

Sommaire

Introduction.....	6	Chapitre 2 – Asie et Moyen-Orient.....	130
Chapitre 1 – Europe.....	8	 Yas Marina.....	132
 Spa-Francorchamps.....	10	 Sakhir.....	140
 Magny-Cours.....	18	 Shanghai.....	148
 Paul Ricard.....	26	 Suzuka.....	156
 Hockenheim.....	34	 Marina Bay.....	164
 Nürburgring.....	42	 Chapitre 3 – Amérique.....	172
 Red Bull Ring.....	50	 Interlagos.....	174
 Silverstone.....	58	 Montréal.....	182
 Hungaroring.....	66	 Circuit des Amériques.....	190
 Zandvoort.....	74	 Mexico City.....	198
 Monza.....	82	 Chapitre 4 – Australie.....	206
 Monaco.....	90	 Adelaïde.....	208
 Imola.....	98	 Melbourne.....	214
 Bakou.....	106	 Index.....	222
 Sochi.....	114	Crédits.....	224
 Barcelone.....	122	Bibliographie.....	224

Page 3 : Il n'existe aucun équivalent à Singapour au moment du Grand Prix, avec le circuit dessiné par les lumières dans le cœur de la ville.

En face : Le Hungaroring a longtemps été qualifié de « tourmiquet » pour son aspect sinueux. Avec une seule ligne droite courte, il oblige les pilotes à ne jamais se déconcentrer. La pluie s'y invite parfois pour offrir des éditions spectaculaires.

Silverstone

Surnommé « la maison du sport automobile britannique », Silverstone est bien plus que cela : il est l'un des meilleurs circuits au monde. C'est aussi l'endroit qui accueille la première manche du Championnat du Monde en 1950.

“ La nouvelle boucle offre des virages difficiles et des opportunités de dépassement. Ce qui importe, c'est d'avoir un circuit qui teste le monde. ”

Damon Hill

Silverstone est sans aucun doute l'un des meilleurs circuits au monde. Outre offrir un vrai défi aux pilotes, il est entré dans l'Histoire et a organisé plus de courses au niveau mondial que presque tous les autres, avec des courses d'endurance et de tourisme, en plus des cinquante-six Grands Prix qui s'y sont tenus.

Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, la Grande-Bretagne était dotée d'aéroports devenus peu utiles. Le village de Silverstone en possédait un, et il fut rapidement identifié par le Royal Automobile Club comme un endroit où un circuit de course pouvait être créé, au sein de ses routes et autour de ses pistes. Le ministère de l'Aviation accepta de le louer, et les choses bougèrent si vite qu'il accueillit le premier Grand Prix de Grande-Bretagne dès son année inaugurale, en 1948, avec une victoire de Luigi Villorossi pour Maserati.

Avec le dynamisme Jimmy Brown comme manager du circuit, des modifications furent apportées pour 1949. Les lignes droites le long des pistes furent remplacées par la silhouette classique de Silverstone qui apparaît encore aujourd'hui, offrant beaucoup d'espace et de vitesse. C'était et a toujours été un endroit pour des courses automobiles rapides, offrant des virages ouverts et de la place pour courir, contrairement à ce que proposaient beaucoup de ses rivaux.

En 1950, il eut l'honneur d'accueillir la première manche du tout premier Championnat du Monde, où Alfa Romeo montra aux fans anglais le niveau qui pouvait être atteint. En 1952, les stands tem-

poraires furent déplacés de la zone après Abbey à celle entre Woodcote et Copse, et peu de choses changèrent jusqu'en 1975, quand une chicane fut ajoutée à Woodcote. La raison à cela était sans aucun doute l'énorme accident déclenché par Jody Scheckter, quand il partit au large à cet endroit, en 1973. Le GP de Grande-Bretagne 1975 fut cependant tout aussi désastreux, car une pluie torrentielle toucha la moitié du circuit, et les voitures sortirent de piste à Club les unes après les autres.

Contrairement à certains circuits qui accueillent les Grands Prix, Silverstone est utilisé la plupart des week-ends du printemps à l'automne, accueillant sur son tracé complet et son circuit national des championnats internationaux, tout autant que des événements de clubs.

