

# LES LÉGENDES DE LA **FORMULE 1**

— L'héritage des plus grands pilotes —

TONY DODGINS





---

## SOMMAIRE

---

|     |                    |     |                    |
|-----|--------------------|-----|--------------------|
| 06  | Préface            |     |                    |
| 08  | Introduction       |     |                    |
| 12  | Alberto Ascari     | 138 | Nelson Piquet      |
| 18  | Juan Manuel Fangio | 144 | Alain Prost        |
| 26  | Stirling Moss      | 150 | Nigel Mansell      |
| 36  | Mike Hawthorn      | 160 | Ayrton Senna       |
| 44  | Jack Brabham       | 168 | Mika Häkkinen      |
| 50  | Graham Hill        | 174 | Michael Schumacher |
| 58  | Bruce McLaren      | 182 | Damon Hill         |
| 64  | Dan Gurney         | 188 | Jenson Button      |
| 70  | John Surtees       | 194 | Fernando Alonso    |
| 76  | Jim Clark          | 202 | Kimi Räikkönen     |
| 84  | Jackie Stewart     | 208 | Nico Rosberg       |
| 92  | Jochen Rindt       | 214 | Sebastian Vettel   |
| 98  | Mario Andretti     | 220 | Lewis Hamilton     |
| 104 | Emerson Fittipaldi | 228 | Max Verstappen     |
| 110 | Niki Lauda         |     |                    |
| 118 | James Hunt         | 236 | Index              |
| 126 | Alan Jones         | 239 | Crédits photos     |
| 132 | Gilles Villeneuve  |     |                    |



**Page de gauche.**

Juan Manuel Fangio et sa Maserati 250F en route vers la victoire au Nürburgring en 1957, peut-être sa plus belle course.

**Ci-contre.** Fangio (n° 5) au volant de sa Ford V-8 Special en passe d'obtenir une septième place lors de sa première course, le Grand Prix de Necochea en Argentine.



---

## LÉGENDE

---

# Juan Manuel Fangio

Juan Manuel Fangio est de tous les débats concernant le plus grand pilote automobile de tous les temps. Pour certains, celui que l'on appelle universellement « le Maestro » sera toujours l' élu. D'autres défendront les cas d'Ayrton Senna, de Michael Schumacher, de Lewis Hamilton ou même, plus récemment, de Max Verstappen. Mais une chose est sûre, le grand Argentin, né à Balcarce, était bien la superstar de la F1 des années 1950.

Fangio a remporté cinq championnats du monde entre 1951 et 1957, en conduisant pour Alfa Romeo, Mercedes, Ferrari et Maserati. Cet exploit est resté inégalé pendant près d'un demi-siècle, jusqu'à ce que Michael Schumacher remporte son sixième titre en 2003. Les vingt-quatre victoires de Fangio en cinquante-deux courses, soit un taux de 46,15 % de victoires, restent inégalées. Il est également le plus vieux champion du monde, âgé de 46 ans lorsqu'il remporte son cinquième titre en 1957.

Fils d'une famille d'immigrés italiens, Fangio est né le 24 juin 1911, mais les registres de l'état civil de Balcarce indiquent sa date de naissance le 23 juin. Lors de l'enregistrement, son père Don Loreto a déclaré qu'il était né « la nuit dernière » alors qu'il était minuit dix ! La première grande passion de Fangio est le football. Il y fait preuve de prouesses considérables et ses jambes arquées lui valent le surnom d'El Chueco, qui lui est resté. Son initiation à la boxe eut moins de succès. Lors de son premier combat, il est écrasé par un

grand costaud tout en muscles. Lors de son deuxième combat, son adversaire pointe du doigt son père, tailleur de pierre de son métier, sur un échafaudage voisin et, lorsque Juan se retourne pour regarder, il l'assomme d'un coup... C'en est fini du pugilat.

Fangio commence à travailler dans le garage d'un ami pour augmenter les revenus de la famille. Il développe des compétences admirables en tant que mécanicien, ainsi que des aptitudes exceptionnelles en tant que pilote sur les routes de terre des environs. Ses talents prometteurs lui valent le soutien de la population locale et il remporte son premier véritable succès en 1940.

