

FORMULE 1

100

ANECDOTES

pour voir la course
— autrement —

Nicolas ANDERBEGANI



Glossaire.....	5
----------------	---

PARTIE **1** > **Coulisses, politique et culture**..... **6**

001 Guerre FISA-FOCA : « Game of Thrones ».....	8
002 Quand le parti nazi choisissait le champion.....	10
003 Kyalami 1985 : la F1 ouvre les yeux sur l'Apartheid.....	12
004 Fangio outragé, mais Fangio libéré !.....	14
005 Ferrari 637 : vent de panique sur la F1.....	16
006 « Spygate » : F1 nid d'espions.....	18
007 Ligier : la courtisée et ses prétendants.....	20
008 Le GPDA, porte-voix des pilotes.....	22
009 Comment Frank Williams a obtenu une Ferrari.....	24
010 La F1 aux États-Unis : de l'amour vache à l'amour fou.....	26
011 Après Imola 1994 : le choc et la colère.....	28
012 Williams, la connexion saoudienne.....	30
013 1994, le visage de la F1 change à jamais.....	32
014 Ayrton Senna et Ferrari : un fantasme jamais assouvi.....	35
015 Partie de foot sur la grille.....	36
016 Quand la F1 fait son cinéma.....	38
017 Un Grand Prix annulé par les pilotes.....	40
018 Senna, c'est plus fort que toi.....	42
019 Dura lex, sed Durex !.....	43
020 Les hommes de l'ombre.....	44
021 Benetton, l'ombre d'un doute.....	46
022 Shocking : des Anglais chez Ferrari !.....	48
023 Mes voitures ne fument pas !.....	50
024 Le « Crashgate ».....	52

PARTIE **2** > **La technologie dans tous ses états**..... **54**

025 Vérins hydrauliques et rayon laser.....	56
026 Comment Lotus a révolutionné le design des F1.....	58
027 Une Brabham qui ne manquait pas d'air !.....	60
028 La guerre des puces.....	62
029 Mercedes ou l'art d'exploiter les règles.....	64
030 Le père de Max a eu très chaud !.....	67
031 La guerre des carburants.....	68
032 Les ailes de l'enfer.....	70

033	La Tyrrell à six roues fait des émules	72
034	Lotus 88, la F1 interdite.....	74
035	Le fiasco du V12 Porsche.....	76
036	Lamborghini : une corrida éphémère	78
037	Les terrifiantes « <i>Wing Cars</i> »	80
038	Alfa Romeo, pionnier frustré du V10.....	82
039	Brawn GP, le hold-up du siècle	84
040	La révolution carbone de McLaren.....	86
041	Chape de plomb sur Tyrrell.....	87
042	Le mystérieux débitmètre Ferrari	88
043	Williams et les écrous maudits.....	90
044	Brésil 1989 : Ferrari met tout le monde en boîte.....	92
045	Le W12 français qui n'a jamais couru.....	94
046	Une histoire à la gomme	96
047	L'étrange Williams à transmission continue	98
048	À l'Est, du nouveau ?.....	100

PARTIE **Flibustiers, légendes et fortes têtes** 102

049	La sulfureuse équipe Moneytron.....	104
050	Jochen Rindt, la gloire posthume.....	106
051	Lord Hesketh et James Hunt : la fête et la gagne	108
052	Williams et ses champions mal-aimés	110
053	Les pilotes en grève	112
054	Eddie Irvine, un point et des poings !	114
055	Pourquoi Paul Ricard a construit un circuit.....	116
056	Senna, la tentation américaine ?.....	118
057	Riccardo Patrese, ostracisé par ses pairs.....	120
058	Les héritiers en F1 : courir avec un nom.....	122
059	Life : les yeux plus gros que le ventre	124
060	Nigel Mansell, pilote génial et gaffeur en série.....	126
061	Balestre et Senna, une haine tenace.....	128
062	Niki Lauda, plus fort que la mort	130
063	Money, money, money !.....	133
064	La malédiction des Italiens chez Ferrari.....	134
065	Des femmes et des moteurs.....	136
066	Marlboro man	138
067	Alberto Ascari prend un bain à Monaco.....	140

068	Patrick Depailler, le battant.....	142
069	Enzo Ferrari et Niki Lauda : je t'aime moi non plus.....	144
070	Andrea De Cesaris : rapide, mais un sacré bilan carbone !.....	145
071	Andrea Moda, la plus rocambolesque des écuries	146
072	Nelson Piquet, un pilote « piquant ».....	148
073	Stirling Moss, le fair-play d'une autre époque.....	150
074	Roberto Moreno, le fusible.....	152

