuis longtemps. Comme McLaren, Ferrari a installé son département aérodynamique à Cologne, dans les souffleries jumelles de

Toyota. Tandis que McLaren avançait en créant un modèle à plus large échelle, Ferrari stagnait.

La saison 2012 a été marquée par l’excellence de Fernando Alonso, un pilote au sommet de son art dans l’adversité. Il a signé certaines de ses plus belles courses avec Renault avec un aileron avant endommagé ou une barre anti-roulis grippée. Il devait donc être dans son élément avec Ferrari en 2012. La différence entre Alonso et Vettel au volant d’une voiture poussive est tellement frappante qu’elle rend obsolète le barème de points (voir la première moitié de la saison). Mais le système est ainsi fait et Adrian Newey est passé par là : Alonso n’a jamais eu une grande Ferrari mais Vettel a eu une grande RB8 dans la dernière partie de l’année. Toute la différence est là. Avec plus d’adhérence que la concurrence, mais moins de Vmax, Vettel était proche de la perfection et il a fait passer Webber, ce flamboyant vainqueur des courses de Monaco et de Silverstone, pour un pâle n°2. À deux reprises, Sebastian est arrivé 3e à Abou Dhabi après un départ en queue de peloton. Au Brésil, il était en perte de vitesse mais il a survécu à un arrêt au stand chaotique et a pourfendu le peloton pour aller chercher les points dont il avait besoin pour être couronné.

Sebastian n’a pas de manager. Il fréquente les gens de la FIA et de la FOM (lorsque les histoires de drapeaux jaunes vont trop loin), Christian Horner et Helmut Marko, son chef mécanicien Kenny Handkammer, ou encore le mécanicien responsable du train avant, Ole Schack – et il sait qu’Adrian Newey est son faiseur de miracles. Il définit ses priorités sans tergiverser. Mais si vous aviez débarqué de la planète Mars le 25 novembre pour regarder de loin le GP du Brésil, vous auriez sacré Alonso champion du monde : il a fait une grande course à Interlagos, au volant d’un canasson mollement cabré et dans des conditions atrocement instables. Mais cela n’a pas suffi et, pour lui comme pour Ferrari, perdre de 3 ou de 300 points, c’est du pareil au même.

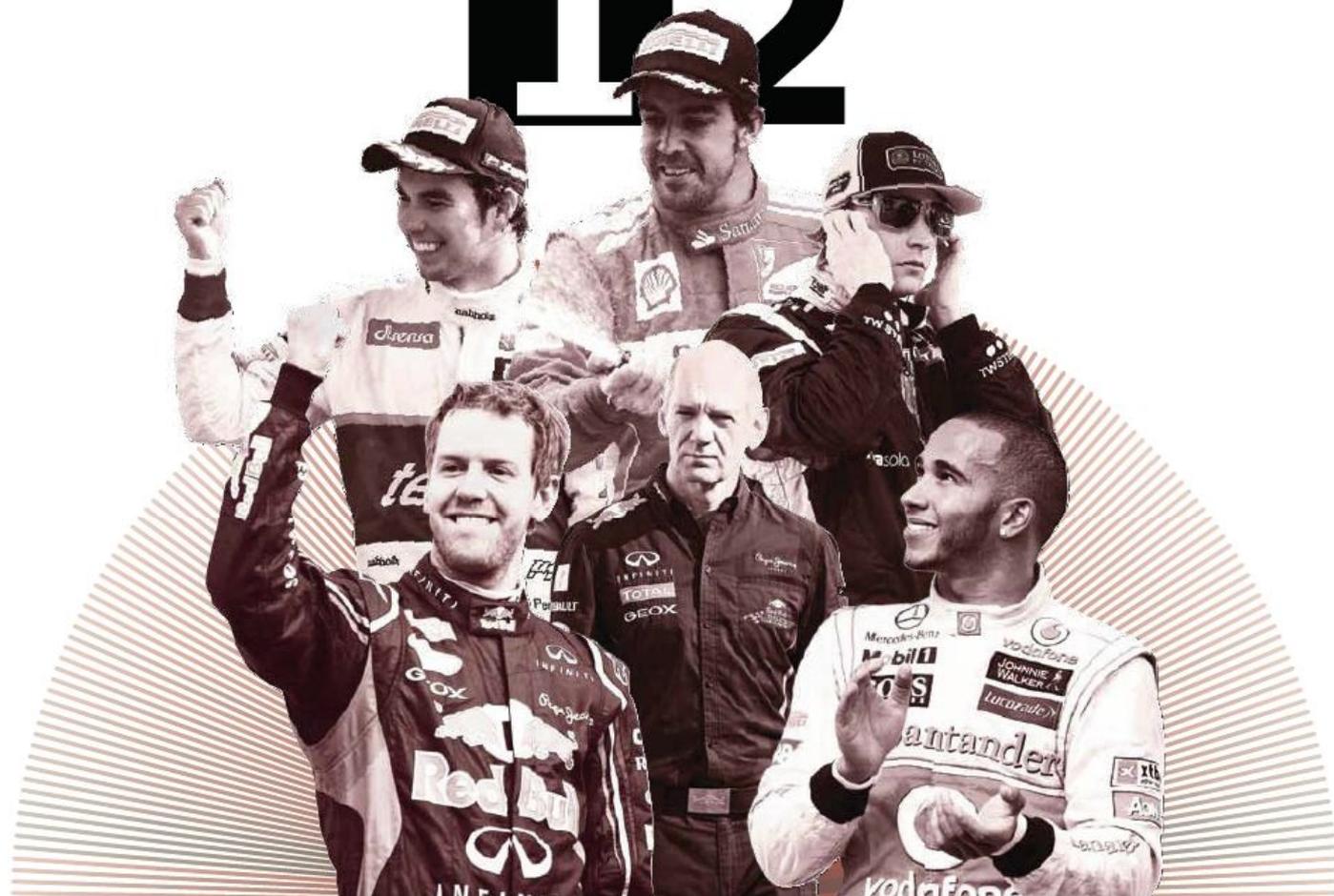
Fernando s’est positionné devant le n°2 dans le parc fermé d’Interlagos. Il a détaché sa ceinture, a salué son écurie. Il a applaudi quand Sebastian est passé devant lui. Il a ôté son casque, le regard vide, sans prêter attention au bruit et à l’agitation. Son visage était impassible.

Tout ça : la victoire en Malaisie, la 2e place de Barcelone, la 3e de Monaco, la victoire de Valence, le duel contre Webber à Silverstone, Hockenheim, les podiums à Monza, en Corée, en Inde, à Abou Dhabi et à Austin, et maintenant au Brésil. Tout ça pour... ça ? 

Finir 2012 à 3 points d’un 3e titre est plus douloureux que de perdre de 30 points. Mais il ne fait aucun doute que Fernando en voudra encore plus en 2013.



PALMARÈS 2012



CEUX QUI ONT FAIT 2012

Nos experts révèlent leurs moments-clés de la saison

LE JURY



Gary Anderson
Consultant
technique BBC



Tom Clarkson
Collaborateur
de F1 Racing



Maurice Hamilton
Journaliste et
commentateur



Alan Henry
Écrivain
de la F1



Johnny Herbert
Ancien
pilote F1



Damon Hill
Champion du
monde 1996



Dieter Rencken
Chroniqueur
F1 Racing



Jonathan Reynolds
Journaliste
F1 Racing



James Roberts
Journaliste
F1 Racing



Anthony Rowlinson
Journaliste
F1 Racing



Bruno Senna
Pilote Williams
en 2012



Pat Symonds
Consultant tech.
F1 Racing



Murray Walker
Commentateur
de légende



Stewart Williams
Coordinateur
F1 Racing



Peter Windsor
Chroniqueur
F1 Racing



Les lauréats
Découvrez-les dans
les pages qui suivent

PALMARÈS

20
12

L'homme de l'année

Fernando
Alonso



À seulement 19 ans, le jeune Fernando Alonso a fait une arrivée très discrète chez Minardi en 2001. Sa carrière en Formule 3000 n'avait pas vraiment dévoilé son potentiel, bien que sa saison 1999 ait été impressionnante, débouchant sur un test de F1 qui lui avait permis de prouver ses capacités.

Avec un passé brillant en kart, la carrière de Fernando rappelait celle de bien d'autres grands pilotes. Les pilotes qui dominent en kart donnent souvent de piètres résultats en catégories junior avant de reprendre du poil de la bête avec des voitures plus puissantes entre les mains. Lewis Hamilton, malgré ses performances en Formule Renault et en Formule 3, a mis des années à faire ses armes dans ces deux catégories.

En remportant in extremis le championnat Formule Nissan, Fernando a attiré l'attention de Minardi et du patron de Benetton Flavio Briatore, qui l'a aidé à accéder à la F1 en le plaçant chez Minardi. Il a dû s'en mordre les doigts lorsque, dès sa quatrième course, le jeune Espagnol a battu les deux Benetton en qualifs.

Ayant constaté ses capacités en 2001, j'étais d'accord pour le voir entrer chez Renault pour 2002, mais on a décidé qu'une année comme pilote d'essais s'imposait. Au fil de la saison 2002, nous avons appris à bien nous connaître. Ses essais étaient toujours brillants. En simulation de qualifications comme en tests de pneus, sa régularité était saisissante. Très vite, je me fiais à son jugement plus qu'à celui des pilotes titulaires.

Il était tout naturel de lui offrir un volant en 2003 et on a vite oublié sa jeunesse et son manque d'expérience. Sa victoire en Hongrie semblait inévitable, bien qu'il n'ait jamais couru sur ce circuit-là. La Renault 2003 n'était pas géniale, avec un moteur qui manquait cruellement de couple, mais Fernando a su en faire du Mozart. Pour beaucoup, cette victoire au GP de Hongrie a été le point culminant de la saison pour Fernando, mais j'avais personnellement été plus marqué par celui d'Espagne, une course

qui annonçait les victoires à venir. Michael Schumacher avait gagné au volant de sa Ferrari flambant neuve, mais Fernando lui avait donné du fil à retordre tout au long de la course. S'étant qualifié 3e, il avait pu se placer derrière Schumacher dès les premiers ravitaillements. Fernando n'avait laissé aucun répit à Michael, le talonnant jusqu'à la ligne d'arrivée au volant d'une voiture nettement inférieure à la sienne.

C'était l'attitude typique du pilote que j'ai appris à si bien connaître dans les années qui ont suivi. Ses compétences sont si naturelles qu'il m'a fallu du temps à comprendre sa façon de fonctionner. Ayant travaillé avec Schumacher dans le passé, je me suis d'abord fait avoir par son attitude hyper décontractée. En réalité, il était d'une vigilance infaillible. Je me demandais souvent, en l'observant lors des briefings, s'il suivait vraiment ; puis il posait une question qui montrait que non seulement il suivait, mais qu'en plus, il allait plus vite que tout le monde dans sa réflexion.

Comme chez tous les champions, cette capacité mentale ressortait dans tous les domaines. Sur la piste, il arrivait à maîtriser sa vitesse, à gérer l'inattendu et à s'adapter parfaitement à la stratégie de course. Je savais qu'il avait toujours la même vision mentale de la course que moi et qu'il allait réagir comme il fallait. Quand les choses se passaient mal, il pouvait être très dur avec le reste de l'équipe, mais la tolérance n'est pas l'apanage des gagnants.

Ce qui le distingue des autres pilotes, c'est peut-être cette caractéristique que l'on a pu observer à maintes reprises en 2012 : sa capacité à trouver ce petit quelque chose en plus quand on pensait qu'il avait déjà atteint le maximum.

Pas facile de juger de la qualité de la Ferrari F2012.

Les essais d'avant la saison ont donné des résultats variables, mais les retours ont été très négatifs du côté de Fernando et du directeur technique Pat Fry. Les données montrent qu'en fin de tests, ils étaient à 0,25 seconde des meilleurs chronos et si la première course, en Australie, a confirmé ce triste constat, Alonso a réussi à se qualifier dans les dix premiers la semaine suivante à Sepang, remportant la victoire la plus inattendue de la saison. Cette victoire l'a hissé très provisoirement en tête de championnat, mais bien que les GP suivants aient été moins brillants, en débarquant en Europe, l'Espagnol comptait incontestablement parmi les prétendants au titre. Pour une voiture dont on disait tant de mal, trois victoires [avant Austin] dans une saison si serrée, c'était plutôt bien.

