

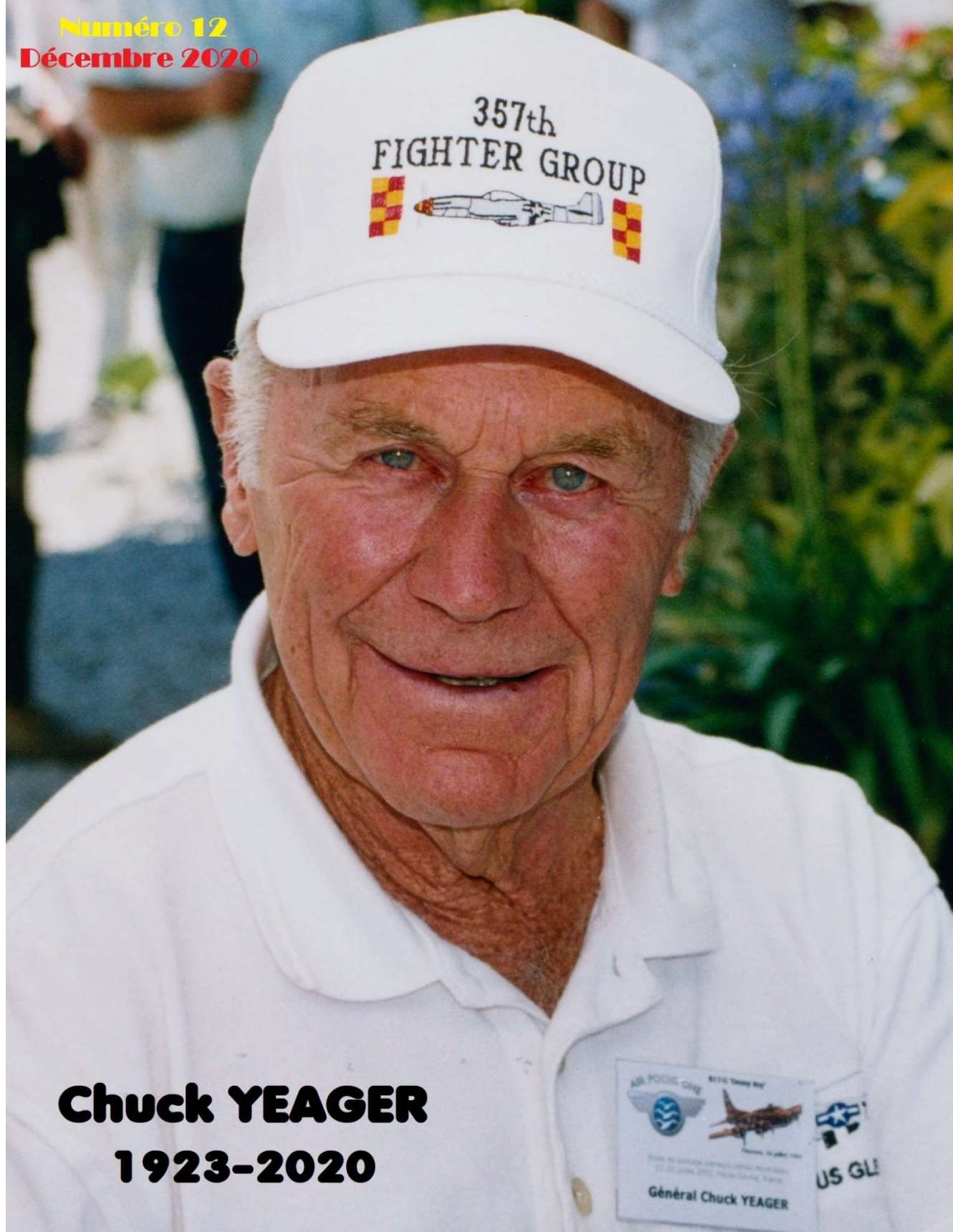
AutoFullNews

Auto Camion Bus Moto Bateau Avion



Numéro 12

Décembre 2020



Chuck YEAGER
1923-2020

Le N°12 d'Auto Full News consacre sa couverture à une légende qui aura changé le monde de l'aéronautique. **Chuck Yeager** était l'égal d'un Neil Armstrong. En brisant le mur du son il aura ouvert une route infinie vers les étoiles. Cette étrange année se termine et nous nous sommes efforcés de vous faire partager notre passion mécanique. En attendant de vous retrouver en janvier, nous vous souhaitons un **Joyeux Noël** et une bonne fin d'année !



Merci à Pierre AUBANELLE pour sa précieuse collaboration – Photo couverture Jean-François DUBY

AUTO : AirCar, voiture ou avion ?