PARTIE **4** > Des courses pas comme les autres 154

075	Monaco 1982 : casino royal.....	156
076	Damon le possédé.....	158
077	Giancarlo Baghetti, sans coup férir.....	160
078	En tête de son unique course	161
079	Comment Ferrari « a tué sa mère »	162
080	Pagaille à Mosport !.....	164
081	Imola 1982 : La déchirure.....	166
082	Une histoire de consignes.....	168
083	Tamburello, le virage maudit.....	170
084	Fuji 1976 : James Hunt à deux doigts de frapper son patron !.....	172
085	Non qualifié ? Et alors ?	173
086	Paul Ricard 1982, triomphe et division à la française.....	174
087	Un absent de marque au premier Grand Prix de F1	176
088	Une Ferrari bleue et blanche.....	178
089	Suzuka, l'épicentre du duel Prost-Senna	180
090	McLaren MP4/4, à un cheveu du grand chelem.....	183
091	Suzuka 1990, la revanche !	184
092	Thriller à Adelaïde en 1986.....	186
093	Jean Alesi et son vêtement « Magic »	188
094	Une course sur un parking.....	190
095	Prophète en son pays.....	192
096	Dijon 1979, la victoire éclipsée.....	194
097	Häkkinen et Schumacher jettent leurs masques.....	196
098	Abu Dhabi 2021, le final de la discorde.....	198
099	Merci l'intrus !.....	200
100	Tu me prêtes ta voiture ?.....	202
	Index	204
	Remerciements.....	208

Banking : virages fortement inclinés, que l'on trouve essentiellement sur les circuits « ovales » américains.

CART (Championship Auto Racing Teams) :

fondé en 1979, cette instance organisa le principal championnat américain de monoplaces. Elle devint ensuite le Champcar avant de disparaître en 2008, absorbée par l'Indycar, le championnat rival.

CSI (Commission sportive internationale) : elle régit le sport automobile de 1922 à 1978.

F3000 : Formule 3000, un championnat qui exista de 1985 à 2004. C'était la catégorie de « promotion » pour accéder à la F1. Elle fut remplacée par le GP2 en 2005, devenu depuis Formule 2.

FISA (Fédération internationale du sport automobile) : créée en 1978 par Jean-Marie Balestre pour remplacer la CSI. Elle est dissoute en 1993 et intégrée à la FIA (Fédération internationale de l'Automobile).

FOCA (Formula One Constructors Association) : appelée initialement F1CA, elle est créée en 1974 pour défendre les intérêts des équipes et existe toujours.

FOM (Formula One Management) : c'est l'entité qui gère le « business » de la Formule 1 à partir de 1987. Elle est devenue Formula One Group en 2017.

Groupe B : catégorie principale du championnat du monde des rallyes, de 1982 à 1986.

Groupe C : catégorie principale du championnat du monde d'Endurance et des 24 Heures du Mans, de 1982 à 1993.

GPDA (Grand Prix Drivers' Association) : le syndicat des pilotes.

Halo : introduit en 2018, c'est un arceau situé au niveau du cockpit pour prévenir les chocs contre le casque des pilotes (en cas de retournement ou d'impact d'objets).

HANS (Head And Neck Support) : c'est un système adapté sur le casque pour prévenir le traumatisme du rachis cervical, dit familièrement « coup du lapin ».

NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing) : acronyme du célèbre championnat de voitures stock-car aux États-Unis.

NSKK (Nationalsozialistische Kraftfahrkorps) : la division motorisée du parti nazi.

Stop and go : pénalité qui peut être infligée en course. Elle consiste à obliger un pilote à repasser dans la voie des stands, à s'arrêter puis à repartir, lui faisant perdre du temps.

TAG (Techniques d'Avant-Garde) : holding qui a longtemps été impliquée dans l'écurie McLaren et qui a cofinancé le moteur turbo TAG Porsche dans les années 1980.

Taux de compression : lié à la pression de l'air induite dans un cylindre, le taux représente un rapport volumétrique quand on passe de la position basse (PMB) du piston à la position haute (PMH). Plus ce rapport est élevé, plus le mélange air-carburant est comprimé avant l'explosion.

USAC (United States Auto Club) : organisme rival du CART aux États-Unis qui assura la gestion sportive des 500 Miles d'Indianapolis jusqu'en 1997.

V (moteur en) ou moteur avec cylindres en V : type de moteur à pistons où les cylindres sont placés longitudinalement sur deux bancs de cylindres séparés, et disposés selon un angle en V (jusqu'à 180°, où l'on parle alors de moteur « à plat »).