Voilà pourquoi Fernando mérite de se voir décerner cette récompense. Il est difficile de séparer l'homme de la machine, mais il ne fait pas de doute dans mon esprit ni dans celui du jury qu'on avait ici un homme qui dominait la machine. Il a bouclé sa saison avec non moins de 156 points devant son coéquipier Felipe Massa, lui-même prétendant au titre il y a seulement quatre ans et assez fort pour rempiler à la Scuderia en 2013. Fernando a su aller au devant de victoires improbables, sachant jouer la carte de la régularité quand il le fallait. Difficile de trouver un épisode de 2012 qui incarne son génie – en Malaisie peut-être, quand il a résisté face à Pérez et sa Sauber, pourtant supérieure, ou à Valence, lorsqu'il est remonté de la 11e place à la victoire. Mais pour moi, le vrai temps fort de la saison, ce fut sa pole position sur une piste détrempée particulièrement difficile lors de la séance d'essais retardée de Silverstone, après s'être tiré comme un chef d'un tête-à-queue en pleine vitesse en Q2.

Fernando Alonso mérite amplement cette récompense et il en sera probablement ainsi pour encore plusieurs années.

Pat Symonds

"C'était l'homme qui dominait la machine"

Mentions spéciales

• À Sebastian Vettel pour sa remontée spectaculaire • À Kimi

le roi du come-back

• À Adrian Newey pour son approche visionnaire • Et à

Lewis pour avoir gardé la tête sur les épaules malgré tout →



“Le secret du succès de la RB8 ne repose pas sur un seul aspect de sa conception”

PALMARÈS 2012

Voiture de l'année

Red Bull

RB8

Il n'y a pas de "recette miracle" dans la conception des voitures de course. Pour l'œil exercé, la RB8 fourmille d'une myriade de détails impressionnants et de concepts novateurs. Le secret de la réussite réside non dans un aspect ou un autre de sa conception, mais plutôt dans la symbiose de concepts et de détails qui forment un design cohérent, exploitant au maximum les lois de la physique et apportant à la voiture sa performance.

Comme c'est souvent le cas aujourd'hui avec les nouvelles voitures, la RB8 n'a pas dévoilé beaucoup de ses secrets lors de son lancement. Au début des essais, la voiture change chaque jour et la spécification finale se voit rarement avant les derniers tests. Si, avant le début de la saison, on parlait surtout du nez à étage des voitures de 2012, pour les concepteurs, cela n'était qu'un détail sans conséquence du règlement ; leur attention se portait sur des points bien plus importants.

Le principal était de regagner le plus possible de l'aérodynamique perdue à cause des prescriptions visant à limiter la position des sorties d'échappement, réduisant ainsi leur capacité à améliorer l'appui.

La RB8 a effectué l'essentiel des essais hivernaux avec un échappement conventionnel soufflant au-dessus de la poutre d'aileron arrière afin de le faire travailler plus et d'augmenter le débit du diffuseur. Le dernier jour des essais, Red Bull a utilisé le système qui serait en place en Australie, qui ressemblait à celui que l'on avait vu sur les McLaren, Ferrari et Sauber. Ce système faisait passer l'échappement dans une "gouttière" de la carrosserie, placée aussi loin vers l'extérieur que le règlement l'autorisait et nommée "échappement Coanda". La façon de traiter le flux sous la sortie d'échappement était assez nouvelle : le flux était dirigé vers le trou du diffuseur, qui est autorisé pour permettre le montage du démarreur. Ce vide juridique a été exploité par plusieurs équipes, mais aucune n'a réussi à le faire aussi bien que Red Bull avec la RB8. Cette technique a-t-elle été un succès ? Rien n'est moins sûr, vu qu'elle a été abandonnée avant Bahreïn, pour ne réapparaître que plus tard en 2012.

Pour une écurie de haut niveau, Red Bull a eu un début de saison décevant : on a vite compris que les pneus Pirelli nouvelle génération avaient une fenêtre opérationnelle de températures si étroite qu'il fallait concentrer la recherche sur ce point précis. On s'est donc penché sur les goulottes de freins, déjà très complexes. Il ne suffisait plus de concevoir des dispositifs pour refroidir les freins avec une perte aérodynamique minimale, il fallait aborder le problème de la gestion des températures dans sa globalité. La chaleur produite par les freins est énorme, et cette énergie pourrait, grâce à un contrôle minutieux, être utilisée pour chauffer les pneus lorsqu'ils sont en-dessous de leur température optimale, sur certains circuits.

Les équipes de pointe échappent rarement à l'attention des législateurs de la F1. À deux reprises, Red Bull a été forcée d'apporter des changements à ses voitures. La première fois, le système conduisant la chaleur à travers l'axe et la roue avait été jugé contraire au règlement. En effet, contrairement aux goulottes de frein, l'axe était considéré comme un dispositif aérodynamique mobile. La seconde fois, les choses étaient bien plus tranchées : de nombreuses équipes avaient expérimenté des fentes dans le bord du plancher, juste devant la roue arrière. Red Bull avait découpé un trou bien délimité, de toute évidence illégal : il a donc fallu le changer. Plus tard dans la saison, on a remarqué l'interprétation du double DRS chez Red Bull : un conduit, manœuvré par le DRS, amenait de l'air sous la poutre de l'aileron, ce qui le stabilisait et réduisait la traînée. Ce montage a attiré l'attention car il a coïncidé avec un regain de forme de l'équipe. Mais cela n'a fait que brouiller les pistes : à partir de Singapour, la voiture a dominé alors que le DRS ne pouvait être actionné. L'apparition, au même moment, d'un aileron avant modifié était un événement bien plus important.

Ce qui séduisait surtout dans le design de la RB8, c'était le côté harmonieux – ce qui ressortissait clairement avec la disposition de l'aileron arrière apparu à Valence. Le triangle inférieur et la bielle de liaison étaient logés de façon si intelligente qu'ils étaient alignés avec l'arbre de transmission. Un carénage en composite recouvrait le tout, offrant une surface aérodynamique qui travaillait en conjonction avec la poutre de l'aileron et le diffuseur pour former un tout indubitablement supérieur à la somme des éléments. C'est ce sens inouï du concept et du détail qui place la RB8 au-dessus des autres.

Pat Symonds

Mentions spéciales

• La Sauber C31, un modèle d'efficacité suisse • La Ferrari

F2012, pour sa capacité à supporter la fougue d'Alonso • La McLaren MP4-27, pour

avoir été la plus rapide • La Williams FW34, pour sa victoire émouvante à Barcelone →



Départ de l'année

Felipe Massa, GP d'Italie

Et dire que pendant un temps, Felipe Massa n'était plus en odeur de sainteté chez les rouges. C'était avant ce 9 septembre 2012 et un départ canon où le Brésilien se rappela au souvenir de tous. Hargneux, imprévisible, et un petit grain de folie : autant de caractéristiques rappelant le Felipe d'antan.

Déjà lors des qualifications, il avait supplanté son coéquipier, mais tout restait à faire en course. 3e sur la grille, avec le poleman

Lewis Hamilton en ligne de mire et Jenson Button sur sa droite, Felipe se faufila à l'extinction des feux pour jouer des coudes avec Lewis à l'approche de la première chicane.

Ce dernier à l'intérieur au moment de taper dans les freins, le Pauliste détient tout de même un museau d'avance. Malheureusement, c'est Hamilton qui est sur la bonne trajectoire et qui va conserver la tête... pour ne plus la lâcher.

Stuart Codling

Mentions spéciales

• Fernando Alonso à Austin (bien aidé par son coéquipier)

• Jenson Button à

Suzuka (de 8e à 3e)

• Kimi Räikkönen pour son départ foudroyant

à Abou Dhabi

• Et Romain Grosjean

– de 7e à 4e à Bahreïn

Directeur technique de l'année

James Allison

Dans la première partie de la saison 2012, alors que les performances des équipes faisaient du yo-yo d'une course à l'autre, une seule voiture était constamment dans le coup : la Lotus E20. Rarement la plus rapide, elle était néanmoins la plus régulière et James Allison n'y était pas étranger. Celui-ci n'a jamais été opposé à l'usage de nouvelles technologies pour améliorer l'auto. L'an passé, il avait misé sur le très novateur système d'échappements inversés, et cette année, il a tablé sur

d'autres techniques innovantes.

Le dispositif de contrôle de la garde au sol, permettant d'ajuster le grip sur l'avant, a été interdit sans que soit évalué son vrai potentiel. Le système double DRS était aussi ingénieux, mais difficile à maîtriser. Cependant, Lotus a fait preuve de témérité et a été récompensée de ses efforts par la victoire d'Abou Dhabi. Chapeau bas à Allison et à toute l'équipe pour avoir eu tant d'idées et le courage de les porter.

Jonathan Reynolds

Mentions spéciales

• Adrian Newey (Red Bull), évidemment • Matt

Morris (Sauber) et la C31,

qui méritait de gagner • Paddy Lowe (McLaren) et

la MP4-27, la plus

rapide en 2012 • Mike Coughlan (Williams)

Tour de qualification de l'année

Michael Schumacher GP de Monaco

Seuls les grands pilotes sont capables de dompter les rues sinueuses et étriquées de la Principauté. Combien ont terminé leur course sur le bas-côté ou, plus embarrassant, dans une glissière de sécurité ? Alain Prost a gagné à Monaco à quatre reprises, Graham Hill a remporté l'épreuve cinq fois, Senna six fois, dont cinq consécutivement. Et puis il y a Schumacher. Lui aussi a remporté la course cinq fois, et a failli ajouter un sixième trophée monégasque à son palmarès.

Ce samedi ensoleillé de mai 2012, environ deux ans et demi après les sarcasmes dénigrant son retour – vous savez, les fameux « il est fini », ou bien encore « la vitesse et les réflexes ont disparu » –, le septuple champion du monde a mis tout le monde d'accord en plaçant sa rétive Mercedes F1W03 tout en haut de la feuille des temps. Les faits étaient là : le vieux briscard de 43 ans avait fait la peau aux jeunes loups grâce à un tour de haute volée.

Puis il a fallu revenir sur terre. Lors de la course précédente, l'Allemand a mal anticipé son freinage et s'est encastré dans la voiture de Bruno Senna – ce qui, outre un abandon, lui a valu cinq places de pénalité pour le GP suivant. Schumacher a donc pris le départ en 6e position. Cet épisode résume à lui seul son retour : si proche et à la fois si loin de la réussite.

James Roberts

Mentions spéciales

• Kamui Kobayashi et sa première ligne à Spa • Mark Webber, et sa

pole position à Monaco • Daniel

Ricciardo, 6e à Bahreïn • Pedro de la Rosa, 20e sur la grille à Suzuka





Patron d'écurie de l'année

Monisha Kaltenborn

Difficile de décerner ce prix à une personne qui n'est en place que depuis deux mois. Mais en y réfléchissant, le timing de l'annonce de la nomination à la tête de Sauber de cette Autrichienne d'origine indienne n'est pas vraiment important – cette succession était en fait prévue depuis le retour de l'équipe en F1 en 2010.

Réussir une transition propre est la preuve d'une bonne gestion, et Peter Sauber a dû avoir le sentiment de laisser l'équipe, cédée à BMW en 2005, entre de bonnes mains. La passion pour le sport, ajoutée à une forte loyauté vis-à-vis de son ex-équipe, l'ont incité à reprendre les rênes lorsque la firme munichoise hésitait à revendre ses activités à une boîte dirigée par Russell King, condamné pour fraude. Kaltenborn, avocate de formation, membre du conseil d'administration de Sauber depuis 2001, a joué un grand rôle dans ce sauvetage.

La jouvence retrouvée de Sauber en 2012 doit d'ailleurs beaucoup au management subtil et astucieux de Kaltenborn. Ce nouveau titre sur sa carte de visite n'a été qu'une formalité, et il était grand temps qu'il intervienne.