Le 22 octobre dernier, le fondateur et concepteur de l'AirCar - Stefan Klein - a effectué deux vols depuis l'aéroport de Piastany. Chaque vol a duré un peu plus de 7 minutes et l'AirCar a pu atteindre une vitesse d'environ **200 km / h** et une altitude de près de **1000 pieds**. Une étape décisive en cette période où le transport ne cesse de se réinventer. L'AirCar ressemble



beaucoup à une voiture de sport à deux places affublée d'une hélice et d'un arrière évoquant le mythique avion **Lockheed P-38 Lightning**. La motorisation fait appel à un bloc **6 cylindres** que l'on retrouve sur les motos B.M.W. K 1600 GTL. (qui est pour l'heure une solution provisoire). Il développe ici **140 ch.** et entraîne l'hélice via un arbre développé par la société **DM Prop**. Cet avion pas comme les autres a recours à des matériaux composites pour ne peser que **1100 kg**. Il a une capacité d'emport de **200 kg**. Avec des dimensions de 6,20 m. par 1,80 m., cet engin n'est guère plus encombrant qu'une grosse berline. Ce baptême de l'air a été une réussite. **Stefan Klein** se félicitait de voir que l'AirCar se comporte comme un avion mais le chemin est encore long et couteux avant d'arriver à un produit commercialisable. Entre le développement, la certification et la production, Klein a besoin de près de **6 millions d'euros** au travers des investisseurs. Ce premier vol va lui permettre de donner du crédit à son projet et de devancer la concurrence. Près d'un siècle aura été nécessaire pour qu'un brevet voie le jour. Une autre difficulté attend Klein et ses concurrents : faire légaliser son utilisation. A ce jour seul le New Hampshire a légalisé l'usage d'une voiture volante dans les conditions d'usages de la très stricte **Federal Aviation Administration**.

Article : Ingrid BARREAU



LEGENDE : Chuck Yeager, l'étoffe d'un Héros

Il était celui qui avait franchi une barrière, celle de l'inconnu, peut-être même celle de la mort pensait-on à l'époque. **Chuck Yeager** s'est envolé une dernière fois pour d'autres cieux à **97 ans**. Le premier homme à avoir franchi le **mur du son** avait depuis bien longtemps une trace indélébile au **hall of fame** de la conquête du ciel. C'est le 14 octobre 1947 que Chuck, handicapé par une fracture aux côtes, se glissait dans le cockpit d'un avion expérimental, le **Bell Aircraft X-1**. L'appareil de couleur orange et en forme de balle de fusil fut



ensuite acheminé à très haute altitude au-dessus du désert de Mojave par un **B-29** spécialement aménagé. Après avoir été largué, **Chuck Yeager** grimpait à **43 000 pieds** et faisait retentir pour la première fois le boom sonore qui caractérise depuis le **mur du son**. L'exploit ne sera officialisé que l'année suivante pour raison de secret militaire. Chuck Yeager avait fait ses armes lors de la



Seconde Guerre Mondiale en abattant **13 avions** allemands dont **5** en une seule et même journée. Il intégra par la suite de nombreux programmes de développement pour l'aviation militaire tous aussi risqués les uns que les autres. Il aura piloté au cours de sa riche et fantastique carrière plus de **150 avions** militaires tout en totalisant plus de **10 000 heures de vol**. Le 14 octobre 2012, soit **65 ans** après son vol historique, il se glissait pour la dernière fois à 89 ans dans le cockpit d'un **F-15** comme copilote. Je garde pour ma part un souvenir très ému de notre rencontre à **Habère-Poche** lors du meeting aérien **Air Poche One** en

juillet 2003. Il avait ce jour-là en plus de mon admiration forcé mon respect pour être resté des heures sous un soleil de plomb à répondre aux nombreuses sollicitations des journalistes et visiteurs, sans jamais se dépareiller de son chaleureux sourire.



Article : Jean-François DUBY

Photos : Jean-François DUBY + U.S. Air Force

SPORT : 125 ans de sport automobile pour Peugeot (3/3)

Avec la disparition des groupes B, le sport automobile tournait l'une de ses plus belles pages et laissait un goût d'inachevé. Cependant les redoutables **205 Turbo 16** n'avaient pour autant pas dit leur dernier mot. La réglementation peu contraignante des rallyes raids allaient offrir un nouveau terrain de jeu pour l'équipe Peugeot Talbot Sport. Une fois de plus, **Jean Todt** ne lésinait pas sur les moyens et l'armada Peugeot allait assoir sa domination sans partage sur la discipline avec 4 victoires (3 pour **Vatanen** et 1 pour **Kankkunen**) avec les 205 Turbo 16 et 405 Turbo 16 Grand Raid qui dérivait largement de la 205.



Toujours en 1987, Jean Todt décidait d'inscrire ses lionnes à la plus atypique course de côte du monde : **Pikes Peak**. Audi dominait cette épreuve depuis deux ans avec une redoutable **Quattro S1**. Pas question pour Peugeot de laisser à la marque allemande le monopole de la victoire en terre américaine. La première tentative se soldait par une frustrante 4^{ème} place. Avec une 205 Turbo 16 profondément remaniée et en constante amélioration, Ari **Vatanen** ne fut pas loin de l'exploit avant qu'un vulgaire collier de serrage de turbo ne vienne contrecarrer ses plans. Victime d'une perte de puissance, le Finlandais voyait toute son avance s'envoler dans les derniers kilomètres. Piqué au vif, Todt revenait en 1988 avec la **405 Turbo 16**. Ari Vatanen survolait l'épreuve et établissait un nouveau record. Il était sur le

point de rééditer son exploit l'année suivante mais là encore un problème technique venait l'accabler.