À mesure que les vitesses augmentaient, la FIA demanda des améliorations pour la sécurité, et des changements furent effectués. La ligne droite entre Abbey et Woodcote fut dotée d'une chicane nommée Luffield en 1987, avant une modification bien plus importante dans la même ligne droite en 1991, avec l'ajout d'un virage à droite en son milieu, nommé Bridge. Cette courbe effrayante était suivie d'une boucle faite de virages à gauche nommés Priority et Brooklands, avant de revenir à Luffield. Stowe fut aussi resserré, la piste plongeant désormais vers une descente nommée Vale, afin de ralentir aussi le virage de Club. Néanmoins, le meilleur de tous les changements intervint lorsque, juste après le virage de Maggotts, la piste se transforma en une séquence de plusieurs esses à

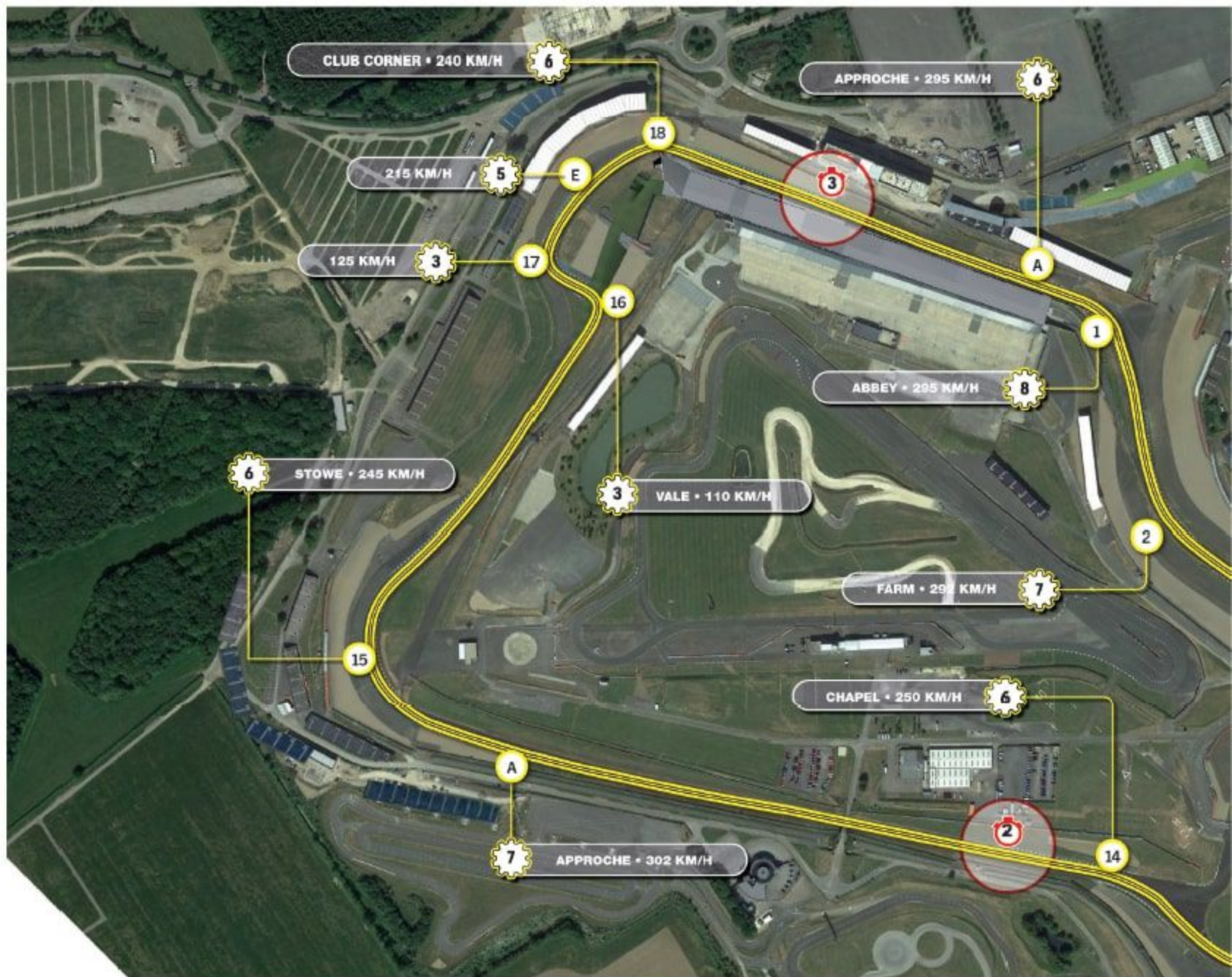
Becketts, créant un virage parmi les plus célèbres mondialement.

