SEPANG, HIER. – Michael Schumacher a signé, hier, le cinquième temps des essais libres. (Photo Stéphane Mantey/*L'Équipe*)

temps que son équipier.

« Un jour, à l'île de Ré... »

MARTIN WHITMARSH, aujourd'hui patron encore assez méconnu de McLaren et président de la FOTA, s'affirme comme un homme fort de la F 1... et un amoureux d'un coin de France.

Il est aussi souriant et courtois que Ron Dennis semblait austère et fier. S'il a fait siens quelques-uns des grands principes de son prédécesseur, il n'en a pas moins l'intention d'affirmer son style, pour faire évoluer McLaren vers plus d'humanité... Sans perdre de vue l'objectif principal : le succès.

SEPANG – **de notre envoyée spéciale**

« VOUS ÊTES AUJOURD'HUI patron de l'écurie McLaren, et président de la FOTA *(association des écuries de F 1)*. Pourtant, le début de votre carrière ne semblait guère vous prédestiner à cela...

– J'ai passé pas loin de dix ans dans l'industrie aérospatiale. C'était mon rêve d'enfant : dessiner des avions. J'ai donc suivi une formation d'ingénieur et je suis entré chez British Aerospace.

– Qu'est-ce qui vous a fait bifurquer vers la F 1 ?

– Un cabinet de chasseur de têtes. J'avais un parcours intéressant chez British Aerospace, étant parvenu assez jeune à un important poste de direction. J'avais déjà écarté un certain nombre d'offres lorsque s'est présentée l'opportunité McLaren, en 1989. C'était un changement total de dimension. Je dirigeais 3 000 personnes, et j'allais rejoindre une écurie forte, alors, d'une centaine de personnes. Mais les perspectives m'attiraient. L'industrie aérospatiale est une machine énorme où il est difficile d'avoir un impact personnel. On travaille sur des projets au long cours, comme l'Eurofighter par exemple, qui entre en service à présent, alors que j'avais collaboré à son étude il y a plus de vingt ans ! Au contraire, en F 1, tout va très vite. À l'instant où je vous parle, par exemple, je suis enchanté de pouvoir dire qu'en moins d'une semaine, depuis le Grand Prix d'Australie, nous avons apporté à notre voiture six modifications notoires qui vont améliorer sa performance.

– Aviez-vous pressenti le potentiel de McLaren lorsque vous y êtes allé pour la première fois ?

– Oui. C'était une petite entreprise, avec un énorme potentiel de développement. Il s'est confirmé par la suite : l'écurie a grandi ; sont apparues parallèlement les activités automobiles *(routières GT)*, le département électronique, un service marketing très étoffé. J'ai eu la chance de vivre chez McLaren tout ce cycle de croissance. J'ai vécu plein d'époques différentes et fascinantes ; je les ai traversées au côté d'ingénieurs brillants. J'ai connu la cohabitation entre Prost et Senna. J'ai travaillé avec Ayrton *(Senna)* pendant quatre ans, puis avec Mika *(Häkkinen)* durant une plus longue période, et jusqu'à Lewis *(Hamilton)* que je connais maintenant depuis douze ans ! Je l'ai vu, tout petit gamin, devenir au fil des années le grand champion qu'il est à présent.

– Vous ont-ils tous marqué de la même manière ?

– Mes relations avec eux ne peuvent pas être les mêmes : lorsque je suis arrivé chez McLaren, les pilotes étaient plus âgés que moi. Aujourd'hui, leurs pères sont parfois plus jeunes que moi ! Et je n'occupe plus non plus la même position qu'aux temps de Prost et de Senna. Mais, j'ai un souvenir marquant : c'était en 1990 ; nous venions de produire notre nouvelle F 1 et Ayrton devait la tester à Silverstone. Au douzième tour, il sortait de la piste et endommageait le châssis. Plus tard dans la journée, quelqu'un est entré dans mon bureau : Ayrton. Il s'en allait prendre son avion, mais il voulait auparavant me présenter ses excuses pour avoir cassé la voiture ! Moi, l'ingénieur si jeune encore dans le métier, face à Ayrton Senna tout contrit ! Surréaliste...