Stuart Codling



Mentions spéciales

• Stefano Domenicali, pour sa gestion de crise • Martin Whitmarsh, pour y avoir cru

jusqu'au bout • Ross Brawn, pour avoir signé Lewis • Christian Horner, patron et un "hat trick" à son actif

Dépassement de l'année

Fernando Alonso sur Romain Grosjean, GP d'Europe

À Valence, **Fernando Alonso** a donné une des meilleures performances de sa carrière pour décrocher la victoire depuis la 11^e place. Tout était parfait, mais une séquence marquera les mémoires. Quand le Safety Car a regagné les stands au 33^e tour, Alonso était en 3^e position derrière Vettel et Grosjean, mais au moment de couper la ligne, le pilote Ferrari a porté l'estocade sur ce dernier au 1^{er} virage, le Français tentant de conserver l'intérieur pour le virage suivant. Fernando ne s'est pas laissé impressionner et a pris la trajectoire de course habituelle. Les deux

adversaires ont négocié le virage côte-à-côte, séparés par l'équivalent d'une feuille de cigarette. Se retrouvant sur la trajectoire glissante, Alonso n'a pas cédé, se sachant à l'intérieur pour le virage 3. Un dépassement spectaculaire, à plus forte raison quand on sait qu'à ce moment les pneus et les freins de l'auto devaient être loin de leur niveau optimal, surtout après le passage du Safety Car.

Le plus impressionnant reste d'avoir fait passer cet exploit pour une manœuvre... de routine.

Jonathan Reynolds

Mentions spéciales

• Kimi Räikkönen (sur Schumi en Espagne) • Kimi... encore (sur

Romain Grosjean en Hongrie) • Mark Webber (sur Fernando Alonso à

Silverstone) • Grosjean (sur Lewis Hamilton au GP d'Europe) →





Progression de l'année (équipe)

Williams

En réalité, l'écurie ne pouvait pas tomber plus bas. Les lueurs d'espoir ont été rares entre 2004 et 2012. D'année en année, Williams échouait dans ses promesses de redressement pour s'enfoncer toujours plus.

À part la pole de Nico Hülkenberg à Interlagos en 2010, les gars de Grove n'avaient pas vraiment eu de quoi se réjouir depuis la victoire de Juan Pablo Montoya en 2004, à Interlagos aussi. En 2011, le team affichait cinq petits points au compteur. Petit rappel : en 1988, une saison noire avec le moteur Judd, l'équipe avait quand même inscrit 20 points, et ce avec un barème moins généreux que l'actuel.

Si le recrutement de Mike Coughlan – l'ex-concepteur de McLaren – a pu sembler scandaleux de prime abord, il s'est avéré payant, grâce à l'arrivée de l'ingénieur en chef des opérations Mark Gillan et de l'aérodynamicien Jason Somerville. Ces derniers peuvent d'ailleurs être fiers de leur création, la FW34, qui n'avait rien à envier aux autres monoplaces.

Une équipe en grande forme, donc, qui pourrait bien continuer à nous étonner...

Stuart Codling

Mentions spéciales • Lotus, véritable cheval de Troie en 2012
 • Ferrari, qui a combattu jusqu'au bout • Sauber, passée si près de la victoire • Marussia, pour avoir gagné le respect du paddock



Mécaniciens de l'année

McLaren

Il faut bien avouer que ces dernières années, les arrêts aux stands ont plutôt été le talon d'Achille de McLaren – et le début de la saison n'a pas déparé.

En Chine, les chances de victoire de Jenson Button se sont évaporées à cause d'un écrou de roue fileté, alors qu'à Bahreïn, Lewis se voyait bloqué aux stands durant d'interminables secondes.

Mais ces quelques erreurs ne résument pas le stand McLaren. Le directeur sportif Sam Michael, arrivé fin 2011, a en effet entrepris toute une série de changements concernant les stands, instaurant des écrous de roues

maintenus, des cris plus rapides à retirer, ainsi qu'un système de feux de départ. À la mi-saison, le team a commencé à récolter les fruits de ces changements, réalisant les arrêts les plus rapides au Canada, en Europe et à Silverstone (en dépit d'un petit souci à Valence pour Lewis).

Puis a eu lieu l'arrêt le plus rapide de l'histoire de la F1, en Allemagne : 2,31 secondes. Cet arrêt a permis à Button de passer Vettel, prouvant que les arrêts aux stands n'étaient plus un frein, mais au contraire un atout pour l'écurie de Woking.

Jonathan Reynolds

Mentions spéciales

• Ferrari, Red Bull, Williams et Sauber, qui

ont fait preuve d'un sang-froid sans égal dans le feu de l'action

et réalisé l'exploit de l'arrêt de moins de 3 secondes



Progression de l'année (pilote)

Lewis Hamilton

Difficile de juger ici, vu le nombre de pilotes ayant amélioré leur niveau de jeu par rapport à 2011, comme en témoignent les magnifiques courses de Sergio Pérez en Malaisie et en Italie, ou encore la suprématie de Webber sur Vettel en début d'année.

Mais les progrès les plus marquants ont été réalisés par Hamilton. En début de saison, tout le monde s'accordait à dire qu'il compterait parmi les prétendants au titre. Pas de victoires, mais une certaine régularité agrémentée de quelques podiums. Le Lewis brouillon et casse-cou de 2011 n'était plus, et avait cédé la place à un Lewis plus sûr de lui, maîtrisant davantage les éléments. Rien ne pouvait l'arrêter. Mais à mi-saison, McLaren est entrée dans une période troublée, avec des pépins de fiabilité qui ont anéanti les espoirs d'Hamilton, l'incitant à changer d'air. McLaren reconnaît qu'elle va regretter sa vitesse fulgurante – celle-là même qui a poussé Mercedes à recruter le Britannique.

James Roberts

Mentions spéciales

• Nico Hülkenberg, pour son retour gagnant

• Mark Webber retrouvé

• Sergio Pérez, la révélation de l'année

• Pastor Maldonado, qui a démontré qu'il n'était pas qu'un "pilote payant"



Coup de volant de l'année

Pastor Maldonado GP d'Espagne

Dans une saison aussi rocambolesque, cette performance a démontré une grande maturité. Le Grand Prix d'Espagne restera dans les mémoires pour beaucoup de raisons. D'abord, pour la pole ahurissante de Lewis Hamilton, avant que celui-ci ne soit relégué en fond de grille. Puis pour le départ de Fernando Alonso qui, transporté par le fait de courir devant ses compatriotes, a viré en tête au premier virage.

Mais même si ces deux là étaient des prétendants au titre, la vraie star du week-end a été Pastor Maldonado. Pas une seule erreur : sa

Williams avait l'air d'être sur des rails 66 tours durant.

Quand Alonso est ressorti des stands derrière Maldonado après son dernier arrêt, tout le monde pensait qu'il allait reprendre la tête, que le Vénézuélien commettrait une erreur. Mais cela n'a pas été le cas et Pastor Maldonado a remporté la première victoire de Williams depuis 2004.

Puis la catastrophe est arrivée : l'incendie du stand Williams a quelque peu gâché les réjouissances de cette journée extraordinaire.

James Roberts

Mentions spéciales

• Fernando Alonso, roi d'Espagne à Valence
• Sergio Pérez, qui a

explosé au plus haut niveau à Sepang et Monza
• Sebastian Vettel,

pour sa détermination à Abou Dhabi et durant la finale d'Interlagos



PALMARÈS
20
12



Pilote de l'année

Sebastian Vettel

Quand un pilote n'a pas de défauts apparents, on est tenté de lui en inventer. Durant l'hégémonie de Red Bull en 2010 et 2011, il était de bon ton d'affirmer que Vettel ne pouvait gagner qu'en partant depuis la première ligne de la grille, et que celui-ci n'était pas vraiment à même de jouer des coudes dans le peloton.

La Red Bull n'a pas toujours été la plus rapide en 2012, en partie du fait des nouvelles réglementations et de la pression des équipes pour brider les effets du génie d'Adrian Newey. Mais dans un bon jour, Vettel est toujours parvenu à mener la RB8 sur le podium ou à la victoire. Plus impressionnant, il se trouva une spécialité en décrochant systématiquement de bons résultats dans des circonstances adverses.

À Abou Dhabi, il nous a offert une des plus belles prestations de l'année – bien aidé par des rapports de boîte longs et par les Safety Cars. La marque d'un vrai champion qui réussit toujours à tirer son épingle du jeu. Il est possible de considérer cette course comme celle où l'enfant prodige est devenu le maître.

Stuart Codling

Mentions spéciales

• Fernando Alonso, qui n'a jamais baissé les bras • Kimi Räikkönen,

qui savait ce qu'il faisait • Sergio Pérez, pour avoir la carrure de remplacer Lewis (à

voir) • Lewis, pour le consoler de ce rendez-vous manqué avec le titre **F1**

EN STATS

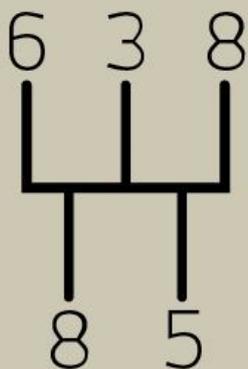
Pas de doute, 2012 a été une saison incroyable. Et voici pour l'illustrer quelques faits et chiffres que vous ignoriez probablement...



25 pilotes ont concouru en **2012** – le plus petit nombre depuis **2009**

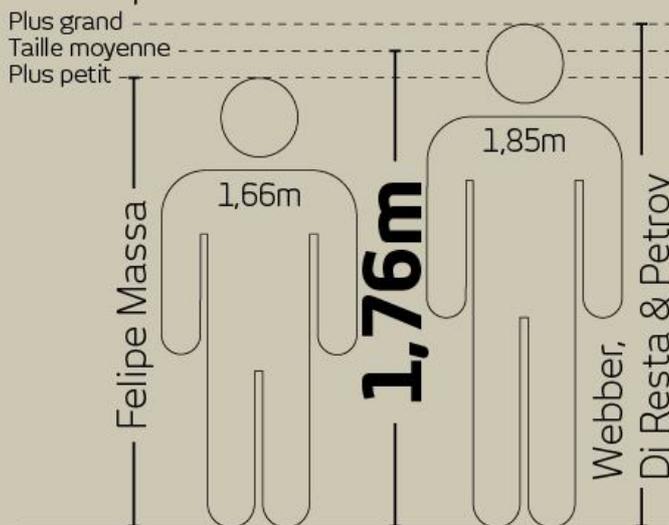
2020

Non, ce n'est pas l'année où Michael prendra sa retraite pour la cinquième fois... C'est le nombre total de points que les pilotes pouvaient atteindre en 2012



Le **nombre** de **changements de vitesse** nécessaires pour effectuer **tous les tours** de la **saison 2012** (63885)

La taille moyenne des 25 pilotes qui ont participé au championnat cette année



Départ **Melbourne** — **31min 03,72sec** — Arrivée **Interlagos**

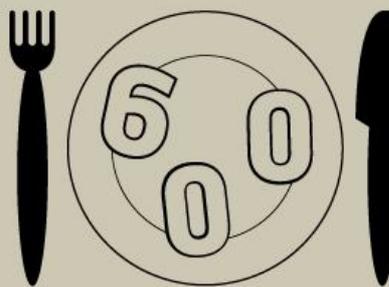
En additionnant tous les tours les plus rapides de 2012, de **Melbourne à Interlagos**, on obtient un total de 31 minutes et 3,72 secondes **de pure vitesse**

20 523

Nombre de virages pris lors du championnat 2012 par un pilote ayant terminé tous les tours de chaque GP



Le nombre de km effectués à pleine vitesse par un pilote terminant tous les tours en 2012 (66,41 % de la distance totale)

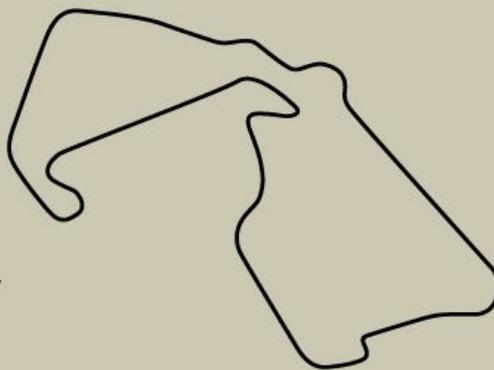


Le nombre **moyen** de **repas servis** par GP dans la cuisine du **motorhome Pirelli**. Avec 20 courses en 2012, plus les essais, cela fait un total de **21 600** repas

82 680,257

Si vous partiez de **Melbourne** pour vous rendre **d'une course à la suivante**, voici le **nombre de km** que vous feriez jusqu'à **São Paulo**, - l'équivalent de

14 037

 tours de **Silverstone**.

effectués sous Safety Car cette saison, lors de neuf courses différentes

Le nombre de tours où **Heikki Kovalainen** s'est retrouvé en **6e** position en **2012**, la **meilleure** place obtenue par un des **six** pilotes des **nouvelles équipes**



16,03

L'équivalent en nombre de journées de huit heures du temps passé par un pilote au volant de sa voiture en week-end de GP pour la saison 2012



La F1 du futur : moteur !