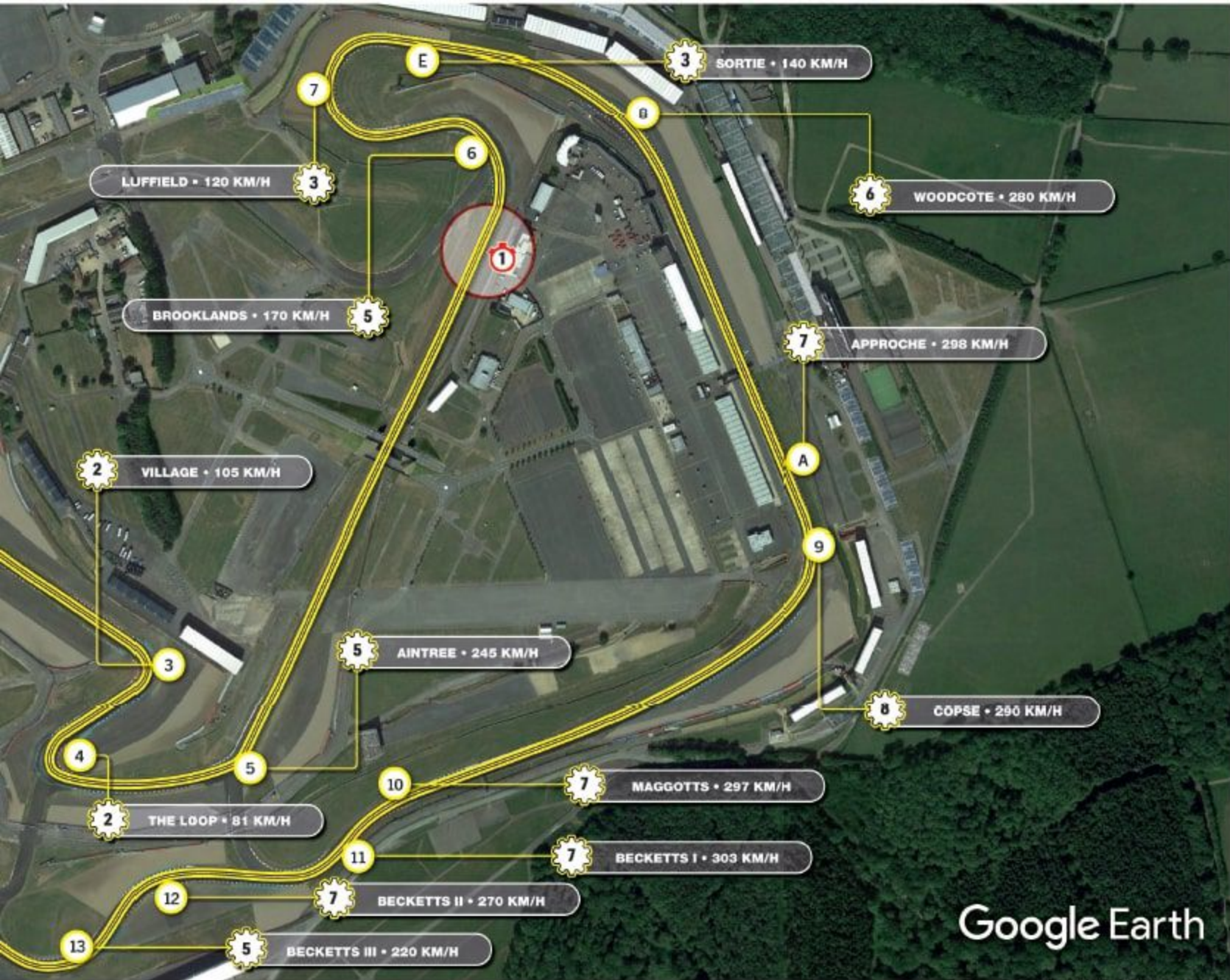
Ce qui marque le Grand Prix de Grande-Bretagne n'est pas seulement l'ampleur du public – c'est toujours complet, les spectateurs remplissant aussi les tribunes le vendredi et le samedi – : c'est aussi sa connaissance et sa passion. Occasionnellement, il y eut quelques débordements, comme au plus fort de la Mansell mania, lorsque les spectateurs envahirent la piste pour soutenir leur nouveau héros national.