La victoire n'allait cependant pas échapper à l'autre 405 Turbo 16 aux mains de **Robby Unser**. La 205 Turbo 16 allait également se distinguer en Rallycross avec 4 titres en Championnat d'Europe (1987-1990) et trois titres en Championnat de France (1988 à 1990). Le duel de la saison 1989 fut même somptueux entre la 205 Turbo 16 Evo. 2 de Philippe **Wambergue** (engagée par le G.P.A.C.) et la Lancia Delta S4 de Bruno **Saby**. Mais à cette époque, l'équipe Peugeot a déjà d'autres ambitions : les courses d'endurance et la victoire aux 24 Heures du Mans. Naît alors le **Projet 905** Sport Prototype avec un inédit moteur **V10** à 80°.



Dès sa première course (Suzuka 1991) la 905 rafle une chanceuse victoire mais la suite du championnat fut plus compliquée. La fiabilité faisait hélas défaut. L'équipe poussée dans

ses retranchements réagissait avec la **905 Evolution 1 bis**. La voiture retrouvait le chemin de la victoire et se classait 2^{ème} du championnat. Sur sa lancée, Peugeot enlevait les championnats pilotes et constructeurs en 1992 ainsi que la victoire de prestige aux **24 Heures du Mans**. Excepté lors de la première manche à Monza (accident de **Dalmas** à deux tours de la fin) toutes les victoires revenaient à la 905. En moins de deux ans, la marque au lion avait une fois de plus imposé sa griffe dans une discipline. En 1993 la **905** finissait son programme en beauté en réalisant le triplé aux **24 Heures du Mans**. Ne restait plus qu'une marche qu'à franchir, celle de la Formule 1. Mais cette fois-ci, le constructeur, conscient de la spécificité de cette discipline, décidait de ne s'engager que comme motoriste.



Le **V10** était un bloc fabuleux mais sa transposition en **Formule 1** allait laisser apparaître des faiblesses. L'exigence de la Formule 1 ne donnera pas une seconde chance à Peugeot; bien que le moteur progressait et s'affichait même à un moment comme le meilleur du plateau, il n'était déjà plus dans les plans des écuries de pointe. Sans cette alchimie indispensable pour atteindre les sommets Peugeot ne put jamais démontrer son potentiel. De 1994 à 2000 le moteur équipa McLaren, Jordan et Prost Grand-Prix F1 pour un total de **115 participations** avec un bilan cependant honorable : 14 podiums, 1 meilleur tour et 112 km en tête. Mais Peugeot va surtout briller en circuit en **Supertourisme** avec la **405** puis la

406 en championnat de France et au championnat d'Allemagne. La marque ne s'éloigne pas pour autant du monde du rallye. Après de brillants résultats en groupe A avec une vaillante **309 GTI 16** (notamment avec François **Delecour**), la structure lance la **306 Maxi** qui devient l'arme absolue en championnat de France des Rallyes (1996 et 1997) aux mains de Gilles **Panizzi** ; elle est encore de nos jours l'une des voitures de rallye les plus efficaces sur asphalt.



Encouragé par ses très bons résultats, Peugeot profite du lancement de la **206** pour faire son retour en championnat du monde. Nous sommes au début des années 2000, le Finlandais Marcus **Grönholm** décroche deux titres pilote (2000 et 2002) et Peugeot trois titres constructeurs de suite (2000 à 2002). En 2005, Nicolas **Bernardi** remporte le championnat de France des Rallyes sur une **206 WRC**. Après avoir quitté le Championnat du Monde des Rallyes fin 2005, Peugeot a recentré son attention sur le tout nouveau Intercontinental Rally Challenge l'année suivante. Le constructeur a dominé le championnat entre 2007 et 2009, Kris **Meeke** (GBR) remportant le titre en 2009 au pilotage d'une Peugeot **207 S2000**. Au même moment, Audi domine outrageusement les épreuves d'endurance et plus particulièrement les 24 Heures du Mans; l'histoire se répète et comme pour **Pikes Peak** quelques années auparavant, le Lion compte bien venir stopper cette hégémonie et engage la **908 HDi FAP** dès 2007. Equipée d'un moteur diesel V12 bi-turbo

de 5,5 litres, la 908 se révèle particulièrement performante. En 4 saisons (2007-2010), l'équipe engrangeait **20 victoires** et 24 poles en 32 courses et empochait 8 titres (3 constructeurs+3 équipes+2 pilotes). Mais l'objectif principal restait les **24 h du Mans**.



Malgré la pole position en 2007, la 908 finissait 2^{ème}, ce qui restait honorable pour une première. En 2008 l'équipe raflait à nouveau la pole mais devait se contenter des 2^{ème}, 3^{ème} et 5^{ème} places. 2009 fut enfin la bonne année, toujours en pole la 908 remportait enfin la prestigieuse épreuve mancelle avec l'équipage **Brabham-Gené-Wurz** devant une autre 908, celle de **Montagny-Bourdais+Sarrazin**.