Les règlements relatifs aux moteurs pour 2014 constituent le plus gros séisme que la F1 ait jamais connu. *F1 Racing* pénètre dans les coulisses de Renault Sport et découvre en exclusivité son moteur 2014

TEXTE MATT YOUSON PHOTOS RENAULT SPORT F1

Pour certains, les règlements relatifs aux moteurs de 2014 n'apporteront aucun changement significatif. Pour d'autres, ils provoqueront une véritable révolution. Tout dépend de ce qu'on a dans les mains – une clé de mécanicien ou des jumelles. Les deux approches sont correctes d'un certain point de vue. Du point de vue des tribunes, les nouveaux propulseurs offriront des temps au tour similaires, en gros, à ceux des voitures de 2012. Les pilotes tireront la performance de leur machine de façon diffé-

rente, mais la vitesse moyenne sur un tour ne changera pas.

Dans les laboratoires, les nouveaux moteurs représentent le changement le plus radical de l'histoire de la F1. Plus que l'effet de sol, les turbos ou la suspension active. Plus que la suppression de ces mêmes caractéristiques. Jamais la F1 n'a connu un tel changement.

Le but de ces nouveaux moteurs est de juguler la consommation. Une F1 actuelle consomme environ 160 kg d'essence par course. En 2014, les équipes espèrent ne consommer



que 100 kg par GP. Pour cela, elles utiliseront un moteur plus petit, turbocompressé, à injection directe et un système de récupération d'énergie ultra moderne.

Il existe une faction, minoritaire mais virulente, qui accuse la F1 d'être une activité indécente, dévoreuse de carburant et socialement irresponsable dans le monde moderne. La F1 version 2014 est censée contrer ces arguments en développant une technologie hybride qui engendrera des voies de route plus économiques et

plus respectueuses de l'environnement. La F1 doit soit revoir intelligemment sa copie et s'interroger sur sa place dans la société, soit se contenter d'un doigt d'honneur à ses détracteurs. Il va falloir choisir.

Une nouvelle source de puissance

Les faits sont les suivants. Le V8 2,4 litres sera remplacé par un V6 1,6 litres. La pression d'injection d'essence sera portée à 500 bars, dotant les F1 de l'injection directe.

Les moteurs seront turbocompressés et non plus atmosphériques. Le KERS sera environ dix fois plus puissant et fonctionnera en tandem avec une deuxième machine électrique qui récupérera l'énergie de la chaleur des échappements. Le débit d'essence sera limité à 100 kg par heure. Avec en plus un réservoir d'une capacité de 100 kg, ce qui transforme pour de bon la F1 en une discipline économique.

« Quand la quantité d'essence et son débit sont limités, l'économie d'essence et la puissance vont de

pair, explique Rob White, responsable des activités moteur de Renault Sport F1. De ce fait, le "moteur" essentiel de la performance du nouveau propulseur sera l'efficacité thermique ou la consommation spécifique de carburant. L'efficacité du moteur sera un facteur clé de la différence de performance. »

Le calendrier du changement

Comme ses collègues et ses concurrents, Rob White est à l'écoute de →

Le nouveau moteur Renault 1,6 litres turbocompressé

- A** Entrée d'air
- B** L'air compressé froid (sorti du tuyau bleu) est admis dans le moteur
- C** L'air chaud venu du turbo entre dans le compresseur (conduit rose) et passe dans l'échangeur thermique
- D** Turbocompresseur
- E** Sortie d'échappement
- F** Les gaz d'échappement chauds sortent du moteur et pénètrent dans le turbocompresseur
- G** Le MGU-K, l'unité génératrice cinétique. Ce dispositif est similaire au KERS, qui récupère l'énergie de la transmission et est dirigé directement du moteur.
- H** Le MGU-H ou unité génératrice de chaleur. C'est une turbine qui récupère la chaleur des échappements, qui est liée au turbo et génère de l'énergie électrique envoyée soit vers la batterie, soit vers le MGU-K



son horloge biologique. Les voitures "mulets" étant illégales et excessivement onéreuses, le nouveau moteur ne sera pas monté sur une voiture avant le début des essais hivernaux de 2014. Renault envisage d'avoir un moteur type course tournant au banc mi 2013. Les études ont commencé à l'été 2012, mais Renault continue à travailler sur un moteur de développement qui a tourné en format V6 mi 2012. Cette opération a été lancée en septembre 2011, à la suite du projet avorté d'un quatre cylindres pour 2013. En dépit de ces années de préparation, White croit encore que, comme il est de mise en F1, on travaillera jusqu'à la dernière minute. « Nous n'avons aucune expérience récente des turbocompresseurs, dit-il. Ni aucune expérience significative de l'injection directe d'essence – en tout cas pas en course. Nous avons dû partir de zéro et la tâche de développement est particulièrement lourde.

« Il va y avoir beaucoup de stress entre la première sortie et la première course. Le défi consiste à avoir toutes les pièces fabriquées pour la course, à bien exploiter les résultats des essais, puis à définir les spécifications de course, à déposer un dossier de conformité auprès de la FIA et à livrer un moteur de référence à la FIA. Ce sera un boulot énorme. »

Et ensuite ?

Une fois que ces moteurs de course seront livrés, Renault ne va pas rentrer au vestiaire. Cette nouvelle formule présuppose qu'il n'y aura plus de gel des moteurs. La F1 ne va pas développer les technologies du futur si elle n'est pas autorisée à développer ces technologies.

« Aucune réglementation sportive n'a encore été publiée, explique White. Mais avec la FIA nous tentons de rédiger une procédure d'homologation qui garderait la spécification du moteur constante pour la saison, le changement de millésime autorisant un changement de spécifications. Je pense que personne ne souhaite un gel des moteurs de plusieurs années comme nous venons de le voir. »

Une idée qui a été proposée est la



Les ingénieurs ne s'intéressent pas aux luttes de pouvoir... Ils ont assez à faire avec la technologie.

“La F1 ne va pas développer les technologies du futur si elle n'est pas autorisée à les développer”

réduction progressive de la taille des réservoirs d'essence, ce qui permettrait de maintenir le cap sur plus d'efficacité tout en contenant la vitesse sans avoir recours à un sempiternel bricolage avec les pneus et les règles aéro.

Les soucis de fiabilité

Une autre raison d'éviter un gel des moteurs est que les nouveaux propulseurs n'auront pas la résistance des bons vieux bourrins qu'ils remplacent. Pour beaucoup de fans, le spectre des volutes de fumée jaillissant des culasses se profile. C'est la hantise des ingénieurs, bien sûr, et Rob White finit par reconnaître que l'avenir devrait voir plus de casses que ces cinq dernières années.

« Je pense que nous serons plus faibles que nous l'aurions été si nous avions essayé de mettre au point la même chose dans le passé, mais c'est complexe : les règles seront jeunes, de même que les moteurs, et relever les niveaux de fiabilité sera un vrai défi. Inévitablement, il y aura une période d'adaptation un peu chaotique. Et quand je dis "nous", je veux dire toute l'allée des stands. »

Une machinerie sophistiquée

Pour imaginer le manque de fiabilité, il suffit de regarder les performances du KERS. En dépit de trois années de service, le KERS passe encore pour une technique récente à la fiabilité mal assurée. La prochaine génération de KERS sera encore plus puissante et, pour compliquer les choses, il sera rejoint par une seconde machine qui récupérera l'énergie tirée de la chaleur des échappements.

Le KERS peut actuellement récupérer 400 kJ par tour. Il est limité à 60 kW en récupération ou en libération. Pour ceux qui ont de vagues souvenirs des leçons de physiques apprises en classe, un moteur développe une puissance d'environ 550 kW (740 cv) plus 60 kW (80 cv) pendant un peu moins de sept secondes par tour. En 2014, la limite sera doublée à 120 kW, mais le débit d'énergie autorisé sera bien plus élevé. Les voitures récupéreront cinq fois plus, jusqu'à 2 MJ, et libéreront dix fois plus de puissance (4 MJ) que maintenant.

En fait, cela pourrait signifier deux fois plus de puissance pour plus d'une demi minute par tour, mais le

nouveau système a encore plus de potentiel. La seconde machine électrique, liée au turbo compresseur, peut fonctionner de façon illimitée pour recharger la batterie ou alimenter directement le KERS.

White explique cela plus succinctement : « Je pense que chacun d'entre nous a en tête que le KERS 2012 peut être actif sept secondes par tour. Nous espérons que le système 2014 aura un cycle d'activité plus long. Il devrait récupérer de l'énergie ou en délivrer sur l'essentiel du tour. »

Les chaînes de télé devront inventer des graphiques ultra modernes pour expliquer que l'énergie passe à tout moment et il y a d'autres problèmes à régler, celui du coût pour commencer, le maximum que certaines équipes seront prêtes à payer étant plus bas que le minimum que leurs fournisseurs accepteront de facturer. Ce qui a donné lieu à des rumeurs sur d'éventuelles formules d'équivalence ou autres clauses archaïques permettant à de petites équipes de garder leurs V8, mais la position de Renault sur ce point (ainsi que celle de la FIA) est très claire : c'est "niet".

Les ingénieurs ne sont pas intéressés par le pouvoir. Ils ont assez à penser avec la conception des technologies. Nous abordons le tournant le plus important et le plus complexe que la F1 ait jamais connu. Et si tout se passe bien, alors, depuis les tribunes, on ne verra quasiment pas la différence. Mais il y a beaucoup de "si"...

OFFREZ UN ÉCRIN À VOTRE COLLECTION

UNE RELIURE PEUT
CONTENIR JUSQU'À
12 NUMÉROS



POUR VOUS
12 €
LA RELIURE

Commande expresse
de vos anciens numéros et de
vos reliures sur www.webabo.fr/reliures

COMMANDEZ VOTRE RELIURE*

Formulaire à compléter et à renvoyer accompagné de votre règlement à :

F1 Racing - B&B MEDIA - 40 rue de Paradis - 75010 PARIS

Je désire commander

Nombre de reliures : x 12,00 €

Frais de port : x 7,00 €

Soit un total de : €

Mon adresse

Nom Prénom

Adresse

..... Ville

Code postal Tél E-mail

Date et signature (obligatoire)

Je règle par

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

Frais de port : 7 € par reliure. Offre limitée à la France métropolitaine - DOM-TOM et étranger, nous consulter : vvezier@bandbmedia.com

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

Quatre Grands Prix

McLaren nous ouvre son armoire à trophées et présente quatre grands favoris de sa collection de victoires en GP de ces 40 dernières années