L'année précédente, l'Automobile Club argentin avait commencé à travailler sur un projet gigantesque reliant Buenos Aires à New York par ce qui allait devenir la route Panaméricaine. Les courses routières étant considérées comme un moyen de promouvoir les routes pavées, le Gran Premio Internacional del Norte est organisé, partant de Buenos Aires et passant par La Paz en Bolivie jusqu'à Lima au Pérou et retour, soit près de 6 000 miles en tout (plus de 9 600 km). Fangio remporte la course au volant de sa Chevrolet Coupe n° 26 vert foncé, gagnant plus de 20 000 pesos (une somme non négligeable de 5 000 dollars à l'époque), qu'il a utilisés pour acheter la voiture qu'il avait conduite et pour construire une station-service à Balcarce. La course lui a également permis de remporter le titre de champion d'Argentine de course sur route.

Fangio passe une bonne partie des années 1940 à courir dans ces courses de type marathon et ce n'est qu'à mesure qu'elles prennent de l'ampleur, attirant des pilotes européens de premier plan tels que Luigi Villorosi, Alberto Ascari et le Français Jean-Pierre Wimille, que ses compétences deviennent largement appréciées.



**Page de gauche.** Jim Clark avant le départ du Grand Prix de Belgique 1962, qu'il remporte pour sa première victoire en F1.

**Ci-contre.** Clark fait ses débuts en F1 lors du Grand Prix des Pays-Bas 1960 à Zandvoort.

---

## LÉGENDE

---

# Jim Clark

Ce n'est autre que le légendaire quintuple champion du monde Juan Manuel Fangio qui, à la mort de Jim Clark en 1968, l'a qualifié de « plus grand pilote de Grand Prix de tous les temps ».

Jim Clark, qui remporta les titres de F1 en 1963 et 1965, ainsi que l'Indy 500 lors de cette dernière saison, est né le 4 mars 1936 dans une famille de fermiers écossais. Calme et réservé, il fait ses études à l'école Loretto et passe une grande partie de son enfance dans une ferme à Edington Mains, à Duns, dans le Berwickshire. Clark commence sa carrière de pilote en participant à des rallyes locaux et à des courses de côte, puis, en 1958, il pilote des Jaguar Type D pour l'équipe Border Reivers. Le lendemain de Noël, il affronte Colin Chapman, le fondateur de Lotus, qui le mettra sur la voie de la gloire et de la fortune.

La relation entre Clark et Chapman commence la saison suivante lorsqu'il pilote une Lotus Elite au Mans avec le futur champion britannique John Whitmore. Chapman lui demande alors de piloter dans la toute nouvelle catégorie monoplace de la Formule Junior.

Cette saison-là, John Surtees, multiple champion du monde de motocyclisme, fait ses débuts sur quatre roues. Au volant de la Formule Junior Cooper de Ken Tyrrell, Surtees devance la Lotus de Clark en signant la pole position à Goodwood et mène la course jusqu'à ce qu'un concurrent attardé le ralentisse, permettant à Clark de passer. Les hommes ont été identifiés comme des talents exceptionnels et ont tous deux fait leurs débuts en F1 avec Lotus au cours de la même



saison 1960. Surtees n'a participé qu'à quatre courses, en raison de son emploi du temps de motard, et a terminé deuxième du Grand Prix de Grande-Bretagne. Clark, quant à lui, a pris son premier départ en F1 lors du Grand Prix des Pays-Bas, puis a terminé sur le podium du Grand Prix du Portugal.

Chapman est suffisamment impressionné par Surtees pour lui offrir le statut de leader de l'équipe pour 1961, avec Clark ou l'actuel pilote Ireland comme coéquipier. Surtees opte pour Clark. Ireland en prend sérieusement ombrage et se plaint auprès de Chapman pour avoir laissé ce nouveau, venu de la moto, prendre les commandes. Surtees est affecté par tout ce scénario et part conduire ailleurs.