En 2013, Peugeot retournait à **Pikes Peak**. En association avec Red Bull, la marque au lion débarquait au Colorado avec une voiture construite sur mesure pour cette épreuve. Avec **875 ch.** pour **875 kg**, la **208 T16** pilotée par **Sébastien Loeb** établissait un nouveau record de la montée en **8m13.878s**. (Précédent en 9m46.164s). Cette redoutable

208 T.16 reste certainement à ce jour la plus incroyable voiture de compétition jamais fabriquée. Ses accélérations feraient passer une Formule 1 pour un camion.



De son côté la plus «modeste» **208 WRX** du Team Peugeot-Hansen empochait par deux fois le titre constructeur du Championnat du monde de **Rallycross** (2015 et 2019). En 2016 Peugeot faisait un retour victorieux sur le Dakar avec la **2008 DKR** (350 ch.) pilotée par Stéphane **Peterhansel** et naviguée par Jean-Paul **Cottret**.

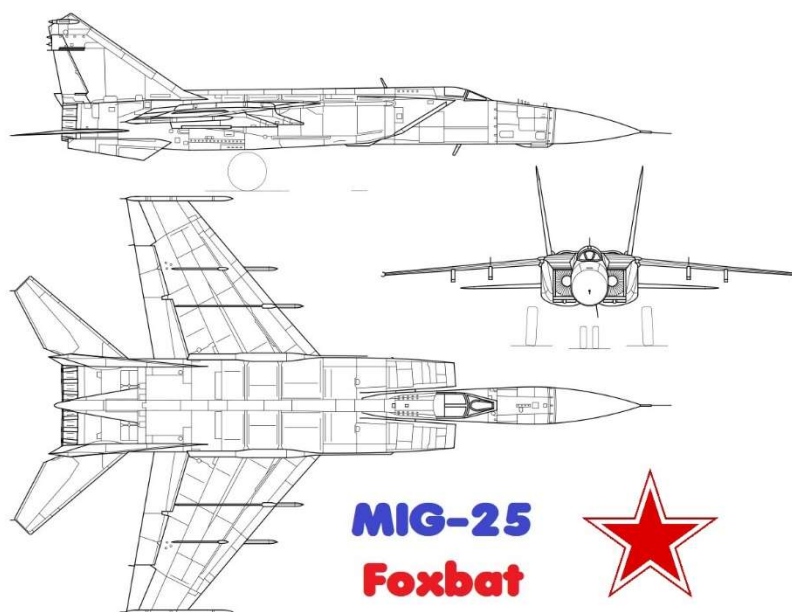


L'équipage doublait la mise l'année suivante mais cette fois-ci avec un **3008 DKR** dont le V6 HDi double turbo de 3,0 litres délivrait **360 ch.** En 2018, c'est **Carlos Sainz** secondé par Lucas Cruz qui apporte la 3^{ème} victoire d'affilée. Le prochain chapitre de l'aventure sportive est lié à la nouvelle formule **Hypercar** en endurance avec pour objectif Le Mans.

Article : Jean-François DUBY
Photos : Peugeot

En pleine guerre froide, l'**U.R.S.S.** eut vent d'un projet américain de mettre en chantier un bombardier opérant à haute altitude et pouvant voler à plus de **Mach 3**. Baptisé **XB-70**, cet appareil devait être développé et fabriqué par **North American** mais ne verra finalement jamais le jour. Ne voulant pas se laisser distancer, les Soviétiques décidèrent de s'équiper au plus vite d'un intercepteur capable de contrer la menace du bombardier américain. **Mikoyan-Gourevitch** initia le développement en 1960 et les prototypes (baptisés **YE-155**) effectuèrent les premiers vols d'essai en **1964**. Ces tests mirent en lumière des

problèmes d'instabilité mais aussi de gestion de la post-combustion en raison de la vitesse très élevée. Les améliorations furent apportées pour effacer ces défauts. Pour contrer les problèmes de chaleur générés par un vol à plus de **Mach 3**, le constructeur dut recourir à des alliages comme l'**acier-nickel** ou du **Titane** pour permettre à la cellule et aux ailes de résister à la friction thermique. Equipé de 2 moteur **Toumanski** (type R-15B-300) développant **73.5 kN**. chacun jusqu'à **100.1 kN**. en **post-combustion**, l'appareil offre des performances encore incroyables de nos jours. En 1969,



l'intercepteur finalisé était présenté aux autorités militaires sous la dénomination **MIG-25** («**Foxbat**» en code **OTAN**). Il fut mis en service en **1970** dans les unités de l'armée de l'air soviétique et sera fabriqué jusqu'en 1984 tout juste après la présentation de son successeur, le **MIG-31** «**Foxhound**». Des années 70 aux années 90, il prendra part à plusieurs conflits comme la guerre Iran-Irak ou la guerre du Golf. Sa vitesse en fit au fil du temps un très bon avion de reconnaissance. Ses performances exceptionnelles lui valent encore de détenir **4 records**, celui de la vitesse moyenne (**2 981,5 km/h.**), celui de l'altitude (**37 650 m.**) et ceux de la vitesse ascensionnelle à **25 000 m.** puis **35 000 m.** Ce redoutable intercepteur avait cependant un point faible : son architecture particulière le rendait peu maniable et ne le destinait pas au combat aérien. Mais sa vitesse lui permettait de se mettre rapidement hors de portée. Produit à **1190 exemplaires**, il fut largement déployé auprès des pays alliés à l'URSS. Il en reste quelques exemplaires en service dans l'armée algérienne.