TEXTE JAMES ROBERTS PHOTOS ANDREW FERRARO/LAT

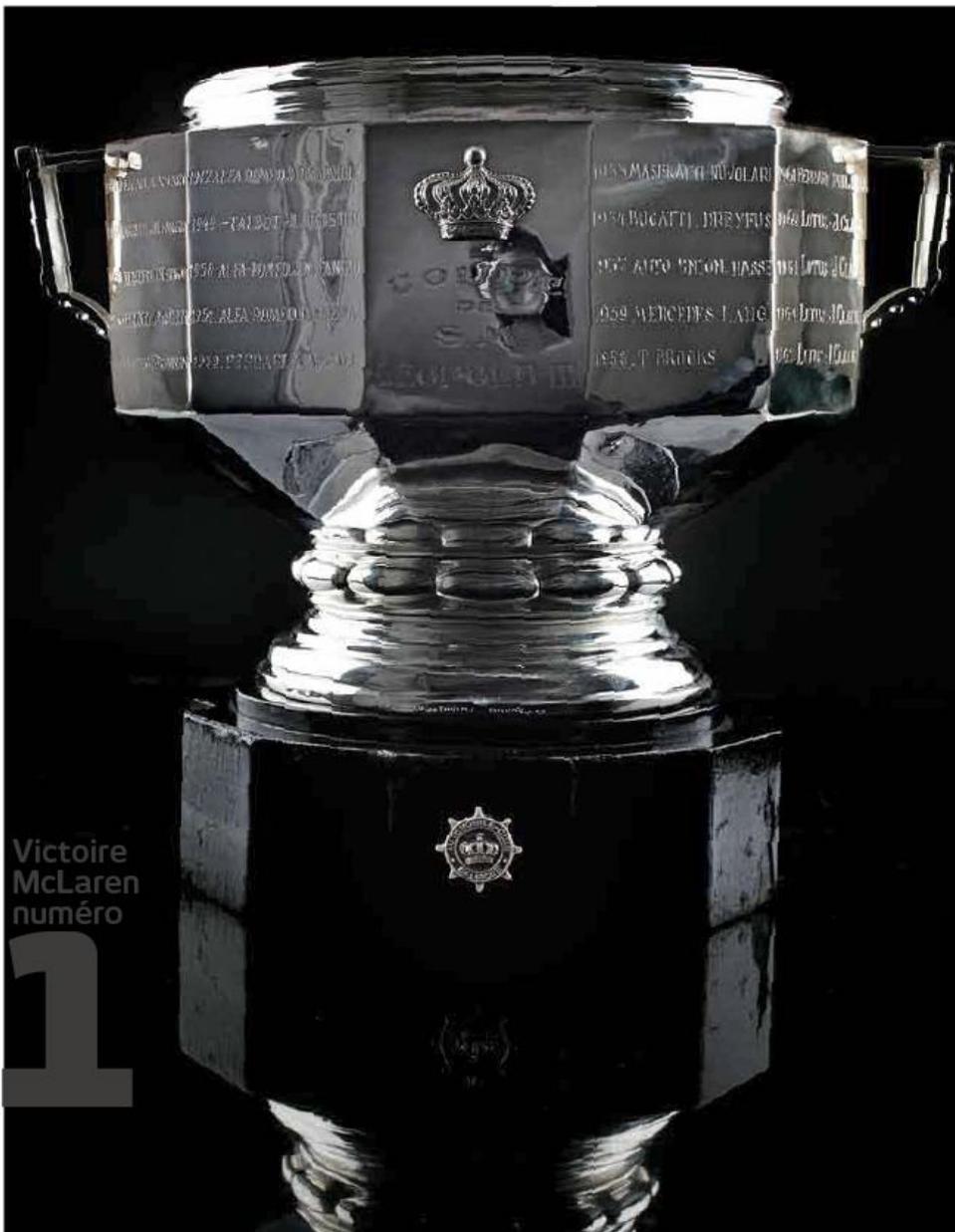
La Coupe de Sa Majesté Léopold III

Présenté en : 1968 Grand Prix de Belgique, 9 juin 1968 – Spa-Francorchamps

Vainqueur : Bruce McLaren, McLaren M7A



ARCHIVES/LAT



Victoire McLaren numéro

1

La première des 175 victoires de McLaren a eu lieu il y a quarante ans avec Bruce McLaren, qui décrocha sa victoire inaugurale comme pilote et constructeur au GP de Belgique 1968. McLaren passa la ligne d'arrivée au volant de sa M7A persuadé d'être en deuxième place. Ce qu'il ne pouvait pas savoir, c'est que Jackie Stewart, qui était en tête, avait été forcé d'arrêter sa Tyrrell à son stand lors du dernier tour. Le Néo-Zélandais apprit qu'il avait gagné de la bouche d'un des mécaniciens de BRM. « *C'était la chose la plus agréable que j'aie jamais entendue,* » déclara-t-il par la suite.

Bruce McLaren reçut donc la prestigieuse Coupe de Sa Majesté Léopold III, remportée pour la première fois par Tazio Nuvolari à Spa en 1933. La coupe fut ensuite décernée à chaque vainqueur du GP de Belgique jusqu'en 1990. La dernière fois qu'elle fut décernée, ce fut à Ayrton Senna après sa troisième victoire consécutive à Spa, et il semblerait qu'après ce succès impressionnant, McLaren ait été autorisée à emporter le prestigieux trophée à la maison.



1990 : troisième victoire à Spa pour Senna, une coupe qui trône dans la collection de McLaren.

Le Trophée du GP des États-Unis 1976

Présenté en : 1976 Grand Prix des États-Unis, 10 octobre 1976 – Watkins Glen

Vainqueur : James Hunt, McLaren M23



ARCHIVES LAT

Le GP des États-Unis de 1976 fut une victoire cruciale pour McLaren. Après avoir pris sa part du gâteau une semaine plus tôt à Mosport, James Hunt devait continuer à mettre la pression sur son rival de chez Ferrari, Niki Lauda, à Watkins Glen, s'il voulait avoir une chance de décrocher le championnat du monde des pilotes.

Jody Scheckter mena en début de course, Hunt prenant la tête à douze tours de la fin. Après avoir souffert de survirage, Lauda ne put

terminer que troisième, ce qui voulait dire que le titre se jouerait lors d'une palpitante finale à Fuji. Sur le podium, on remit à Hunt la coupe arborant l'inscription : "Grand Prix des États-Unis, championnat du monde pilotes, Watkins Glen, New York, USA, 10 octobre 1976." Elle était pleine de champagne et Hunt, comme il se doit, en prit une gorgée... la première d'une folle nuit de fête qui se termina au bar de l'hôtel Seneca Lodge, non loin du centre de Watkins Glen. →



Victoire McLaren numéro

21



Le trophée du GP d'Europe 1993

Présenté en : 1993 Grand Prix d'Europe,
11 avril 1993 - Donington Park

Vainqueur : Ayrton Senna, McLaren MP4/8



Bien qu'ayant débuté la saison 1993 en s'engageant sur une seule course à la fois, Ayrton Senna finit par rester toute l'année avec McLaren après sa victoire fulgurante au GP d'Europe, sous des trombes d'eau.

On a beaucoup parlé du tour d'ouverture de Senna, mais la MP4/8 était équipée de l'électronique la plus à la pointe de la F1, dont un système révolutionnaire de contrôle de traction – une chose que l'on a tendance à oublier lorsqu'on évoque la performance d'Ayrton en cette journée pluvieuse d'avril. Le podium était étrange, avec un air de photos superposées, Senna portant deux casquettes et recevant deux trophées. Le premier, remis par le propriétaire de Donington Park, Tom Wheatcroft (en chapeau haut de forme), était une statue en bronze de Sonic le hérisson, en référence à Sega, le sponsor de la course.

Comme Sega sponsorisait aussi Williams, il était peut-être normal de voir un autocollant représentant un hérisson écrasé sur le flanc de la McLaren de Senna. Naturellement, dans la collection de McLaren, le trophée hérisson n'est plus là, mais la magnifique coupe "Grand Prix d'Europe, Donington 1993" est bien à sa place.



Victoire
McLaren
numéro

101

Le Trophée du GP du Canada 2011

Présenté en : 2011 Grand Prix du Canada
12 juin 2011 – Montréal

Vainqueur : Jenson Button, McLaren MP4-26



CHARLES COMTES/LAT - ANDY HONE/LAT

En ce jour de pluie, l'année dernière à Montréal, Jenson Button occupa toutes les positions de la dernière à la première. Il accrocha son équipier Hamilton, ainsi qu'Alonso sur Ferrari, et rentra six fois au stand. Mais le pilotage subtil de Jenson dans ces conditions épouvantables, et les nombreuses sorties de la voiture de sécurité lui permirent de décrocher une mémorable victoire au GP du Canada 2011.

En dépit d'un retard de deux heures dû à une pluie battante, Button réussit à maintenir les spectateurs en haleine quand il prit en chasse Sebastian Vettel et le poussa à l'erreur dans le dernier tour. Le directeur technique de McLaren, Paddy Lowe, considère que « *ce fut sans doute la course la plus extraordinaire et la victoire la plus inattendue de l'histoire de la F1* ». Il ajoute fièrement : « *Et j'étais sur le podium !* » **F1**

Victoire
McLaren
numéro

171



Et de trois (de suite)





CHARLES COATES/LAT - LORENZO BELLANCA/LAT - ANDY HONE/LAT - STEVE ETHERINGTON/LAT

GP DES USA

090 SYMONDS DÉBRIEFE LES USA

Le dernier tracé signé Tilke à Austin, Texas, est une vraie réussite et Lewis Hamilton, premier pilote à s'y imposer, remporte sa dernière victoire pour McLaren



092 CE QUE VOUS N'AVEZ PAS VU À LA TV

Un catcheur mexicain et un cuisinier anglais ont été repérés dans les coulisses de ce GP des USA



093 LES STATS DES USA

Meilleur tour en prime pour le vainqueur du jour

GP DU BRÉSIL

094 SYMONDS DÉBRIEFE LE BRÉSIL

Alonso ne s'incline que de trois points au terme d'une dernière course haletante, Vettel devient le plus jeune triple champion du monde de l'histoire et le troisième pilote seulement à remporter trois titres consécutifs



097 LES STATS DU BRÉSIL

Le changement de pneus le plus rapide a dû aider Seb mais le meilleur tour n'a rien apporté à Lewis Hamilton qui s'est accroché avec un superbe Nico Hülkenberg, en pleine lutte pour la tête en fin de GP



OPINION

098 DIETER RENCKEN

La question des châssis "clients" revient une fois de plus sur le tapis... et inspire notre chroniqueur !



ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix des États-Unis

18.11.2012 / Circuit of The Americas

Dernière victoire de Lewis pour McLaren... 3e panne d'alternateur de Red Bull... Un circuit d'enfer



Une victoire à savourer, Lewis

Hamilton décroche ce qui pourrait être sa dernière victoire avant longtemps sur un Circuit des Amériques supérieur aux autres créations de Tilke

Les essais libres se limitant à la portion congrue et le roulage dans le cadre des week-ends de course étant restreint par le nombre de pneus alloués, dompter un nouveau circuit est devenu un des défis les plus palpitants pour les pilotes et les écuries.

Ces restrictions ont provoqué une hausse des séances de travail en simulateur. Grâce à cette

technologie de pointe, les écuries ont découvert que cet entraînement incontournable leur permet parfois de mieux contrôler les paramètres qu'en roulant sur une piste. L'autre avantage est de pouvoir découvrir une piste de façon virtuelle avant de se rendre sur place.

Pour la première course d'Austin, le recours à la cartographie LIDAR (Light Detection And Ran-

ging) n'était pas possible et les données fournies aux simulateurs ont été créées par la FIA, qui s'est basée sur les plans détaillés de l'architecte. Le réalisme était saisissant et les pilotes ont travaillé d'arrache-pied pour apprendre ce nouveau circuit... mais ils ont vite compris que c'était une piste très complexe à dompter. L'architecte Hermann Tilke a créé un ensemble de courbes comptant parmi les plus difficiles que la F1 puisse rencontrer. Cette brillante idée a débouché sur un tracé de 5,5 km qui est sans l'ombre d'un doute le plus beau que la F1 ait foulé aux États-Unis.

Le premier secteur renferme plusieurs difficultés. Il y a une montée de 41 mètres pour arriver au premier virage, dont le point de corde est pris en aveugle. Puis l'auto plonge instantanément dans une série de virages qui rappelle celle de Becketts, à Silverstone, ou les esses de Suzuka. La beauté de cet enchaînement est que la vitesse chute d'un virage à l'autre ce qui rend vital, mais difficile, le positionnement de l'auto en entrée de virage, ainsi que son timing.

Une épingle à cheveux entamée par une très large entrée débouche sur une ligne droite d'un kilomètre où le DRS peut être activé sur une longueur de 740 mètres. Elle se termine par une série de quatre virages qui sont peu complexes par rapport au reste du tracé. Ensuite, on arrive sur une très grande courbe à droite, aux multiples points de corde, qui est similaire au fameux 8e virage de l'Istanbul Park, en Turquie. Les meilleurs l'ont passée pied au plancher en qualifications, mais c'était une courbe très difficile à dompter pour les autres. Deux virages à gauche permettent de boucler la boucle ; simples en apparence, ils ont été le témoin de nombreuses erreurs en essais libres.

Pirelli avait opté pour les pneus mediums et durs. Ce choix paraissait incongru étant donné la nature du tracé et les températures ambiantes attendues. Si beaucoup s'imaginent qu'il fait toujours très chaud au Texas, la température moyenne en novembre n'est que de 22°C. Le choix a peut-être été dicté par des mesures de la surface de la piste, effectuées seulement 24 heures après que les trois couches de goudron ont été coulées, fin septembre, sous une température qui dépassait 30°C. La lecture des données laissait apparaître une micro rugosité anormalement forte. Les mesures effectuées le mercredi avant la course ont donné des résultats plus proches de la moyenne de la saison.