« Je n'ai connu que McLaren »

– Quel est votre plus grand motif de satisfaction ?

– C'est le temps passé chez McLaren. Vingt et un ans ! Mis à part Neil Oatley *(directeur du département design et développement)*, je suis le plus ancien, et j'ai recruté nombre de gens qui occupent aujourd'hui des postes de responsables dans l'écurie. Ils sont arrivés fraîchement sortis de l'école et ils dirigent l'affaire à présent. Il est assez rare, en F 1, d'avoir la longévité que j'ai eue au sein d'une même structure, pour la voir grandir, mûrir, évoluer, sur des bases qu'on a établies, avec des piliers que l'on a choisis. Beaucoup de gens, en F 1, ont travaillé pour trois ou quatre écuries différentes. Je n'ai connu que McLaren et je ne pense pas que je me sentirais à l'aise si je devais partir pour une autre équipe. McLaren sera certainement la seule de ma carrière. Un jour, si le sport ne veut plus de moi, je me retirerai dans notre petite maison de l'île de Ré et j'irai à la pêche.

– Vous pensez vivre un jour dans l'île de Ré ?

– C'est dans nos plans. Ma femme a beaucoup insisté pour que nous achetions cette maison du XVII[e] siècle, il y a deux ans. Elle avait eu le coup de foudre. C'était en revenant des 24 Heures du Mans où, pourtant, elle n'avait pas envie de m'accompagner ! Mais moi, j'adore Le Mans ; j'ai toujours été fasciné par cette épreuve, dans laquelle je vois un certain romantisme. Donc, nous avions fait étape à Saint-Martin-de-Ré. Et c'est là que nous envisageons de passer le plus clair de notre temps, un jour, à l'île de Ré. Pas tout de suite. Personnellement, j'aimerais bien prolonger d'une dizaine d'années encore mon histoire en F 1.

– Succéder à Ron Dennis ne doit pas être une mince affaire...

– Certains s'obstinent à voir en moi un clone de Ron. Mais il avait son style, avec lequel il a accompli de grandes choses ; j'ai le mien, avec lequel je veux faire le mieux possible, sans chercher à imiter Ron. Pour bien le connaître, je peux vous dire qu'il est profondément timide et réservé, et que cette timidité s'est parfois traduite de manière malheureuse. En tout cas, je veux préserver chez McLaren tout ce que Ron y a apporté de bon – l'exigence, la précision, le souci du détail, pour lesquels je milite – et introduire ma propre humanité dans l'entreprise. Nous devons nous efforcer d'être les meilleurs en tout, mais nous devons le faire et l'exprimer avec humilité. Avec humour aussi. Sans quoi, le message qui passe n'est pas le bon. Ne pas dire : *« nous faisons les meilleures voitures du monde »*, mais plutôt : *« vouloir être les meilleurs n'est pas un boulot facile, mais nous essayons d'y parvenir. Et parfois, cela peut rater ! »* McLaren est une marque respectée, révérée, à laquelle beaucoup de monde a envie d'être associé. Il faut maintenir ce standing. En y ajoutant de la chaleur. »

ANNE GIUNTINI

SEPANG, HIER. – À la tête de l'écurie McLaren – où il a succédé à Ron Dennis – depuis mars 2009, Martin Whitmarsh (ici à gauche, avec Jenson Button) entame la saison 2010 avec réussite. (Photo Stéphane Mantey/*L'Équipe*)

Martin WHITMARSH

(Angleterre)

□ 51 ans, né le 29 avril 1958.

- **1978-1988 :** ingénieur chez British Aerospace, dont il devient l'un des directeurs.
- **1989 :** directeur des opérations chez McLaren.
- **1997 :** directeur général de l'écurie McLaren.
- **2004 :** responsable des opérations du Groupe McLaren, et directeur exécutif de l'écurie.
- **2009 :** Team Principal de l'écurie McLaren (succède à Ron Dennis). À l'automne, il prend la présidence de la FOTA (Formula One Teams Association), l'association des écuries de F 1.

■ **SURSIS POUR LES RÉTROS.** – Les rétros installés sur les appendices aérodynamiques devant les pontons devaient être interdits dès le Grand Prix prochain, en Chine. Pour faciliter les modifications nécessaires pour les équipes concernées, cette interdiction pourrait être reportée au premier Grand Prix européen, à Barcelone (7-9 mai).