Article: Jean-François DUBY

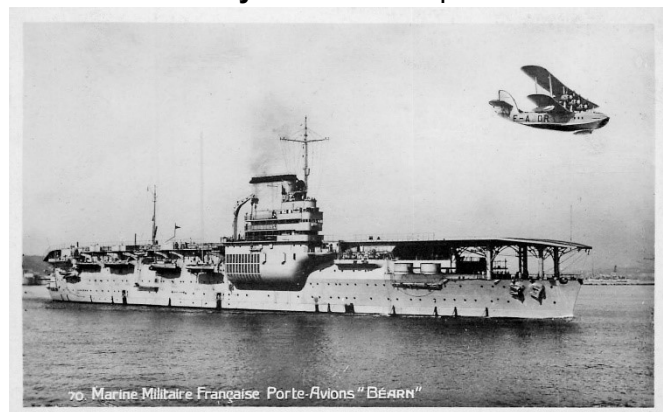
Photo : Wikimedia Commons

BATEAU : 100 ans du premier porte-avions français

Qui du **Bapaume** ou du **Béarn** est le véritable premier **porte-aéronef** de la Marine Française ? Les spécialistes se divisent toujours sur la question. Si le **Bapaume** fut bien officiellement le premier au tout début de l'année **1920** à emporter un appareil, nous étions encore loin d'un véritable **porte-avions**. En effet le **Bapaume** était un modeste Aviso aménagé avec une rampe d'envol pour un **hydravion**. Quelques semaines plus tard de la même année, un projet plus abouti voyait le jour avec le **Béarn**. La **Marine Nationale**, consciente qu'elle ne pouvait plus ignorer l'évolution des



modes d'engagement, décidait de se doter d'un véritable porte-avions. Pour cela il fut décidé de transformer un **cuirassé** de la Classe **Normandie** en l'équipant d'un pont d'envol de **180 mètres**. C'est au chantier naval de la **Seyne sur Mer** que fut lancé le **Béarn**, le **15 avril 1920** et dès le mois d'octobre les premiers appareils effectuaient les premiers tests de décollage (avec des Hanriot HD2 et HD3 et des Sopwith 1A2). Le **Béarn** n'entra réellement en service qu'en **1928** tout en continuant à recevoir de nombreuses modifications au fur et à mesure qu'apparaissaient ses faiblesses. Au final, le **Béarn** fit l'objet d'une profonde restructuration entre 1934 et 1935. En **1936**, il opère au large des côtes ibériques lors de la **guerre d'Espagne** dans la cadre de la Conférence de **Nyon**. Dans les premiers mois de la 2^{ème} Guerre mondiale, le porte-avions vient appuyer la



Marine anglaise pour lutter contre la **Kriegsmarine**. A l'armistice, le bâtiment trouve refuge aux Etats-Unis jusqu'à la fin du conflit. Il reprendra du service lors de la guerre d'Indochine afin d'acheminer des avions aux troupes françaises. Son rôle opérationnel fut considérablement réduit avec l'arrivée de deux remplaçants : l'**Arromanches** (ex-**Colossus** de la Royal Navy) et le **Dixmude** (ex-H.M.S. **Biter** de la Royal Navy) bien plus modernes. Le Béarn fut ensuite désarmé pour devenir un ponton pour les sous-marins de l'Arsenal de **Toulon** jusqu'en 1967 avant de prendre la mer une dernière fois en direction l'Italie pour son démantèlement.

Le Béarn	100 ans de comparaison	Le Charles De Gaulle
183	Longueur (mètres)	261,50
9	Tirant d'eau (mètres)	9,50
25 000	Déplacement (tonnes)	42 500
2 chaudières	Moteurs	2 réacteurs nucléaires
37 200	Puissance (chevaux)	83 000
21,5	Vitesse (nœuds)	27
3 148	Rayon d'action (nautiques)	illimité
40	Aéronefs	40