Silverstone a encore changé depuis, avec une chicane ajoutée à Abbey, en 1994, puis avec l'une de ses plus importantes modifications en 2010. On doit ces dernières à l'ancien grand argentier de la F1, Bernie Ecclestone, qui a toujours répété que Silverstone était en retard en termes d'infrastructures sur les circuits orientaux financés par les gouvernements. De manière à s'assurer un avenir à long terme avec la Formule 1, Silverstone construisit un bâtiment des stands géant entre Club et Abbey en 2010, tandis qu'une boucle supplémentaire fut ajoutée. Celle-ci serpente à l'intérieur du circuit pour rejoindre l'ancienne ligne droite de Club vers Brooklands. Le tracé a changé, et la ligne de départ a été déplacée, mais cela n'a pas altéré sa nature, puisque Silverstone a toujours beaucoup d'espace et beaucoup de vitesse. ■

En face : L'ouverture du bâtiment des stands nommé The Wing, ainsi qu'un tracé rallongé firent entrer Silverstone dans le XXI^e siècle.







Google Earth

Guide du circuit

Ses espaces plats et ouverts ont toujours été utilisés pour faire un circuit composé de virages très rapides, et même si son tracé a changé de nombreuses fois, l'esprit de la piste qui a organisé le premier GP de Grande-Bretagne en 1948 est toujours présent.



Virage 1 • **Abbey**

Rapport : **8**

Vitesse : **295 km/h**

Jusqu'en 2010, c'était un virage rapide aux deux tiers du circuit. Mais depuis 2011, il est devenu le premier virage du circuit, à l'endroit où la piste part vers la boucle intérieure. Dans sa première version, c'était un virage à gauche très rapide, dans lequel Tony Brooks envoya sa BRM en tonneaux en 1956, avec l'accélérateur coincé à fond. Au milieu des années 1990, il fut ralenti par l'ajout d'une chicane, mais Abbey est redevenu un virage rapide, avec une bosse avant son entrée qui oblige les pilotes à la plus grande prudence.



Virage 6 • **Brooklands**

Rapport : **5**

Vitesse : **170 km/h**

Ce long gauche est un virage délicat, car il est approché à pleine vitesse et demande aux pilotes de réduire celle-ci de deux tiers. Idéalement, ils doivent approcher le virage à droite pour aborder l'angle le moins sévère dans le virage. Cependant, c'est un point de dépassement populaire, et beaucoup de pilotes se retrouvent sur une trajectoire bien moins idéale lorsqu'ils défendent leur position, avec comme conséquence une plus mauvaise trajectoire de sortie, renforcée dans le virage suivant qu'est Luffield.



Virage 7 • **Luffield**

Rapport : **3**

Vitesse : **120 km/h**

C'est un virage difficile, car souvent, après la sortie de Brooklands, les pilotes ne sont pas dans une position idéale, qui les oblige à revenir vers le côté gauche de la piste avant d'arriver à Luffield, de sorte à pouvoir prendre l'entrée le plus large possible et ainsi optimiser leur trajectoire dans ce virage à droite. Pour compliquer un peu plus leur mission, Luffield est un virage en deux parties, et ceux qui ratent le premier point de corde seront loin de la trajectoire idéale à la sortie, ce qui retardera leur possibilité de remettre les gaz pour accélérer vers Copse.



Virage 9 • **Copse**

Rapport : **8**

Vitesse : **290 km/h**

Suite au changement de tracé de Silverstone, ce virage – qui était le premier du circuit entre 1950 et 2010, avant que ce ne soit Abbey – figure désormais au milieu du circuit. Cela ne l'empêche pas d'être une courbe tout aussi intimidante, mais les pilotes n'y arrivent plus en huitième vitesse, avec un virage en aveugle débouchant sur des voitures sortant des stands. Ce virage demande de la précision pour garder un bon rythme.