Clark devient ainsi le principal bénéficiaire de la révolutionnaire Lotus 25 monocoque, avec laquelle il remporte les Grands Prix de Belgique, de Grande-Bretagne et des États-Unis en 1962, ainsi que six pole positions. Il aurait pu gagner son premier titre cette année-là. Lors du Grand Prix d'Afrique du Sud qui clôture la saison à East London, une fuite d'huile à vingt tours de la fin, alors qu'il était en tête, le contraint à l'abandon, permettant à Graham Hill, de BRM, de devenir champion après des victoires en Hollande, Allemagne et Italie.

Lors de la saison suivante, en 1963, Clark connaît une année de domination, remportant sept pole positions et sept victoires sur les dix courses de la saison. L'une de ses meilleures performances a lieu à Spa, un endroit qui met à l'épreuve les qualités d'un pilote, mais qui permet aussi de les démontrer.

Toutefois, les performances exceptionnelles de Clark sont entachées par son aversion pour le circuit, qui remonte à sa toute première visite, en 1960, lors de la mort d'Alan Stacey, son coéquipier chez Lotus. À l'époque des casques ouverts, Stacey a été frappé au visage

titre mondial avec une belle victoire à Suzuka après avoir eu du mal à s'élancer de la pole position, bouclant le premier tour à la huitième place. En 1989, les relations entre Senna et Prost se sont complètement détériorées. Cela a commencé à Imola, avec un désaccord sur les consignes d'équipe (voir le chapitre sur Prost, page 144).

Les performances de 1989 ont été sensiblement les mêmes que celles de 1988, Senna partant treize fois de la pole position et Prost seulement deux fois. Mais Senna connaît une terrible succession d'épreuves : un problème électrique à Phoenix, une panne de moteur au Canada, un problème de transmission en France, un problème de boîte de vitesses à Silverstone, un autre moteur cassé à Monza, une collision avec Mansell (qui n'aurait pas dû se trouver sur la piste après avoir reçu un drapeau noir) au Portugal, et une disqualification lors d'une avant-dernière manche très controversée au Japon.

Le système de notation était tel qu'avant le Japon Prost ne pouvait augmenter son total de points qu'en gagnant ou en terminant deuxième, avec un maximum de quatre points d'avance. Mais Senna le dépasserait si, comme cela semblait probable, il remportait les deux dernières courses à Suzuka et Adélaïde.

La controverse règne à Suzuka lorsque les deux voitures entrent en collision, mettant Prost hors course et permettant à Senna de gagner après avoir été poussé par des commissaires de piste. Les commissaires, cependant, le disqualifient pour avoir manqué la chicane, selon certains, sous la direction du président français de la FISA, Jean-Marie Balestre. Cette décision est une véritable parodie. Il y avait de nombreux exemples de pilotes non pénalisés pour les mêmes faits de course, comme Prost à Imola ! Finalement, Senna n'a pas gagné à Adélaïde, ce qui n'aurait rien changé, mais telle n'était pas la question.

Senna et Prost se sont battus pour le championnat pour la troisième année consécutive en 1990, Prost étant maintenant chez Ferrari. Une fois de plus, la bataille s'est terminée dans l'acrimonie au Japon, où cette fois-ci c'est Prost qui devait terminer la course. Alors qu'Alain prend le meilleur départ, Senna n'hésite pas à lui foncer dessus au premier virage et à l'expulser de la piste, à 240 km/h. Pour Ayrton, c'était œil pour œil, dent pour dent.

Senna avait remporté à nouveau son championnat et, en 1991, et il le remporta pour la troisième fois. Les deux saisons suivantes sont moins performantes, mais il gagne un sixième Grand Prix de Monaco (un record) et l'une des plus belles de ses quarante et une victoires lors du Grand Prix d'Europe à Donington. Son premier tour restera dans les mémoires : cinquième au premier virage, il franchit la ligne d'arrivée en tête, dépassant Karl Wendlinger, Michael Schumacher, Damon Hill et Prost !