Article: Alexandre NAVILLE



Contact :
06 30 31 52 27
04 27 64 88 84
info@pro-dis.fr

f PROTUM SUSPENSIONS



RALLYE - AUTOCROSS - MONTAGNE - RALLYECROSS - TOUT-TERRAIN - CIRCUIT

SPORT : Le programme du e-Trophée Andros 2020-2021

Incontournable depuis 32 ans, le **Trophée Andros** devrait lancer sa saison le week-end prochain au Pas de la Case en Principauté d'Andorre. Une fois n'est pas coutume, Val-Thorens n'a pu accueillir début décembre la manche d'ouverture en raison de la crise sanitaire mais compte bien réintégrer le calendrier d'ici la fin de l'hiver. Cette année sera la deuxième pour la formule «**e-Trophée**» destinée aux seules voitures électriques. La première édition avait levé les inquiétudes et permis de démontrer l'incroyable performance de ces autos électrifiées. Si le son n'est plus de la partie, le visuel et la vitesse sont bien au rendez-vous avec d'âpres batailles en piste. Aurélien **Panis** (SaintéLoc Racing) remet son titre en jeu et aura fort à faire pour contrer les ambitions de ses adversaires. Parmi les favoris on retrouve Franck **Lagorce** et Yann **Ehrlacher** (M Racing), Benjamin **Rivière** (Sylvain Pussier Compétition), et surtout Jean Baptiste **Dubourg** (D.A. Racing) qui compte bien reprendre son titre. Les voitures restent dans la même configuration que l'année dernière, seule une amélioration a été apportée à la transmission.



ANDORRA	18-19 DÉC.
ISOLA 2000	08-09 JAN.
SERRE CHEVALIER	16-17 JAN.
LANS EN VERCORS	22-23 JAN.
SUPER BESSE	30 JAN.
VAL THORENS	DATE À CONFIRMER



Photos : 2MO – Max Mamers Organisation

FORMULE 1 : Fin de saison à rebondissements

Gulf Air Bahrain Grand Prix : Le miracle

Le premier des deux GP à Bahreïn fut marqué par le terrible accident de **Romain Grosjean** juste après les premiers hectomètres de la course. Le pilote franco-suisse s'écartait de sa trajectoire afin d'éviter une zone de débris et accrochait l'Alpha Tauri de **Kvyat**. Déséquilibrée à pleine vitesse, la **Haas** de Grosjean allait s'écraser contre le rail de sécurité. Immédiatement une **boule de feu** enveloppait la zone de crash laissant penser au pire. La stupéfaction s'abattait sur le paddock et la course fut immédiatement neutralisée. Les pilotes regagnaient la pit lane et restèrent de très longues minutes sans nouvelle ni image, ce qui n'est jamais bien rassurant. Après une longue attente les écrans diffusaient les premières images de **Grosjean** s'extirpant sur ses deux jambes d'un **brasier** digne de l'enfer. Soulagé, le paddock ainsi que les téléspectateurs découvraient avec stupeur ce qui restait de la monoplace disloquée et carbonisée. Avec une certaine incrédulité, le monde du sport automobile réalisait le **miracle** qui venait de se jouer sous ses yeux. Non sans une certaine appréhension, un nouveau départ fut donné près d'une heure et demie plus tard. Après un départ sans encombre, un nouvel incident venait freiner la progression des monoplaces. **Kvyat** déjà impliqué involontairement dans le crash de Grosjean, éjectait la Racing Point de **Stroll** en essayant de s'infiltrer dans un virage. La monoplace du Canadien se retrouvait sur le toit. Après une période de neutralisation, la course reprenait enfin. Hamilton se mettait très vite hors de portée de **Verstappen** et de **Pérez**, ses adversaires directs. Mais les pneumatiques allaient maintenir un semblant de suspense. En effet, aucun des différents mélanges de gommages n'était épargné par une forte usure. Plusieurs pilotes essayèrent des stratégies décalées pour remonter au classement. Ce fut à un moment la seule opportunité offerte à la **Red Bull** de Verstappen pour venir inquiéter **Hamilton**. Mais Red Bull adopta une stratégie trop prudente pour renverser la situation à son avantage. A quelques tours de l'arrivée, alors que **Pérez** occupait une solide 3^{ème} place, le pilote mexicain voyait son moteur partir en fumée. Cela provoquait à nouveau le déploiement de la **Safety Car** qui restera en piste jusqu'à la fin du grand-prix. Alexander **Albon** profitait de cet abandon pour monter sur la 3^{ème} marche du podium. Hamilton décrochait sa 95^{ème} victoire dans un contexte très particulier. Au fur et à mesure de la diffusion de nouvelles images de l'accident de Grosjean, on réalisait à quel point nous avons été proches d'assister à un drame. Le pilote de la Haas s'est encastré à **221 km/h** entre deux rails. A quelques centimètres près, l'un des rails aurait pu l'empêcher de s'extraire du brasier. Il dira par la suite que son casque était passé de justesse alors que son équipement avait déjà atteint les limites de protection ignifuge.