Wing Cars : surnom donné aux monoplaces à effet de sol, à la charnière des années 1970-1980.





*Bernie Ecclestone, veste en cuir
et lunettes de soleil, remonte
l'allée des stands en compagnie
d'officiels. Comparé à Napoléon
pour ses manières d'autocrate,
il a ici une gestuelle qui rappelle
l'empereur !*

PARTIE

1

Coulisses, politique et culture



Guerre FISA-FOCA :



*De gauche à droite,
le Français Jean-Marie Balestre,
les Britanniques Max Mosley
et Bernie Ecclestone ont façonné
la F1 moderne, sur le plan sportif,
médiatique et économique.*

Dans les années 1970, la F1 se professionnalise, investie par les sponsors et les médias. Derrière cet essor se trouve Bernie Ecclestone, un redoutable homme d'affaires qui préside également aux destinées de l'écurie Brabham. Il crée en 1974 la FOCA*, une association qui fédère la plupart des écuries pour défendre leurs intérêts et leur assurer de meilleurs revenus. Avec l'appui d'un brillant avocat, Max Mosley, il parvient à faire plier les instances sportives. La FOCA négocie directement les contrats

«*Game of Thrones*»

avec les circuits, mais la CSI* riposte avec le World Championship Racing. Ferrari joue le rôle d'arbitre. Enzo Ferrari fascine Ecclestone, bien que le «Commendatore» ne porte pas dans son cœur les «garagistes» anglais. Après une entrevue à Maranello, Ferrari se range du côté de la FOCA en échange de quelques avantages financiers. Les Grands Prix de 1977 se dérouleront selon les conditions imposées par les écuries.

Fin 1978, la CSI, renommée FISA*, se trouve un nouveau leader au passé trouble pendant la guerre : Jean-Marie Balestre. Alors que les équipes se ruent sur le développement des «Wing Cars»*, Renault fait entrer la technologie turbo dans l'histoire. Cette technologie coûteuse inquiète les artisans britanniques, tributaires du V8 Cosworth, face aux constructeurs plus fortunés. La FOCA réclame l'interdiction des turbos. La FISA réplique en voulant bannir les jupes aérodynamiques, secteur à l'avantage des écuries britanniques ! La F1 entre dans un double duel : la FOCA contre la FISA, pour le *leadership* politique, mais aussi entre les «artisans» britanniques et les grands constructeurs.

La saison 1980 commence dans une ambiance délétère. Renault, Ferrari et Alfa Romeo se rangent du côté de la FISA, les écuries anglaises du côté d'Ecclestone. Au Grand Prix d'Espagne, face à un compromis impossible, les écuries «légalistes» (Renault et Ferrari en tête) claquent la porte. La course a lieu malgré tout, mais l'épreuve n'est pas comptabilisée pour le championnat. Ecclestone tente de lancer un championnat «pirate» en fondant la World Federation of Motor Sport, mais les organisateurs et les sponsors ne suivent pas. Les négociations aboutissent finalement à la signature des accords Concorde en janvier 1981, qui entérinent un partage des tâches :

à la FISA la réglementation sportive, à la FOCA le business !

Ecclestone étend son empire en 1983 avec la FOCA TV, chargée des droits télévisés, puis en 1987 avec les accords Concorde II, qui instaurent la FOM*, pour la promotion et la diffusion des Grands Prix. Les écuries sont tenues à l'écart et placées devant le fait accompli, hormis Ferrari qui obtient un droit de veto. Cet empire perdurera jusqu'en 2017, jusqu'au rachat de la F1 par les Américains de Liberty Media.



Kyalami 1985 : la F1 ouvre les

En 1985, le Grand Prix d'Afrique du Sud se tient dans le contexte tragique de la guerre civile et raciale qui a fait des centaines de morts. Plusieurs gouvernements ont réclamé son annulation.

Les tensions politiques sont exacerbées par l'exécution de Benjamin Moloïse, jeune militant noir du Congrès national africain, condamné à mort pour le meurtre d'un policier. La plupart des chaînes de télévision refusent de retransmettre l'épreuve en signe de protestation et certains sponsors, comme Marlboro et Barclay, refusent d'apparaître sur les voitures. Renault et Ligier, liées à l'État français, s'alignent sur la politique gouvernementale et ne font pas le voyage.