Vendredi, les pilotes avaient donc du pain sur

la planche. Ils devaient se familiariser avec un circuit difficile qui procurait un niveau d'adhérence comparable, selon certains, à celui d'une piste détremée. Malgré l'évolution de la surface de la piste, les pneus mettaient un temps infini à monter en température et, une fois chauds, ne souffraient de quasiment aucune dégradation. Une course à un arrêt aux stands paraissait inéluctable. Les gommes tendres étaient de 0,6 à 1 seconde plus rapides que les dures, ce qui indiquait qu'il fallait effectuer avec elles un relais de course le plus long possible. Autre fait à noter, Vettel a dû renoncer à la majeure partie de la séance de l'après-midi à cause d'une fuite d'eau... ce qui ne l'a pas empêché de signer le meilleur tour.

Les qualifications ont eu ceci d'inhabituel qu'elles ont plus ressemblé à une épreuve d'endurance qu'à un sprint. Les pneus s'inscrivent très lentement dans la bonne fourchette de températures, il fallait environ six tours lancés pour en tirer le meilleur parti, qu'ils soient durs ou tendres. En Q2, qui ne dure que 15 minutes, cela ne laissait le temps d'effectuer qu'un seul run. Button a été retardé par un problème de pédalier : il ne pouvait plus rouler plein gaz.

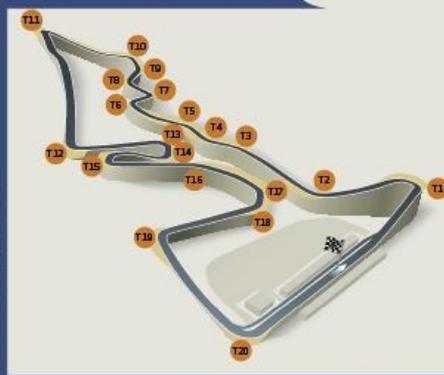
En Q3, Ferrari a roulé avec des gommes usagées. Avec une course à un seul arrêt, il était inutile d'économiser des trains de pneus et la Scuderia a dû estimer que des Pirelli déjà rodés étaient plus faciles à faire monter en température. Le résultat fut décevant : Massa est arrivé 7e, Alonso 9e. Vettel s'est une nouvelle fois →

Les temps forts de la course

La F1 revient enfin aux États-Unis après cinq ans d'absence. Vettel est le premier à réagir.



CIRCUIT OF THE AMERICAS



Dans la montée vers le premier virage d'Austin, Vettel et Webber sont en tête devant Hamilton.

LAP	0
1	VET
2	HAM
3	WEB
4	RAI
5	MSC
6	HUL
7	ALO



La McLaren d'Hamilton est très rapide dans les premiers tours et, au 4e tour, dépasse Webber...

En quatrième vitesse

Les quotas du COTA

Le COTA s'est fixé des quotas tantôt ambitieux, tantôt modestes, à dessin. Le circuit est une franche réussite car il propose de formidables enchaînements sans pour autant faire des dépassements le parent pauvre, comme on peut le regretter pour le très pur circuit Buddh. Les pilotes ne tarissent pas d'éloges sur le tracé et, à partir de 2013, les hydrocarbures dégagés par l'asphalte auront été lessivés. La largeur de la piste autorisera alors plusieurs trajectoires pour un spectacle que l'on peut espérer encore plus débridé. Contrairement à de nombreuses nouvelles destinations de la F1, l'envers du décor du COTA est sobre. À l'instar de Daytona ou de Sebring, les tribunes et l'hôtellerie ne sont pas clinquantes. Elles répondent à un esprit bon enfant que les États-Unis savent cultiver et qui fait le bonheur des spectateurs. Oui, avec le COTA, le pays a l'arme pour s'imposer durablement en F1.

Frédéric Delarue

... qui subit une nouvelle panne d'alternateur, faisant naître des inquiétudes pour la prochaine course.



Les mécaniciens d'Hamilton exultent quand il dépasse Vettel et prend la tête au 42e des 56 tours de course.



Lewis s'empare de sa 4e victoire de l'année, sa 21e en six ans de collaboration avec McLaren.



ILLUSTRATION : ALAN NELDRIDGE - PHOTOS : GLENN DUNBRIP/LAT - STEVE HERRINGTON/LAT - STEVEN TEE/LAT - ALASTAIR STALEVLAT

LIGNE D'ARRIVÉE

emparé de la pole position en repoussant de justesse les assauts d'un Hamilton en très grande forme, tandis que Webber prenait la 3e place devant les deux Lotus.

Le problème des qualifications n'est apparu clairement que le dimanche matin. L'adhérence était encore pire en dehors de la trajectoire, et le côté gauche de la grille était donc bien plus glissant que le droit. Après la 3e séance d'essais libres, les écuries avaient été autorisées à effectuer des simulations de départ qui avaient permis de calculer que les pilotes prenant le départ du côté gauche perdaient au moins une place avant d'arriver dans le premier virage. Massa et Alonso étant du côté glissant, Ferrari a brisé un scellé sur la F2012 du Brésilien, ce qui lui a coûté une pénalité de cinq places sur la grille mais a permis à Fernando de grimper d'une place pour se retrouver sur le côté propre. Ferrari a reconnu avoir utilisé un vide dans la réglementation afin d'optimiser les chances de son pilote espagnol. Les équipes ont le droit d'intervenir leurs deux pilotes au départ (ce qui a peu d'impact sur la concurrence), mais en agissant ainsi, Ferrari a non seulement désavantagé l'un de ses pilotes mais également Hülkenberg, Grosjean et Senna qui ont été "promus" sur le côté sale de la piste.

Comme prévu, le côté droit de la grille a

bénéficié d'un avantage au départ, mais heureusement, on n'a pas vu le chaos redouté à l'entrée du premier virage. Hamilton a glissé derrière Webber mais l'a dépassé dans le 4e tour. Derrière eux, la course était très disputée et les dépassements étaient plus faciles que prévu. Du fait de l'endurance des pneus, les premiers arrêts aux stands ont été observés tardivement – du 20e au 25e tour en règle générale. Button, qui avait pris le départ en gommes dures, a attendu le 35e tour. Mais sa course était déjà compromise.

Vettel était en tête mais aux trois quarts de la distance, Hamilton s'est inexorablement rapproché de lui. Il a l'harcelé pendant sept tours et a fini par le dépasser au 42e tour (avec l'aide d'une HRT) pour s'envoler vers une victoire méritée. La 3e place d'Alonso – dont il a hérité grâce à l'abandon de Webber, provoqué par une rupture de l'alternateur – lui a permis de conserver ses chances au championnat. Le malheur de Mark n'a pas empêché Red Bull de coiffer une 3e couronne mondiale des constructeurs consécutive. Une juste récompense pour une écurie à l'organisation parfaite et qui incarne si bien le succès.



Massa rentre au garage, où un scellé de sa boîte sera brisé, permettant à Alonso de partir du "bon" côté de la grille.

Malgré sa pénalité, Felipe Massa est revenu à sept secondes de son leader et a signé un tour très proche du plus rapide de l'après-midi. Button s'est bien rétabli d'une mauvaise position sur la grille et a décroché une 5e place dans une course où il s'est battu roue contre roue avec Räikkönen, prenant finalement le dessus sur le vainqueur du GP d'Abou Dhabi.

Hamilton était ravi de retrouver le podium après une période bien creuse, mais craignait sans doute qu'il ne s'agisse de sa dernière victoire avant longtemps. Hormis les qualifications de Schumacher, Mercedes a vécu un week-end en enfer. Avec ses 13e et 16e places, elle a signé sa 5e arrivée consécutive en dehors des points. **F**

Ce que vous n'avez pas vu à la télé

L'envers du décor du week-end du Grand Prix des USA au Circuit of The Americas



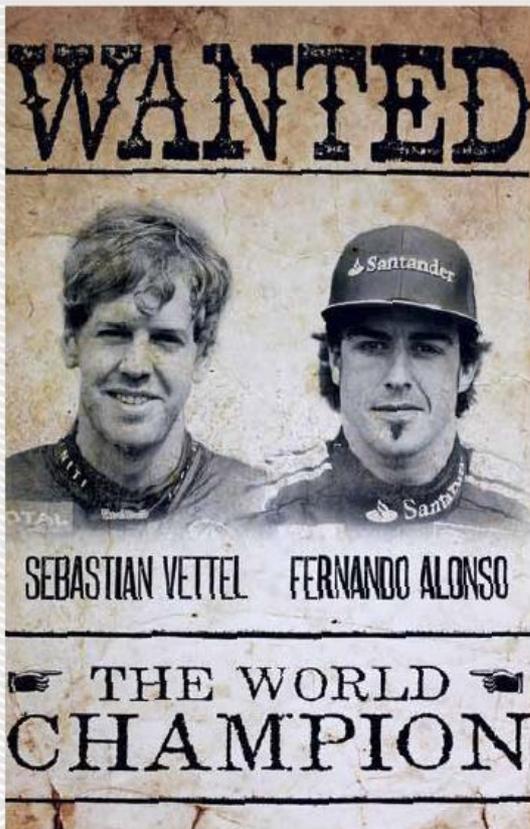
Qui est le plus rapide : Vettel dans la RB8 ou un hélicoptère ? En fait, c'est probablement Sebastian... sauf si l'alternateur commence à faire des siennes.



Gordon semble disposé à châtier son langage s'il passe un savon à Ferrari.



Austin n'est pas très loin du Mexique, et les masques de catch sont de sortie !



Nous sommes fixés à présent, mais à l'approche de l'avant-dernière course de la saison, la tension montait.

Stats Grand Prix des USA

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

LA GRILLE

 2. HAMILTON McLAREN 1min35.766s Q3	 1. VETTEL RED BULL 1min35.657s Q3
 4. RÄIKKÖNEN LOTUS 1min36.708s Q3	 3. WEBBER RED BULL 1min36.174s Q3
 6. HÜLKENBERG FORCE INDIA 1min37.141s Q3	 5. SCHUMACHER MERCEDES 1min36.794s Q3
 8. GROSJEAN* LOTUS 1min36.587s Q3	 7. ALONSO FERRARI 1min37.300s Q3
 10. SENNA WILLIAMS 1min37.604s Q2	 9. MALDONADO WILLIAMS 1min37.842s Q3
 12. BUTTON McLAREN 1min37.616s Q2	 11. MASSA** FERRARI 1min36.937s Q3
 14. VERGNE TORO ROSSO 1min37.879s Q2	 13. DI RESTA FORCE INDIA 1min37.665s Q2
 16. KOBAYASHI SAUBER 1min38.437s Q2	 15. PÉREZ SAUBER 1min38.206s Q2
 18. RICCIARDO TORO ROSSO 1min39.114s Q1	 17. ROSBERG MERCEDES 1min38.501s Q2
 20. PIC MARUSSIA 1min40.664s Q1	 19. GLOCK MARUSSIA 1min40.056s Q1
 22. KOVALAINEN CATERHAM 1min41.166s Q1	 21. PETROV CATERHAM 1min40.809s Q1
 24. KARTHIKEYAN HRT 1min42.740s Q1	 23. DE LA ROSA HRT 1min42.011s Q1

*Pénalité de cinq places sur la grille pour changement de la boîte

** Pénalité de cinq places sur la grille pour avoir brisé le scellé de la boîte

LA COURSE



CLASSEMENT (56 TOURS)

1er	Lewis Hamilton McLaren	1h35m55.269s
2e	Sebastian Vettel Red Bull	+0.675s
3e	Fernando Alonso Ferrari	+39.229s
4e	Felipe Massa Ferrari	+46.013s
5e	Jenson Button McLaren	+56.432s
6e	Kimi Räikkönen Lotus	+1.04.425s
7e	Romain Grosjean Lotus	+1.10.313s
8e	Nico Hülkenberg Force India	+1.13.792s
9e	Pastor Maldonado Williams	+71.14.525s
10e	Bruno Senna Williams	+1.15.133s
11e	Sergio Pérez Sauber	+1.24.341s
12e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	+1.24.871s
13e	Nico Rosberg Mercedes	+1.25.510s
14e	Kamui Kobayashi Sauber	+1 tour
15e	Paul Di Resta Force India	+1 tour
16e	Michael Schumacher Mercedes	+1 tour
17e	Vitaly Petrov Caterham	+1 tour
18e	Heikki Kovalainen Caterham	+1 tour
19e	Timo Glock Marussia	+1 tour
20e	Charles Pic Marussia	+2 tours
21e	Pedro de la Rosa HRT	+2 tours
22e	Narain Karthikeyan HRT	+2 tours