Rolex Sakir Grand Prix : La révélation

Moins d'une semaine après ce grand prix du miracle, le circuit de **Bahreïn** accueillait une deuxième manche mais sur un **tracé** totalement **inédit**. Si les parties rapides étaient conservées, la partie sinueuse centrale était remplacée par une petite jonction entre les deux parties hautes du circuit. Qualifié d'ovale, ce circuit, un peu biscornu, n'en est pas moins le plus rapide de l'histoire avec un tour en moins de **55 secondes**. L'accident de Grosjean plus le forfait d'Hamilton **testé positif** au **Covid** entraînaient de profondes modifications du plateau. Le jeune George **Russell** se retrouvait ainsi parachuté dans le baquet de la Mercedes d'Hamilton tandis qu'il laissait le sien chez William



au jeune **Jack Aitken**, pilote de F2. Chez Haas on cédait le baquet de Grosjean au Brésilien **Pietro Fittipaldi** qui devenait pour l'occasion le 5^{ème} membre de cette prestigieuse famille à prendre le départ d'un grand-prix de F1. Dès les essais libres, le jeune **Russell** se montrait le plus rapide au volant d'une Mercedes trop petite pour lui. En effet le pilote britannique, bien plus grand que son illustre aîné champion du monde, avait le plus grand mal à se glisser dans la Mercedes et a dû chausser des bottines une taille en dessous au prix d'un douloureux inconfort. Malgré cela Russell se montrait toujours aussi vélocité et faisait de l'ombre à Bottas. Cependant le pilote finnois reprenait le dessus de justesse lors des qualifications avec une nouvelle pole. Mais une fois de plus, **Bottas** manquait son envol et se voyait débordé par l'insolent Russell qui se mettait rapidement hors de portée de son coéquipier. Derrière, **Leclerc**, auteur d'une belle 4^{ème} place sur la

grille, commettait l'irréparable en allant éperonner la Racing Point de **Pérez** au virage n°4. Verstappen, témoin de cette tentative vouée à l'échec, faisait un écart pour éviter le contact mais partait à la faute dans le mur. Pérez pouvait cependant rejoindre le stand pour réparer. Après une brève période sous **safety car**, les pilotes reprenaient la course et les deux Mercedes s'échappaient irrémédiablement. Russell creusait même l'écart sur Bottas. Alors que nous pensions

nous acheminer vers un doublé Mercedes et surtout une première victoire pour Russell, un événement allait chambouler le destin de ce grand prix. **Pietro Fittipaldi** allait abîmer l'avant de sa monoplace dans le dernier virage et abandonnait son aileron en pleine trajectoire, déclenchant à nouveau le déploiement du safety car. Mercedes décidait alors de rappeler ses pilotes pour un banal changement de pneumatiques mais une coupure radio allait créer la **confusion** chez les mécaniciens. Ces derniers montait les pneus de Bottas sur la voiture de Russell. Le pilote britannique avait déjà repris la piste quand les mécaniciens réalisèrent leur erreur. Bottas, qui avait déjà perdu du temps en attendant son tour pour le changement, se voyait pénalisé par cette confusion et un écrou récalcitrant. Il devait finalement reprendre la piste avec des **pneus usagés**. Mercedes ne pouvant laisser Russell poursuivre avec des gommes qui n'étaient pas les siennes le rappelait immédiatement au stand afin d'éviter une **sanction**, ce dernier repartait derrière Bottas en 5^{ème} position mais cette fois-ci avec des gommes tendres neuves. Au restart le jeune prodige britannique effaçait un par un ses adversaires et entamait sa remontée sur la Racing Point de **Pérez**. Ce dernier, malgré son accident du départ avait fait une belle remontée à grands coups de dépassements et avait profité du cafouillage de Mercedes pour prendre la tête. Alors que Russell semblait en mesure de reprendre le Mexicain, son team le rappelait à nouveau pour une **crevaillon lente**. Maudit, le pilote Mercedes voyait pour la deuxième fois la victoire lui échapper. Devant **Pérez**, Ocon (Renault) et Stroll franchissaient la ligne dans cet ordre. **Sergio Pérez** se voyait enfin récompensé après **10 ans** dans la discipline et surtout **190 départs** ce qui constitue un record avant une première victoire. Rappelons qu'il ne lui reste plus qu'un grand-prix et que pour l'heure son avenir n'est pas assuré en F1. **Ocon** montait quant à lui pour la première fois sur un podium et redorait son blason après avoir été toute la saison dans l'ombre de son coéquipier **Ricciardo**. Nous retiendrons surtout l'émergence d'un talent pur avec la très belle prestation du remplaçant Russell qui mérite dès à présent sa place dans un top team.

Abu Dhabi Grand Prix : La combativité

Jusqu'au dernier moment, la présence d'**Hamilton** fut incertaine pour le dernier grand prix de la saison. **Russell** pensait tenir sa revanche après l'incroyable cafouillage du team Mercedes le week-end précédent mais à la dernière minute, Hamilton, testé négatif reprenait ses droits dans son baquet. La Red Bull de **Verstappen** se montrait à son avantage lors des essais libres 1 et 3. Le pilote néerlandais soufflait la pole aux deux Mercedes mettant ainsi fin à une hégémonie de l'étoile sur ce circuit depuis 6 ans. Notons que les Mercedes rencontraient un souci avec leur système **MGU-K** et que par souci de fiabilité, l'écurie décidait d'en réduire la sollicitation. Pour le dernier départ de la saison,