En face : Le paraneau explique parfaitement l'image, alors que Felipe Massa lance sa Ferrari dans Becketts en 2007. *En haut à gauche* : Cette vue aérienne montre Copie en 2001, quand il était encore le premier virage du circuit. *En haut à droite* : Abbey est désormais le premier virage : ici, on y voit Sebastian Vettel et Mark Webber en train de mener le peloton en 2011.



Virage 11/13 • **Becketts** Rapport : **7** Vitesse : **270 km/h**

Presque tous les pilotes considèrent Becketts comme l'un des plus grands défis de la saison. Cet ensemble de virages est approché à grande vitesse, avec la difficulté supplémentaire d'avoir déjà viré à gauche dans Maggotts avant de tourner à droite, à gauche puis à droite, réduisant la vitesse de 300 km/h à 230 km/h, de la huitième à la sixième vitesse au fil des virages. Un passage réussi y offre une grande satisfaction.



Virage 15 • **Stowe** Rapport : **6** Vitesse : **245 km/h**

Pendant des décennies, ce virage rapide à droite à la fin de Hangar Straight était le virage signature du circuit, un endroit où récompensait les courageux s'ils entraient avec plus de vitesse. Depuis 1991, il est toutefois devenu un défi moins important, car il fait revenir les voitures dans une direction opposée avant Vale. En conséquence, les possibilités de dépassement y ont été réduites pendant plusieurs années, mais le DRS a redonné ses lettres de noblesse au virage : dans lequel on assiste à des manœuvres osées.



Virage 16 • **Vale** Rapport : **3** Vitesse : **110 km/h**

Les pilotes doivent vraiment monter sur les freins pour ce virage à gauche abordé par la descente qui suit Stowe. La large trajectoire se réalise en entrant dans le virage à gauche depuis l'extrémité droite de la piste, mais cela peut être perturbé par l'attaque d'un rival à l'intérieur. Bien que cela affecte inévitablement la vitesse de sortie, le jeu en vaut la chandelle. La courte accélération vers Club est vitale pour bien terminer le tour.



Virage 18 • **Club** Rapport : **6** Vitesse : **240 km/h**

Le dernier virage du tour a, lui aussi, été ralenti lors des évolutions de 1991 et, comme pour Stowe, c'en est fini du profil de virage rapide dans lequel les pilotes gardaient leur rythme : il s'agit désormais d'un virage abordé à faible vitesse. Les pilotes doivent tourner à droite à la sortie de Vale et continuer à braquer de plus en plus dans cette petite montée, puis attendre le bon moment pour mettre les gaz, afin d'accélérer vers la ligne droite de départ/arrivée.

Grands pilotes et grands moments

Depuis que Silverstone a organisé la première course du Championnat du Monde en 1950, la nature rapide du circuit et ses virages ouverts ont offert des courses remarquables. La sélection de noms et les événements choisis ne sont que la partie émergée de l'iceberg parmi les grands noms qui ont triomphé ici.

Grands pilotes



Lewis Hamilton
Victoires à Silverstone : 7

Les fans britanniques sont bien au courant de ce qui se passe en sport automobile. S'ils soutiennent un pilote britannique, leur passion est la plus fervente. Lewis Hamilton a montré toute sa classe dans des conditions mixtes de pluie et de sec pour McLaren, en 2008, lorsqu'il a remporté sa première victoire en F1 à Silverstone. En 2014, sa deuxième année avec Mercedes, il a de nouveau gagné à domicile. Depuis, peut-être porté par la volonté d'impressionner ses fans, il y a gagné en 2016, 2017, 2019 et 2020.



Alain Prost
Victoires à Silverstone : 5

Outre gagner cinq fois le GP de Grande-Bretagne à Silverstone, Alain Prost l'a fait avec quatre équipes et réussi cette performance sur onze années au total. Son premier succès ici date de 1983, pour Renault. Il gagna à nouveau en 1985, lors de la deuxième visite de la F1, cette fois pour McLaren, puis remporta une nouvelle victoire en 1989, après un tête-à-queue de son équipier Ayrton Senna. Il ajouta deux autres succès avec Ferrari, en 1991, et Williams, en 1993.