Abandons

Mark Webber Red Bull	16 tours - alternateur
Jean-Eric Vergne Toro Rosso	14 tours - suspension

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Jean-Eric Vergne, 320,50 km/h	Plus lent : Mark Webber, 293,99 km/h
---	--------------------------------------

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Medium Dur Intermédiaire Pluie

CONDITIONS

Soleil 24°C

TEMP. PISTE

31°C



MEILLEUR TOUR

Sebastian Vettel, 1min39.347s (au 56e)



MEILLEUR PIT-STOP

Lewis Hamilton, 20.814s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel Red Bull	273 pts
2e	Fernando Alonso Ferrari	260 pts
3e	Kimi Räikkönen Lotus	206 pts
4e	Lewis Hamilton McLaren	190 pts
5e	Mark Webber Red Bull	167 pts
6e	Jenson Button McLaren	163 pts
7e	Felipe Massa Ferrari	107 pts
8e	Romain Grosjean Lotus	96 pts
9e	Nico Rosberg Mercedes	93 pts
10e	Sergio Pérez Sauber	66 pts
11e	Kamui Kobayashi Sauber	58 pts
12e	Nico Hülkenberg Force India	53 pts
13e	Paul Di Resta Force India	46 pts
14e	Pastor Maldonado Williams	45 pts
15e	Michael Schumacher Mercedes	43 pts
16e	Bruno Senna Williams	31 pts
17e	Jean-Eric Vergne Toro Rosso	12 pts
18e	Daniel Ricciardo Toro Rosso	10 pts
19e	Timo Glock Marussia	0 pt
20e	Heikki Kovalainen Caterham	0 pt
21e	Vitaly Petrov Caterham	0 pt
22e	Jérôme D'Ambrosio Lotus	0 pt
23e	Charles Pic Marussia	0 pt
24e	Narain Karthikeyan HRT	0 pt
25e	Pedro de la Rosa HRT	0 pt

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	440 pts	10	Marussia	0 pt
2	Ferrari	367 pts	11	Caterham	0 pt
3	McLaren	353 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	302 pts			
5	Mercedes	136 pts			
6	Sauber	124 pts			
7	Force India	99 pts			
8	Williams	76 pts			
9	Toro Rosso	22 pts			



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

ANALYSE par Pat Symonds

Grand Prix du Brésil

25.11.2012 / Interlagos

3e titre pour Vettel... Alonso perd à 3 points... Lewis mis hors course pour son dernier GP avec McLaren



Button finit en beauté

Button conclut 2012 comme il l'avait commencée, par une victoire. Mais on ne parle que du plus jeune triple champion de l'histoire, Vettel

La tension était palpable avant le voyage au Brésil. Les sept jours qui précèdent une finale qui va décider de l'identité du champion sont les plus stressants de la vie d'un pilote et d'une écurie. Les calculs et la logique sont simples, mais les scénarios qui s'en détournent sont légion et les nuits blanches s'enchaînent. Tout ce qu'ils veulent, c'est une course

facile et limpide. La finale 2012 leur a réservé tout le contraire.

Malgré le stress, personne ne voudrait voir les choses se dérouler autrement. C'est l'essence de la compétition, ce qui nous fait vibrer. J'ai eu la chance d'être plusieurs fois dans cette position, et je sais que le mélange d'adrénaline et de pure terreur vous force à redoubler d'atten-

tion, à décortiquer tout ce qui pourrait affecter la course et les paramètres sur lesquels on pourrait influencer.

Ce sont les pilotes qui subissent le plus de pression. Le public a les yeux rivés sur eux, et leur routine ne leur permet pas de se vider l'esprit, d'arrêter de penser aux combinaisons qui feront le succès ou la défaite.

Le champion en titre avait bien conscience, grâce à son expérience d'Abou Dhabi 2010, que les favoris ne sont pas toujours ceux qui triomphent. Il avait comblé un retard de 15 points sur Alonso. Pour sa part, Fernando Alonso a également vécu des finales où l'enjeu était fort. En 2005, il a empêché le titre deux courses avant la finale, mais en 2006, la tension était énorme et je suis sûr qu'il y a pensé la semaine qui a précédé le GP du Brésil.

Le fait que Fernando soit encore dans la course au titre à cette étape du championnat était imprévisible en début de saison. Voilà qui rend hommage à sa ténacité et à ses talents de pilote. La Ferrari 2012 n'a certainement pas été la plus rapide du plateau, et le vilain petit canard s'est métamorphosé en un animal qui s'approche du cygne – mais certainement pas en bête d'efficacité comme le taureau rouge.

Le circuit d'Interlagos est un des plus courts de l'année, mais le défi n'en est pas moins grand. Le premier secteur est essentiellement composé de lignes droites, mais les erreurs sont fréquentes dans la descente vertigineuse vers le premier virage. Le secteur médian débute par des virages assez rapides et le 7e est le plus complexe de tout l'autodrome. Ce n'est pas là qu'on gagne ou perd du temps, mais cette séquence de virages permet de se rendre compte de la qualité de l'équilibre d'une F1. En termes de performance, le virage critique est le 12e, le dernier véritable virage du circuit. Il faut s'assurer que la traction est maximale en sortie afin d'actionner rapidement le KERS pour partir à l'assaut de la colline qui ramène vers la ligne de départ/arrivée et pour avoir une chance de dépasser un adversaire à la fin de la ligne droite des stands. Le KERS est particulièrement avantageux à Interlagos, car le circuit est perché à 800 mètres d'altitude, ce qui prive les moteurs de 60 cv. Le KERS étant électrique, il fournit 80 cv quelles que soient les conditions.

Les prévisions météorologiques étaient pessimistes lorsque les pilotes ont atterri à São Paulo. Vendredi, en plus de la charge de travail habituelle,

il convenait de tester les prototypes proposés par Pirelli en vue de 2013. La forme et la déformation du pneu étant cruciales dans la performance aérodynamique des F1 modernes, il fallait recueillir le maximum d'informations. Dans la première séance, on a donc vu fleurir plusieurs appareils de mesure sur les voitures.

Le choix des pneus était plus conservateur que l'année dernière, mais c'était compréhensible : en 2011, les gommes avaient cloqué et le pneu dur (qui avait été testé en tant que prototype l'année dernière) avait eu du mal à monter en température. Cette année, malgré les averse prévues, le vendredi a été plus chaud qu'à l'accoutumée et la dégradation thermique des pneus arrière a commencé à soulever des questions.

Du côté des performances, Lewis Hamilton avait manifestement décidé de quitter McLaren sur un fait d'armes. Il a signé le meilleur temps des deux séances du vendredi. Mais l'attention s'est portée sur l'écart entre Vettel et Alonso : la Ferrari n'a pas fait pâle figure, mais c'est Massa, le héros local, qui a pris le dessus sur son équipier.

Une averse s'étant abattue sur le circuit 15 minutes avant les qualifications, la Q1 a été animée. Cependant, les conditions météo ne peuvent être incriminées dans l'échec de Romain Grosjean. Un mauvais choix de pneus et une option de pilotage encore pire – qui a débouché sur une collision avec De la Rosa – ont mené le Français à sa perte.

Beaucoup ont bataillé en Q2, mais la →

En quatrième vitesse

McLaren et Marussia perdent 10 millions de dollars

Les deux grandes perdantes du Grand Prix du Brésil sont McLaren et Marussia. En boutant Hamilton hors d'Interlagos, Hülkenberg a empêché McLaren de subtiliser à Ferrari la 2e place du championnat du monde des constructeurs. Ironiquement, McLaren est le partenaire technique de Sahara Force India... Or, entre la 2e et la 3e place du classement final du championnat, la différence est évaluée à 10 millions de dollars, ceux des retombées des droits de diffusion qui sont versés aux écuries, plus ou moins au pro rata de leur positionnement dans la hiérarchie de la saison écoulée. De manière similaire, Marussia a perdu la 10e place au profit de Caterham, grâce à la 11e place de Vitaly Petrov, acquise devant la Marussia de Charles Pic... qui posera ses bagages chez Caterham en 2013. Pour l'écurie russe, le manque à gagner est également d'une dizaine de millions de dollars.

Frédéric Delarue

Les temps forts de la course

↳ Lewis défend sa pole et Massa subtilise la 2e place à Button. Vettel démarre lentement de sa 4e place.



↳ Vettel touche Senna au 4e virage et part en toupie. Senna et Pérez hors course, dégâts irréparables pour la RB8.



↳ Alonso sort de la piste au 6e tour, mais revient à la charge juste devant Webber.



↳ Au 54e tour, Hülkenberg empêche Hamilton de remporter sa dernière course pour McLaren.



↳ Button est ravi de sa victoire, mais grosse déception pour Ferrari avec Alonso 2e et Massa 3e.

↳ Tout le monde acclame le plus jeune triple champion du monde de l'histoire, qui coiffe sa 3e couronne consécutive.



ILLUSTRATION: ALAN ELDREDGE - PHOTOS: ANDREW FERRO/LAT. STEVE HERRINGTON/LAT. - CLIVE MASON/LAT. - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

hiérarchie traditionnelle a globalement été respectée. La confrontation finale s'est conclue par la même première ligne que celle du premier GP de cette saison incroyablement versatile. Les prétendants au titre se sont qualifiés derrière leurs équipiers respectifs, Vettel 4e et Alonso 6e.

Une pluie fine tombait lorsque les voitures ont pris place sur la grille de départ. Le départ n'a pas été une partie de plaisir pour tout le monde. Massa a trouvé l'adhérence instantanément et s'est hissé à la 2e place derrière Hamilton, avant que Button ne récupère son bien. Mais le drame s'est joué dans le 4e virage où Vettel, qui avait pris un départ poussif, a freiné trop tôt, forçant Räikkönen à sortir de la piste pour l'éviter. Vettel s'est inscrit dans le virage sans remarquer que Senna souhaitait s'emparer de la corde. La Red Bull est partie en toupie et s'est retrouvée dans le sens inverse de la marche. Le ponton était endommagé à l'arrière, mais la RB8 a pu continuer sa route, contrairement à Senna et Pérez.

Pour ajouter aux malheurs de Vettel, Alonso s'est emparé de la 4e place en dépassant Webber, avec la complicité de Massa. Quant à Hülkenberg, ne se souciant guère de savoir qui allait remporter le titre mondial, il a dépassé Alonso et hérité de la 2e place, Hamilton étant passé par les stands

après une bataille monumentale avec Button.

Au 19e tour, Hülkenberg a pris la tête de la course et semblait à l'aise, tandis que ceux qui avaient basculé pour des intermédiaires revenaient aux slicks. La voiture de sécurité est sortie au 22e tour pour enlever des débris sur la piste. Les écarts se sont alors réduits, Hülkenberg menant devant Button, Hamilton, Alonso et Vettel. Lewis a rapidement dépassé son équipier, mais il n'a pu réitérer sa manœuvre sur Hülkenberg. Il a fallu que l'Allemand effectue un demi-tête-à-queue pour que le Britannique retrouve le commandement. Mais au 54e tour, Hülkenberg a plongé à l'intérieur d'Hamilton dans le premier virage. Il n'a pu empêcher une ruade de sa machine et a percuté la McLaren, la mettant hors course sur le champ. Avec une pénalité drive-through, l'Allemand a vu ses chances de victoire partir en fumée.

La lutte pour le titre mondial battait son plein. La pluie s'est intensifiée. Vettel est entré aux stands mais, à cause d'un dysfonctionnement de sa radio, son équipe ne l'attendait pas et a mis 11,4 secondes pour venir à bout d'un arrêt aux allures de fiasco. Alonso était maintenant 3e derrière Massa, Vettel 11e. Mais si Fernando a vu l'arrivée en 2e position, Sebastian a eu les ressources nécessaires pour remonter



Bye bye Michael. En cadeau d'adieu, il a laissé la 6e place à son compatriote Vettel au 66e tour.

à la 6e place. Le suspense a relégué au second plan la victoire de Jenson, qui termine la saison 2012 comme il l'a commencée, par une victoire bien inspirée malgré les caprices de la météo. Di Resta ayant écrasé sa voiture contre les rails de la ligne droite des stands, la course s'est terminée par une neutralisation qui n'enlève rien à la gloire de Jenson.