Certains moquent l'indignation à géométrie variable de nombreuses personnalités, alors que la F1 s'est produite en Argentine au temps de la dictature des colonels ou en Espagne sous le franquisme. Face à la polémique, Jean-Marie Balestre, le président de la FISA, reste droit dans ses bottes et maintient le Grand Prix. Il ne veut pas mélanger sport et politique, et soutient que la F1 défend la démocratie et les droits de l'homme. Un discours régulièrement repris par la F1, le CIO ou la FIFA, à l'occasion d'une Coupe du monde, quand un événement



Nelson Piquet (Brabham BT52-BMW) termine troisième du Grand Prix d'Afrique du Sud 1985 et devient champion du monde dans la controverse.



yeux sur l'Apartheid

se tient dans une destination délicate... Bernie Ecclestone préférerait une annulation, non pour des raisons éthiques, mais simplement à cause de la désertion des sponsors, laissant présager de lourdes pertes financières...

Alain Prost ne s'est pas plié aux instructions du ministre des Sports, qui ne souhaitait pas la présence de Français en Afrique du Sud. Il assume cependant ses responsabilités : «En venant, je ne fais que mon métier. Je suis lié avec McLaren pour disputer seize épreuves [...] C'est aux hommes politiques de résoudre les problèmes, pas à nous [...] aucun de nous ne possède le pouvoir d'annuler l'épreuve.»

Il devient la cible des donneurs des leçons et devra même couper le téléphone de sa chambre d'hôtel pour dormir, harcelé de nuit par des gens lui «conseillant» de déclarer forfait. Les essais se déroulent devant des tribunes vides, mais le samedi après-midi, 55 000 spectateurs se massent sur le circuit. Ils écoutent un speaker en langue française, aucun Anglo-Saxon n'ayant voulu s'en charger ! Le Grand Prix disparaît du calendrier en 1986, dans un pays sous le coup de sanctions internationales, et n'y revient qu'en 1992, après la «révolution» de 1990-1991 qui met fin à l'Apartheid.



U
1
C

La F1 aux de l'amour vache

*Après d'innombrables circuits ratés,
le COTA (Circuit of The Americas) d'Austin
a été plébiscité par les pilotes, comme
Fernando Alonso, ici en action en 2016
sur sa McLaren-Honda.*



États-Unis : à l'amour fou



Un premier âge d'or de l'Amérique s'est dessiné dans les années 1960-1970, avec les titres de Phil Hill (sur Ferrari en 1961) et Mario Andretti (en 1978 sur Lotus), mais aussi la présence de nombreux talents comme Richie Ginther, Mark Donohue et Dan Gurney, ainsi que de constructeurs aux fortunes diverses, d'Eagle à Penske en passant par Shadow. La médiatisation se traduit par l'investissement de nombreuses sociétés américaines, dont la plus emblématique reste Marlboro. Ford, avec son mythique V8 Cosworth, motorise la quasi-totalité du plateau. Le calendrier comptait deux courses américaines, avec le Grand Prix des États-Unis Ouest et le Grand Prix des États-Unis Est.

Dans les années 1980, les Grands Prix américains souffrent de circuits peu inspirés, comme les pistes de Dallas, Phoenix ou Las Vegas, bordées de blocs de béton. Ford rate l'ère turbo et les engagements d'écuries américaines échouent, comme l'aventure Lola-Haas (fondée par Carl Haas, propriétaire avec l'acteur Paul Newman de la légendaire écurie Newman-Haas). Alors que les Américains règnent sur la moto dans les *eighties*, les pilotes yankees se font plus rares en F1. Le Grand Prix disparaît sans faire de regrets après l'édition 1991. La sauce ne prend pas : la sophistication technologique et l'hyper-professionnalisation de la discipline, moins accessible au public, creusent le fossé culturel entre l'Europe et les États-Unis, aux philosophies de course opposées.

La F1 a alors du mal à percer aux États-Unis où la NASCAR* et le CART sont très populaires. L'investissement de Ford comme constructeur, avec Stewart Grand Prix, semble rallumer la flamme à la fin des années 1990. Le Grand Prix des États-Unis fait son retour en 2000, sous l'impulsion d'Ecclestone et des constructeurs pour lesquels le marché nord-américain est incontournable. Mais la piste « routière » d'Indianapolis souffre de la comparaison avec le mythique ovale, et l'absence d'équipes et de pilotes américains freine l'engouement local. L'improbable Grand Prix des États-Unis 2005, saboté par l'imbroglio entre la FIA et Michelin, porta un coup très rude à la popularité de la discipline. Financièrement mis à mal, le Grand Prix disparut de nouveau après l'édition 2007. La course revient en 2012, avec un nouveau tracé spécifiquement conçu pour la F1, à Austin, au Texas. Apprécié, il bénéficie de l'engouement des Hispaniques lié à l'effet Sergio Perez.