Senna remporte cinq courses en 1993 face à des Williams-Renault qui dominent, dans lesquelles Prost s'envole vers un quatrième titre mondial, puis se retire rapidement lorsqu'il découvre que Frank Williams a signé avec Senna pour 1994. À ce moment-là, un nouveau talent précoce était arrivé chez Benetton en la personne de Michael Schumacher. Cela coïncidait avec l'interdiction des nombreuses aides électroniques au pilotage que Williams avait su si bien maîtriser. Lorsque les essais de présaison 1994 ont commencé, le rythme était donné par la Benetton de Schumacher. Les Williams souffraient d'un déséquilibre aérodynamique avec la FW16, corrigé par la suite en raccourcissant les longerons.

Le génie de Senna lui a permis de décrocher la pole position pour son Grand Prix national au Brésil, mais Damon Hill, dans la





**Page de gauche.** Un drapeau rouge controversé prive Senna d'une victoire au Grand Prix de Monaco 1984, lors de sa première saison.

**Ci-dessus.** Senna doit attendre le Grand Prix du Portugal l'année suivante pour remporter sa première victoire, lors d'une autre course disputée sur la pluie.

**Ci-contre.** Le Brésilien célèbre sa première victoire en F1.



quarante-sept premiers tours des soixante-neuf tours de la course. Villeneuve le surprend alors avec une manœuvre tardive à l'intérieur du virage Dry Sack de Jerez. Schumacher panique et le percute. La Benetton a abandonné, mais Villeneuve a survécu à cet incident et a remporté le titre. Cela a rappelé l'incident de Schumacher avec Hill à Adélaïde en 1994 et, dans les commentaires TV de la chaîne ITV, Martin Brundle a dit : « Ça n'a pas marché, Michael. Tu n'as pas heurté la bonne partie de la voiture, mon ami. »

Le président de la FIA, Max Mosley, a lancé une enquête sur l'incident Schumacher-Villeneuve, à la suite de laquelle Michael a été disqualifié de sa deuxième place au championnat des pilotes, mais Ferrari a été autorisée à conserver ses 78 points, sans lesquels elle serait passée de la deuxième à la cinquième place au championnat des constructeurs, qui est celui qui rapporte le plus d'argent. L'effet de l'action est donc nul, mais elle a garanti à Schumacher une condamnation médiatique mondiale. Pour sa part, Schumacher fait remarquer que Prost et Senna (en 1989-1990) ont tous deux remporté des championnats au moyen d'actions physiques sur la piste alors qu'ils étaient en position favorable, et qu'aucune mesure n'a jamais été prise à leur encontre.

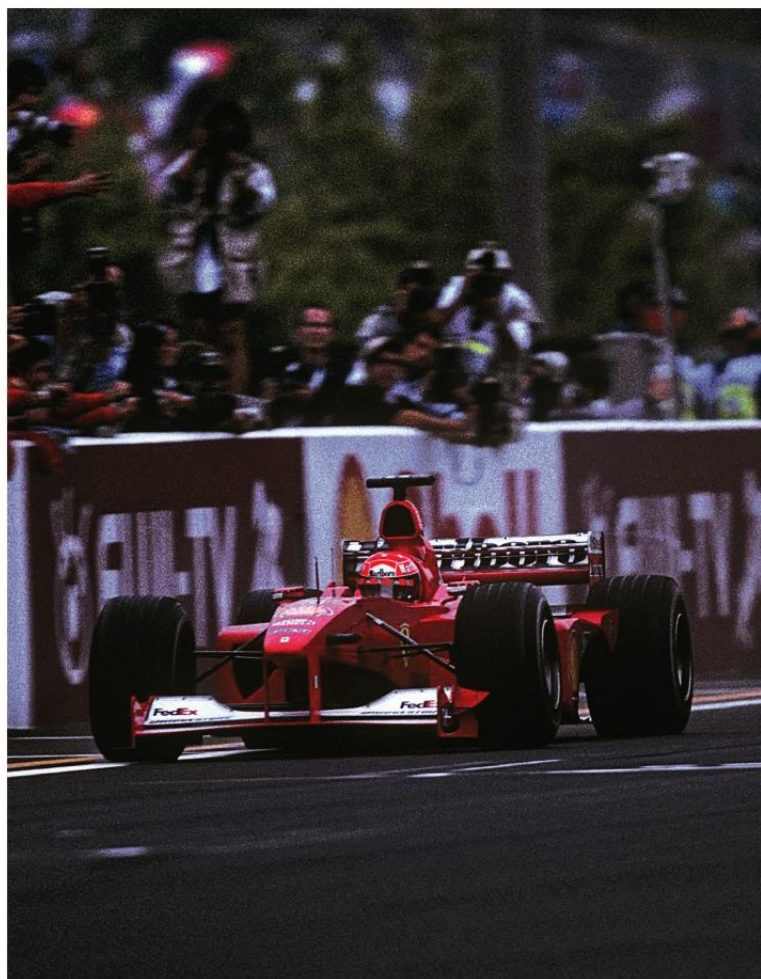
En 1998, Schumacher s'incline en finale, cette fois face à Mika Häkkinen, qu'il estime plus que tous les pilotes contre lesquels il a couru. La saison 1999 de Michael a été compromise par une jambe cassée à Silverstone avant qu'il ne réalise enfin son ambition de remporter un championnat avec Ferrari en 2000, année où il a gagné neuf courses. Avec Jean Todt comme directeur de l'équipe, le Sud-Africain Rory Byrne comme consultant en design, Ross Brawn comme responsable technique et Schumacher comme pilote, commence