L'année aura été fabuleuse, avec quelques courses qui resteront de grands classiques, et la première moitié de saison a été la plus ouverte que j'aie jamais vue. Mais rien ne nous avait préparés à une telle finale qui a distillé tous les drames possibles et nous a donné un champion qui mérite son titre. **F**



STEVE ETHERINGTON/OUT - PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

Stats Grand Prix du Brésil

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

LA GRILLE

 2. BUTTON McLAREN 1min12.513s Q3	 1. HAMILTON McLAREN 1min12.458s Q3
 4. VETTEL RED BULL 1min12.760s Q3	 3. WEBBER RED BULL 1min12.581s Q3
 6. HÜLKENBERG FORCE INDIA 1min13.206s Q3	 5. MASSA FERRARI 1min12.987s Q3
 8. RÄIKKÖNEN LOTUS 1min13.298s Q3	 7. ALONSO FERRARI 1min13.253s Q3
 10. DI RESTA FORCE INDIA 1min14.121s Q2	 9. ROSBERG MERCEDES 1min13.489 s Q3
 12. PÉREZ SAUBER 1min14.234s Q2	 11. SENNA WILLIAMS 1min14.219s Q2
 14. KOBAYASHI SAUBER 1min14.380s Q2	 13. SCHUMACHER MERCEDES 1min14.334s Q2
 16. MALDONADO* WILLIAMS 1min13.174s Q3	 15. RICCIARDO TORO ROSSO 1min14.574s Q2
 18. GROSJEAN LOTUS 1min16.967s Q1	 17. VERGNE TORO ROSSO 1min14.619s Q2
 20. KOVALAINEN CATERHAM 1min17.086s Q1	 19. PETROV CATERHAM 1min17.073s Q1
 22. PIC MARUSSIA 1min18.104s Q1	 21. GLOCK MARUSSIA 1min17.508s Q1
 24. DE LA ROSA** HRT 1min19.699s Q1	 23. KARTHIKEYAN HRT 1min19.576s Q1

* Pénalité de 10 places sur la grille pour troisième réprimande

** Pénalité de cinq places sur la grille pour changement de boîte de vitesses

LA COURSE



MEILLEUR TOUR

Lewis Hamilton, 1min18.069s (au 38e)

CLASSEMENT (71 TOURS)

1er	Jenson Button	McLaren	1h45m22.656s
2e	Fernando Alonso	Ferrari	+2.754s
3e	Felipe Massa	Ferrari	+3.615s
4e	Mark Webber	Red Bull	+4.936s
5e	Nico Hülkenberg	Force India	+5.708s
6e	Sebastian Vettel	Red Bull	+9.453s
7e	Michael Schumacher	Mercedes	+11.907s
8e	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	+28.653s
9e	Kamui Kobayashi	Sauber	+31.250s
10e	Kimi Räikkönen	Lotus	+1 tour
11e	Vitaly Petrov	Caterham	+1 tour
12e	Charles Pic	Marussia	+1 tour
13e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	+1 tour
14e	Heikki Kovalainen	Caterham	+1 tour
15e	Nico Rosberg	Mercedes	+1 tour
16e	Timo Glock	Marussia	+1 tour
17e	Pedro de la Rosa	HRT	+2 tours
18e	Narain Karthikeyan	HRT	+2 tours
19e	Paul Di Resta	Force India	+3 tours/accident

Abandons

Lewis Hamilton	McLaren	54 tours - accident
Romain Grosjean	Lotus	14 tours - accident
Pastor Maldonado	Williams	1 tour - accident
Bruno Senna	Williams	0 tour - accident
Sergio Pérez	Sauber	0 tour - accident

VITESSE DE POINTE



Plus rapide : Fernando Alonso, 295,91 km/h

Plus lent : Bruno Senna, 217,82 km/h

MEILLEUR PIT-STOP

Sebastian Vettel, 20.997s (entrée à sortie)

CHAMPIONNAT PILOTES

1er	Sebastian Vettel	Red Bull	281 pts
2e	Fernando Alonso	Ferrari	278 pts
3e	Kimi Räikkönen	Lotus	207 pts
4e	Lewis Hamilton	McLaren	190 pts
5e	Jenson Button	McLaren	188 pts
6e	Mark Webber	Red Bull	179 pts
7e	Felipe Massa	Ferrari	122 pts
8e	Romain Grosjean	Lotus	96 pts
9e	Nico Rosberg	Mercedes	93 pts
10e	Sergio Pérez	Sauber	66 pts
11e	Nico Hülkenberg	Force India	63 pts
12e	Kamui Kobayashi	Sauber	60 pts
13e	Michael Schumacher	Mercedes	49 pts
14e	Paul Di Resta	Force India	46 pts
15e	Pastor Maldonado	Williams	45 pts
16e	Bruno Senna	Williams	31 pts
17e	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	16 pts
18e	Daniel Ricciardo	Toro Rosso	10 pts
19e	Vitaly Petrov	Caterham	0 pt
20e	Timo Glock	Marussia	0 pt
21e	Charles Pic	Marussia	0 pt
22e	Heikki Kovalainen	Caterham	0 pt
23e	Jérôme D'Ambrosio	Lotus	0 pt
24e	Narain Karthikeyan	HRT	0pt
25e	Pedro de la Rosa	HRT	0pt

TYPE DE PNEUS PROPOSÉS



Medium Dur Intermédiaire Pluie

CONDITIONS

Bruine 16°C

TEMP. PISTE

24°C

CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS

1	Red Bull	460 pts	10	Caterham	0 pt
2	Ferrari	400 pts	11	Marussia	0 pt
3	McLaren	378 pts	12	HRT	0 pt
4	Lotus	303 pts			
5	Mercedes	142 pts			
6	Sauber	126 pts			
7	Force India	109 pts			
8	Williams	76 pts			
9	Toro Rosso	26 pts			



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



Dieter Rencken POWERPLAY

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

**EN
ASSOUPLEISSANT
LA RÈGLE
DES ÉCURIES
CLIENTES,
VA-T-ON
SAUVER
LES MOINS
NANTIES
OU RETIRER
À LA F1
CE QUI FAIT
SON CHARME ?**

“La foule aurait-elle autant acclamé Nico Hülkenberg s’il avait pris la tête du GP du Brésil au volant d’une voiture cliente ?”



Une des caractéristiques de la F1, son argument de vente n°1 en quelque sorte, est le fait que le championnat du monde n’est ouvert qu’aux constructeurs, comme le stipule l’article 3 des Accords Concorde en vigueur (2010-2012). Ce document décode l’ADN du sport, celui que les autorités (FIA), les détenteurs des droits commerciaux (DDC) et les écuries doivent respecter.

Des châssis vendus à une écurie par un constructeur peuvent concourir dans les 500 miles d’Indianapolis et les 24-Heures du Mans. Mais toute écurie de F1 doit détenir la propriété intellectuelle de sa voiture. Cet aspect crucial de la réglementation participe à la fascination qu’exerce la F1. Elle crée de la compétition dans la compétition en opposant non seulement les pilotes entre eux, mais également les ingénieurs entre eux.

Red Bull dominerait-elle autant si elle achetait un châssis Ferrari ? La foule aurait-elle été autant en délire si Hülkenberg avait pris la tête du GP du Brésil au volant d’une voiture cliente ? N’est-il pas incroyablement motivant de voir de modestes F1 construites dans d’anciens entrepôts miteux par de petites équipes en pleine effervescence, se hisser vers le haut du panier, comme Frank Williams l’a fait il y a quelques années en croisant le fer avec les grandes armadas rouge, bleue ou argentée ?

L’article 3, bien que très bref (deux pages sur plus de 150), recèle l’une des trois clés du championnat en énumérant les caractéristiques qui définissent un constructeur, comme le châssis monocoque, la cellule de survie, les suspensions, les échangeurs thermiques, les structures d’impact, les ailerons, les pédales. Les 2e et 3e clés sont contenues dans les articles 9 et 10 qui détaillent respectivement les procédures de gouvernance et de distribution des revenus annuels (1 milliard de dollars).

Pendant le week-end brésilien, les 12 patrons ont proposé une liste pour les Accords Concorde 2013-2020, qui sont encore en négociations. Cette liste exclut les pédales et les structures d’impact, des éléments ne contribuant pas à améliorer la performance et ne bénéficiant pas de caractéristiques uniques, mais dont la production reste très coûteuse pour les écuries de fond de grille.

Cela étant dit, plusieurs équipages, et non des moindres, McLaren/Force India, Red Bull/Caterham, Williams/HRT, ont créé des alliances techniques tout en respectant l’article 3. La plus puissante des deux fournit à l’autre des composants qui ne figurent pas sur la liste rouge. Les collaborations sont fructueuses comme en témoigne la montée en puissance de Force

India et le retour de Caterham à la 10e place du championnat du monde des constructeurs.

En coulisse, on a pour ambition de restructurer le sport en deux divisions. La division A, composée de six écuries, serait autorisée à fournir à la division B des voitures clientes. Les arguments : le spectacle et les coûts. Il est moins onéreux de produire quatre exemplaires d’un châssis que deux exemplaires de deux modèles différents. Les défenseurs de ce projet préféreraient voir deux paires de Ferrari – une pour la maison mère, une pour un partenaire – que deux Ferrari et deux HRT faiblardes.

Ce concept ne doit pas être confondu avec la fameuse clause “voiture supplémentaire” qui prévoit que certaines écuries sont autorisées à aligner une troisième monoplace si le plateau devait tomber à 16 voitures. Mais, et c’est typique de la F1, les termes de la clause ne sont pas clairs et ne stipulent pas le mode de sélection des écuries qui pourraient être le pourvoyeur de plus de deux F1...

75 % des écuries, dont Ferrari, sont farouchement opposées au concept des voitures clientes, non seulement car il détruirait l’argument de vente de la F1, mais aussi parce qu’il introduirait un facteur d’inactivité dans certaines équipes. D’autres militent en faveur de ce concept qui permettrait, par exemple, à Red Bull de livrer son châssis à Toro Rosso comme ce fut déjà le cas par le passé. Ou encore, il aurait permis à HRT de survivre en ces temps de crise.

La philosophie est attractive pour CVC Capital Partners (un des DDC), car la réduction du budget des écuries les rendrait moins gourmandes lors du partage du gâteau. Enfin, sur le court terme, elle garantirait que la grille de départ soit complète.

Une crainte réelle hante le paddock. Trois écuries sont financièrement en danger et HRT ne figure même pas sur la liste des inscrits au championnat du monde 2013. On comprend pourquoi les DDC insistent pour conserver 40 % des revenus de la F1 – cela suffirait à sauver les écuries en danger pour les trois prochaines années.

Comme toujours, depuis que le précédent régime de la FIA a vendu les bijoux de famille, tout est une question de choix entre intérêt à court terme et stabilité à long terme. Les grands argentiers qui entendent coter la F1 en bourse se soucient-ils de cette stabilité alors que leurs cycles d’investissement sont des plans quinquennaux ?



EN VERSION NUMÉRIQUE C'EST POSSIBLE!



DISPONIBLE SUR
IPAD / TABLETTE ANDROÏD
ET ORDINATEUR



www.zinio.com/f1racingfrance

Prestige RACING

Les plus beaux circuits en "prêt-à-piloter"

*Venez roulez avec votre auto sur les plus belles pistes d'Europe
roulage libre, pas de session*

Sans contrainte ni pression dans une ambiance décontractée

CALENDRIER 2013

19 Mars

4 Avril

19 Avril

8 Mai

22 Mai

27 Juin

6 Juillet

24 Juillet

4 Septembre

3 Octobre

18 Octobre

31 Octobre

15 Novembre

Circuit de Mugello

Circuit FI de Magny-Cours

Circuit de motorland Aragon

Circuit de Valencia (Espagne)

Circuit FI de Barcelone

Circuit FI de Magny-Cours

Circuit du Castellet (Hors club)

Circuit de Dijon

Circuit FI de Magny-Cours

Circuit Bugatti Le Mans

Circuit d'Imola

Circuit FI de Magny-Cours

Circuit FI de Barcelone

(Inscription réservée à une vingtaine de véhicules par sortie)

Possibilité de transport de l'auto . Simulateur de conduite sur place



Pour plus de détails

www.prestige-racing.com

CLUB PRESTIGE RACING

TEL: (+33) 06 80 34 21 26

info@prestige-racing.com

Prestige Racing est une SAS au capital de 5.569.060,00 euros. RCS Créteil B 504 763 319