Nigel Mansell
Victoires à Silverstone : 3

Nigel Mansell avait remporté le Grand Prix d'Europe à Brands Hatch en 1985 et le GP de Grande-Bretagne ici en 1986, mais la Mansell mania n'en était qu'à ses balbutiements. En 1987, cependant, elle était en plein essor, et la manière dont Nigel chassa son équipier chez Williams, Nelson Piquet, tint les fans en haleine. Quand il plongea à l'intérieur à Stowe à trois tours de l'arrivée, le public devint fou. Nelson gagna encore ici en 1992.



Michael Schumacher
Victoires à Silverstone : 3

Le septuple Champion du Monde termina sa carrière avec plusieurs succès dans la plupart des Grands Prix. Ici, il en remporta trois. Après en avoir été privé en 1995, quand sa Benetton fut percutée par Damon Hill, il triompha en 1998 dans une arrivée qui fut célèbre, car il purgea sa pénalité « stop and go » à la fin de son dernier tour. Il gagna aussi à Silverstone en 2002 et 2004. Michael eut aussi de moins bons souvenirs, avec son accident de 1999 à Stowe, dans lequel il se cassa une jambe.

Grands moments

1950

Une domination Alfa Romeo pour la première

Quand le Championnat du Monde arriva pour sa première course en mai 1950, il était clair qu'Alfa Romeo serait l'équipe gagnante, surtout quand les 158 monopolisèrent les quatre premières places sur la grille. Même le Prince Bira dans une Maserati ne put rien faire, et Giuseppe Farina échangea la tête de course avec ses équipiers Luigi Fagioli et Juan Manuel Fangio, avant de terminer premier d'un triplé Alfa. Le quatrième à l'arrivée, Yves Giraud-Cabantous, plaça sa Lago-Talbot à deux tours du vainqueur.

1969

Jackie Stewart gagne avec un tour d'avance

Seuls 17 Grands Prix se sont terminés avec un tour d'avance pour le vainqueur. Ce fut notamment le cas en 1969, quand Jackie Stewart remporta un duel haletant contre Jochen Rindt. L'Autrichien s'était envolé avec sa Lotus, et le duo avait lâché le reste du peloton, mais l'Écossais dépassa au sixième tour dans sa Matra, avant d'être repris dix tours plus tard. Les deux pilotes restèrent collés ensemble pendant les quarante-six tours suivants, jusqu'à l'arrêt de Rindt, à cause d'un déflecteur d'aileron cassé, qui laissa Stewart gagner en solitaire.

1973

Jody Scheckter déclenche le chaos au premier tour

Il est correct de dire que Jody Scheckter eut un impact conséquent quand il arriva en F1 à vingt-deux ans. Le GP de Grande-Bretagne était sa troisième course dans la troisième voiture de McLaren en 1973, et le Sud-Africain attaqua fort à la fin du premier tour, quand il sortit large dans Woodcote, avant la ligne droite de départ/arrivée. En un instant, sa M23 partit en tête-à-queue dans l'herbe et revint en piste au milieu du peloton, déclenchant un carambolage impliquant huit voitures, qui causa un arrêt de la course.

2008

Lewis Hamilton domine sous la pluie

Lewis Hamilton avait failli remporter le titre des pilotes lors de sa première saison en 2007, et il était déterminé à se rattraper en 2008. Il fit une course incroyable pour s'imposer comme le maître des conditions difficiles chez McLaren. Kimi Räikkönen fut le seul pilote à proposer un petit défi, mais Ferrari rata son choix de pneus, et Hamilton put contrôler la course. Il termina celle-ci avec une minute d'avance sur Nick Heidfeld, et Rubens Barrichello fut le dernier à ne pas pointer à un tour.

En face, en haut : Les Mercedes dominent en 2019. Lewis Hamilton mène devant Valtteri Bottas, puis les Ferrari et les Red Bull.

En face, en bas à gauche : Fernando Alonso devance le duo Lotus, composé de Kimi Räikkönen et Romain Grosjean, en 2013, l'année des crevaisons.

En face, en bas à droite : Nigel Mansell se rapproche, alors qu'il chasse sa proie suivante, Nelson Piquet, son équipier chez Williams.