alors une période de domination sans précédent qui ne sera égalée que par Mercedes quinze ans plus tard. Schumacher a réécrit le livre des records, remportant neuf victoires en 2001, onze en 2002, six en 2003 et treize en 2004 pour décrocher un record de cinq titres de champion consécutifs et sept au total, un nombre égalé depuis par Hamilton.

Un changement dans la réglementation des pneumatiques a joué contre Ferrari en 2005, et c'est Fernando Alonso et Renault qui ont finalement mis fin à cette série. Schumacher a failli retrouver sa couronne en 2006 et a remporté sept autres courses, mais il a perdu de justesse face à Alonso, portant son nombre de victoires à quatre-vingt-onze, avant de raccrocher son casque à la fin de la saison, alors que Ferrari alignait Kimi Räikkönen.

Après trois saisons d'inactivité, Schumacher, alors âgé de 41 ans, a fait son retour en 2010 lorsque Mercedes a racheté l'équipe Brawn et est revenue en tant qu'entité d'usine. Une blessure à la nuque subie lors d'un accident de moto a peut-être eu un impact négatif sur son niveau, car Nico Rosberg l'a battu sur trois saisons, marquant 324 points contre 197 points pour Michael. Nico a remporté la première victoire de l'Étoile à trois branches en Chine, en 2012, et le meilleur résultat de Michael a été une troisième place à Valence avant qu'il ne prenne définitivement sa retraite lorsque Lewis Hamilton a rejoint l'équipe.

Personnage controversé en raison de son éthique sans compromis sur la piste, qui a notamment consisté à « garer » délibérément sa Ferrari dans la barrière de pneus à la Rascasse à Monaco pour protéger sa pole position en 2006, il ne fait aucun doute que Schumacher a sa place dans toute discussion sur le GOAT. Le fait qu'il ait été gravement blessé lors d'un accident de ski en 2013 a été un drame absolu ; on ne l'a plus jamais revu en public depuis.



**Page de gauche.** Le succès de Schumacher au championnat 2000 a mis fin à une période de vingt et un ans sans championnat des pilotes pour Ferrari.

**Ci-contre.** Schumacher franchit la ligne d'arrivée à Suzuka dans sa Ferrari.

**Ci-dessous.** Une fantastique pole à Monaco, lors de la dernière saison de F1 de Schumacher en 2012, a été gâchée par une relégation de cinq places à la suite d'une collision lors de la course précédente.