Verstappen réussissait son envol devant Bottas et Hamilton. Les deux équipiers se trouvaient très rapidement distancés par la Red Bull. Alors que Verstappen avait construit une avance significative, l'abandon de Sergio **Pérez** – victime lui aussi du **MGU-K** – au 9^{ème} tour allait déclencher une vague d'arrêts au stand et le déploiement de la Safety Car. A la relance, Verstappen douchait les espoirs des Mercedes et reprenait sa chevauchée dès les premiers hectomètres. La faible **abrasivité** de la piste n'allait pas donner la possibilité aux différentes écuries de faire une stratégie décalée. Seule **Ferrari** allait retarder le passage au stand de **Leclerc** et **Vettel**. En vain, les deux pilotes restant au final hors des points. L'intérêt de ce grand prix se reportait sur le gain de la 3^{ème} place au classement des constructeurs entre **Racing Point** et **McLaren**. L'abandon de Pérez au début du grand prix ouvrait une voie royale aux deux McLaren de Norris et Sainz Jr. respectivement 5^{ème} et 6^{ème}. De son côté Alexander **Albon** faisait l'une de ses plus belles course de la saison en revenant dans les échappements d'Hamilton dans les derniers tours. Pas sûr que cela soit suffisant pour sauver sa place en F1 l'année prochaine, alors que l'on parle de plus en plus d'une éventuelle signature de **Pérez** chez **Red Bull**. Une situation que ne semble pas connaître son chef de file **Max Verstappen** qui, grand prix après grand prix, démontre une combativité hors normes qui lui permettait ce week-end d'arracher sa 10^{ème} victoire de sa carrière et la 2^{ème} de la saison. Malgré cette crise sanitaire, le championnat a pu se tenir avec **17 courses** qui nous auront offert une saison pleine et riche en émotions. Les écuries ont moins de 3 mois avant la reprise pour ce qui sera la dernière saison sous l'actuelle réglementation.

Articles : Jean-François DUBY

Photos : AMG Mercedes F1 / Haas F1 / Red Bull Content Pool



GRAND-PRIX	CIRCUIT	VAINQUEUR
Formule 1 Rolex Grosser Preis von Österreich	Le Red Bull Ring - Autriche	V.Bottas
Formule 1 Pirelli Grosser Preis der Steiermark	Le Red Bull Ring - Autriche	L.Hamilton
Formule 1 Aramco Magyar Nagydíj	The Hungaroring - Hongrie	L.Hamilton
Formule 1 Pirelli British Grand Prix	Silverstone - Angleterre	L.Hamilton
Emirates Formula 1 70th Anniversary Grand Prix	Silverstone - Angleterre	M.Verstappen
Aramco Gran Premio de España	Circuit de Catalunya - Espagne	L.Hamilton
Grand Prix de Belgique de Formule 1 Rolex	Spa-Francorchamps - Belgique	L.Hamilton
Formule 1 Gran Premio Heineken d'Italia	Monza - Italie	P.Gasly
Gran Premio Toscana Ferrari 1000	Mugello - Italie	L.Hamilton
Grand Prix de Russie	Sochi Autodrom - Russie	V.Bottas
Formula 1 Aramco Grosser Preis Der Eifel	Nürburgring - Allemagne	L.Hamilton
Formula 1 Heineken Grande Prémio De Portugal	Autódromo Int. do Algarve - Portugal	L.Hamilton
Formula 1 Gran Premio Dell'Emilia Romagna	Autodromo Enzo e Dino Ferrari - Italie	L.Hamilton
Formula 1 D.H.L. Turkish Grand Prix	Intercity Istanbul Park - Turquie	L.Hamilton
Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix	Bahrain International Circuit - Bahrain	L.Hamilton
Formula 1 Rolex Sakir Grand Prix	Bahrain International Circuit - Bahrain	S.Pérez
Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix	Yas Marina - Abu Dhabi	M.Verstappen

PILOTES	ECURIE	POINTS
1° Lewis HAMILTON	Mercedes-AMG Petronas Motorsport	347
2° Valtteri BOTTAS	Mercedes-AMG Petronas Motorsport	223
3° Max VERSTAPPEN	Aston Martin Red Bull Racing	214
4° Sergio PEREZ	BWT Racing Point F1 Team	125
5° Daniel RICCIARDO	Renault F1 Team	119
6° Carlos SAINZ Jr.	McLaren F1 Team	105
7° Alexander ALBON	Aston Martin Red Bull Racing	105
8° Charles LECLERC	Scuderia Ferrari Mission Winnow	98
9° Lando NORRIS	McLaren F1 Team	97
10 °Pierre GASLY	Scuderia AlphaTauri Honda	75
CONSTRUCTEURS	MOTORISATION	POINTS
1° Mercedes-AMG Petronas Motorsport	Mercedes	573
2° Aston Martin Red Bull Racing	Honda	319
3° McLaren F1 Team	Renault	202
4° BWT Racing Point F1 Team	Mercedes	195
5° Renault F1 Team	Renault	181
6° Scuderia Ferrari Mission Winnow	Ferrari	131
7° Scuderia AlphaTauri Honda	Honda	107
8° Alfa Romeo Racing ORLEN	Ferrari	8
9° Haas F1 Team	Ferrari	3
10° ROKiT Williams Racing	Mercedes	0

NEWS **classicroacing.com**

Toute l'actualité du véhicule historique