Le rachat de la F1 par le groupe américain Liberty Media et la série Drive to Survive de Netflix suscitent un nouvel engouement.

Cette dynamique aboutit au Grand Prix de Miami, puis de Las Vegas et son fameux départ sur le « Strip ». Un nouveau public, rajeuni et féminisé, est attiré, alors que la NASCAR perd de sa superbe. Une seconde écurie américaine arrive dans le paddock en 2026 avec Cadillac. Mais sans pilote national, point de salut ? Qui sera le prochain Mario Andretti ?

Alain Prost (installé dans le cockpit) et son équipier Damon Hill posent en 1993 avec la mascotte Sonic de la firme japonaise Sega.



α
1
U

Senna, c'est plus fort que toi

Adulé au Japon, le pays du jeu vidéo, Senna était la figure idéale pour parer un jeu. Sega s'attache ses services, mais il n'est pas un simple prête-nom, et fidèle à son perfectionnisme, il s'investit dans la conception du jeu.

Ayrton Senna Super Monaco GP sort en 1992 sur les consoles Sega. Le jeu marque son époque par l'impression de vitesse spectaculaire et sa difficulté. Immersif, il propose plusieurs modes, dont le « Senna Mode » où l'on affronte le champion. Fidèle à l'esprit de Senna, le jeu ne pardonne aucune erreur et exige des nerfs d'acier pour vaincre, face à un programme très coriace. La victoire est très dure à obtenir, mais si belle quand on y parvient ! Le jeu a aussi sa déclinaison en borne d'arcade.

L'histoire entre Senna et Sega finit ironiquement : en 1993, la firme nipponne soutient

Williams et Alain Prost. Une décoration spécifique est appliquée sur le flanc du cockpit, avec des stickers représentant les pieds de Sonic, la mascotte de Sega, utilisant un pédalier. Mais Senna a l'occasion de se venger. Le Grand Prix d'Europe 1993 est sponsorisé par Sega, qui fait les choses en grand avec un trophée à l'effigie de Sonic remis au vainqueur. Or, c'est Ayrton Senna qui s'impose, à l'issue d'une course entrée dans les annales ! Parti cinquième, il prend la tête dès le premier tour, domine cette course sous la pluie et inflige un tour de retard à Prost ! Ayrton Senna se moquait de Sega, en apposant sur les pontons de sa McLaren un sticker de hérisson écrasé. À l'inverse, Williams collait sur son aileron arrière un sticker « tête de mort » (celui de la pub « Sega, c'est plus fort que toi ») à chaque victoire.



910

Dura lex, sed Durex !

Dans les années 1970, les sponsors affluent. Les huiles, les pétroliers et les fabricants de pneus étaient là depuis longtemps, mais le vent de liberté hédoniste des *seventies* ouvre la porte aux marques de tabac ou d'alcool, qui donnèrent des livrées célèbres : le Martini Racing, le noir et or de John Player Special, et évidemment le blanc et rouge de Marlboro. Mais d'autres ont été plus originaux ! En proie à des difficultés financières, l'écurie de John Surtees (seul champion du monde moto et F1 de l'histoire) accepte en 1976 de signer avec les préservatifs Durex ! Dans une époque bien résumée par l'adage de Jackie Stewart, où « la course automobile était dangereuse et le sexe sûr », cela pose un problème dans les hautes sphères : le puritanisme dicte ses codes et il est hors de question pour la BBC de montrer à l'antenne une monoplace sponsorisée par Durex, dans un divertissement qui se voulait « familial ». La publicité pour l'alcool et le tabac posait moins de difficultés... À l'époque, la BBC mise sur les meilleurs Grands

Prix de la saison, dont celui de Grande-Bretagne, pour faire de l'audience. Cette affaire provoque une vague de contestations au sein de la chaîne et chez ITV, qui diffusait occasionnellement quelques courses. La BBC a mis ses menaces à exécution et n'a retransmis aucune course durant la saison : les Britanniques ont dû se contenter, pour leur Grand Prix national, d'un reportage diffusé une semaine après l'événement. Ironiquement, 1976 fut l'année du sacre de James Hunt, pilote playboy qui arborait dans le paddock des T-shirts « *sex is the breakfast of champions* » et multipliait les conquêtes !

La Surtees « Durex » connaît une seconde vie dans les courses historiques, comme ici au Grand Prix de Monaco 2024.

À défaut d'être sûre, cette monoplace incitait à se protéger !