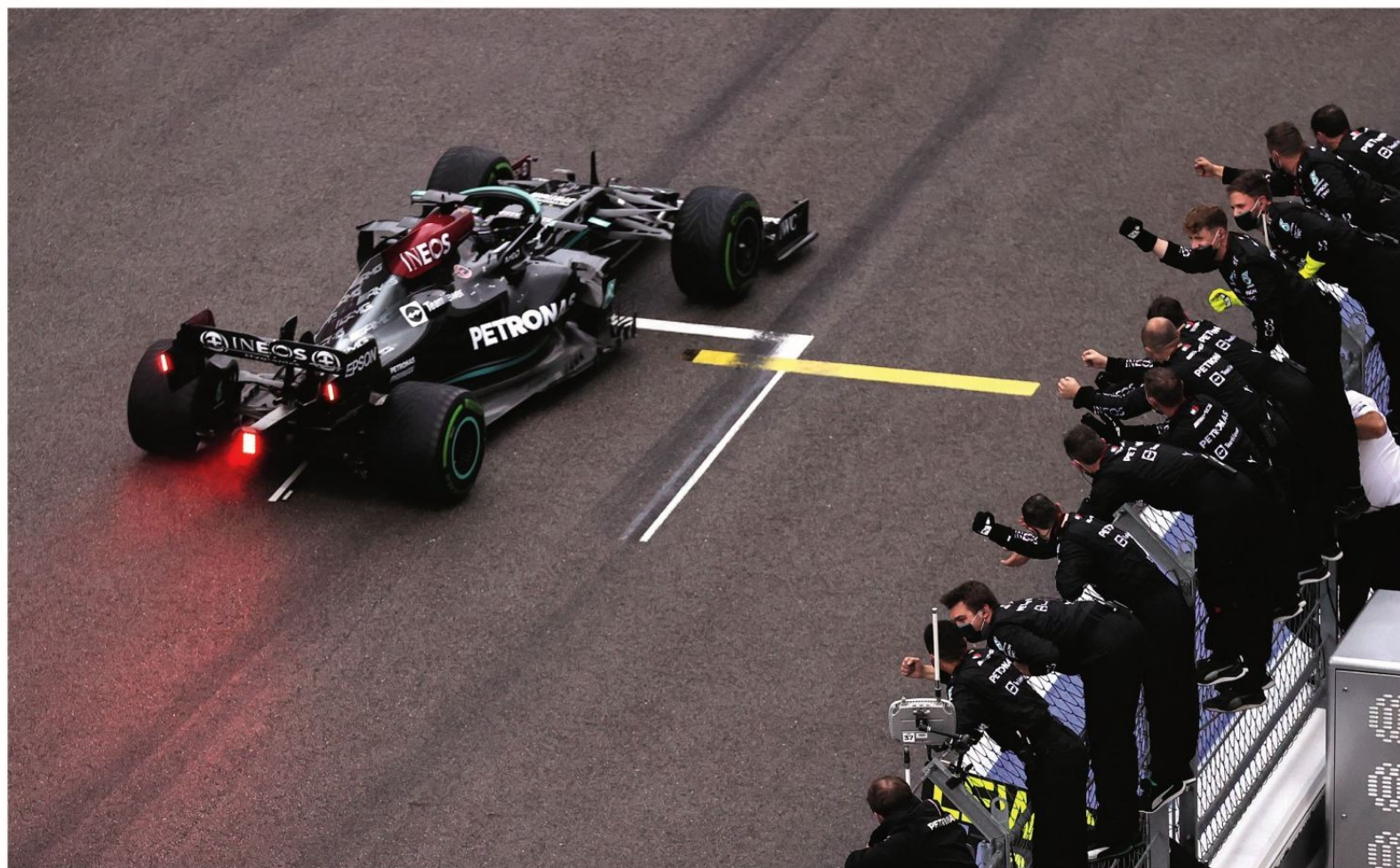
**Pages précédentes.**

Max Verstappen dépasse Hamilton lors du Grand Prix d'Abu Dhabi 2021, en route vers l'une des arrivées les plus controversées de l'histoire de la F1.

**Ci-contre.** Le vice-champion Hamilton félicite Max Verstappen pour sa victoire.

**Ci-dessous.** Hamilton remporte le Grand Prix de Russie 2021.

**Page de droite.** La victoire à Sochi est la centième de la carrière d'Hamilton en F1. Aucun autre pilote n'a jamais atteint cette étape.



dessus sur Hamilton a été si important qu'il a arrêté la compétition, remplacé en 2017 par Valtteri Bottas.

Le rouleau compresseur Hamilton est ensuite revenu plus fort que jamais et, bien que Ferrari soit désormais plus menaçant, Lewis a remporté quatre championnats successifs entre 2017 et 2020, gagnant quarante-deux autres Grands Prix au cours de ces années. Les records ont continué à tomber. Le record de quatre-vingt-onze victoires de Michael Schumacher, un total que beaucoup pensaient éternel, a été dépassé par Hamilton lorsqu'il a remporté le Grand Prix du Portugal à Portimão au milieu de la pandémie mondiale. À la fin de l'année, il avait égalé les sept championnats de Schumacher. Puis, lors du Grand Prix de Russie à Sotchi, en 2021, il a atteint le chiffre magique des cent victoires.

Enfin, il avait un puissant challenger représenté par Verstappen. La saison 2021 a sans doute été la plus convaincante des plus de soixante-dix ans d'histoire du championnat de F1. Si Hamilton était le leader inamovible, Verstappen était une force irrésistible.

Red Bull et Verstappen ont pris l'initiative en début de saison, le Néerlandais étant impitoyable dans ses affrontements roue contre roue avec le septuple champion. Mais à Silverstone, Hamilton a tapé la Red Bull et, malgré une pénalité, a remporté la course, tandis que Max a eu un accident à 240 km/h et un impact de 51 g. Cela s'est reproduit à Monza, avec Verstappen pénalisé cette fois, et tout s'est joué lors de la dernière course de la saison à Abu Dhabi. Celui qui l'emporterait serait champion. Hamilton semblait avoir la situation en main, menant tout au long de la course. Mais, à cinq tours de l'arrivée, la Williams de Nicholas Latifi a heurté le mur lors d'une bataille en queue de peloton avec Mick Schumacher. La *safety car* est sortie.

Mercedes est au pied du mur. S'ils faisaient passer Hamilton aux stands, Verstappen resterait en piste, prendrait la tête et gagnerait le championnat derrière la voiture de sécurité si, comme cela semblait probable, il n'y avait pas assez de temps pour redémarrer la course. Mais, si Lewis restait en piste, Max s'arrêterait pour chauffer des pneus neufs à gomme tendre, et c'est ce qui s'est passé.

Initialement, il y avait une communication du contrôle de la course selon laquelle les voitures attardées ne pouvaient pas doubler la *safety car*. Avec cinq d'entre elles entre les protagonistes du titre, il était peu probable que Verstappen rattrape Hamilton, même si la course reprenait.

Selon le règlement, il n'aurait jamais dû pouvoir le faire. Même lorsque le directeur de course Michael Masi a changé d'avis et que, à l'avant-dernier tour, les voitures entre les deux prétendants au titre ont été autorisées à dépasser la *safety car* et à retrouver le peloton dans leur tour, la *safety car* n'aurait pas dû entrer dans les stands avant la fin du dernier tour, avec Hamilton champion derrière elle.

Selon l'organe de direction, Masi avait cependant le droit d'interpréter la situation comme il l'entendait, ce qui signifie qu'il y a eu une bataille éclair à un tour avec Hamilton et ses pneus durs Pirelli vieux de quarante-trois tours et Verstappen avec ses gommes tendres récentes. Le résultat était prévisible, Max plongeant pour faire l'intérieur à Hamilton pour gagner la course et le championnat. Même si, sur l'ensemble de l'année, Verstappen méritait le titre, la procédure était erronée et Hamilton pourrait à juste titre se sentir privé d'un huitième championnat qui aurait été un record. Et avec un retour à l'aérodynamique à effet de sol en 2022 favorisant Red Bull, ce huitième titre semble de plus en plus improbable.