■ **McLAREN ET FERRARI MAIN DANS LA MAIN.** – Une des clés de la réussite, pour la FOTA, tient dans la capacité de McLaren et Ferrari à coopérer, souligne Martin Whitmarsh. *« Ces deux équipes sont "en guerre" depuis trente ans mais elles ont une vision et des modèles similaires quant à l'avenir de la F 1. L'ironie veut que Ferrari, par sa philosophie, son fonctionnement, et quelque part sa culture, soit plus proche de McLaren que de n'importe quel autre team. Évidemment, je veux battre la Scuderia et ils veulent nous battre, mais nous pouvons aujourd'hui avancer de concert. Après une période difficile, où nous nous sommes trouvés opposés* (2007 et l'affaire d'espionnage), *nous sommes capables, ensemble, de contribuer à faire une Formule 1 meilleure. »*

RÉSULTATS

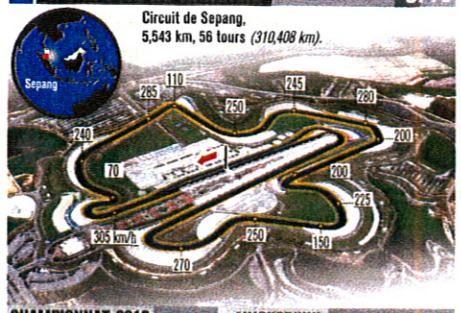
ESSAIS LIBRES 1 : 1. Hamilton (GBR, McLaren-Mercedes), 1'34"921 (19 tours) ; 2. Rosberg (ALL, Mercedes), 1'35"106 (19) ; 3. Button (GBR, McLaren-Mercedes), 1'35"207 (25) ; 4. Schumacher (ALL, Mercedes), 1'35"225 (14) ; 5. Kubica (POL, Renault), 1'35"402 (22) ; 6. Webber (AUS, Red Bull-Renault), 1'35"479 (22) ; 7. Sutil (ALL, Force India-Mercedes), 1'35"955 (20) ; 8. Alonso (ESP, Ferrari), 1'35"959 (20) ; 9. Vettel (ALL, Red Bull-Renault), 1'36"043 (19) ; 10. Buemi (SUI, Toro Rosso-Ferrari), 1'36"100 (20) ; 11. Massa (BRE, Ferrari), 1'36"451 (22) ; 12. Kobayashi (JAP, Sauber-Ferrari), 1'36"503 (28) ; 13. Alguersuari (ESP, Toro Rosso-Ferrari), 1'36"645 (18) ; 14. Petrov (RUS, Renault), 1'36"712 (9) ; 15. Di Resta (GBR, Force India-Mercedes), 1'36"891 (25) ; 16. De La Rosa (ESP, Sauber-Ferrari), 1'36"899 (24) ; 17. Hülkenberg (ALL, Williams-Cosworth), 1'37"802 (27) ; 18. Barrichello (BRE, Williams-Cosworth), 1'38"278 (18) ; 19. Trulli (ITA, Lotus-Cosworth), 1'39"460 (21) ; 20. Glock (ALL, Virgin-Cosworth), 1'39"755 (17) ; 21. Di Grassi (BRE, Virgin-Cosworth), 1'40"159 (25) ; 22. Fauzy (MLS, Lotus-Cosworth) 1'40"721 (19) ; 23. Senna (BRE, Hispania-Cosworth), 1'41"832 (27) ; 24. Chandhok (IND, Hispania-Cosworth), 1'41"966 (24).

ESSAIS LIBRES 2 : 1. Hamilton, 1'34"175 (27) ; 2. Vettel, 1'34"441 (28) ; 3. Rosberg, 1'34"443 (30) ; 4. Button, 1'34"538 (24) ; 5. Schumacher, 1'34"674 (30) ; 6. Kubica, 1'35"148 (34) ; 7. Alonso, 1'35"581 (34) ; 8. Buemi, 1'35"660 (39) ; 9. Petrov, 1'35"872 (20) ; 10. Sutil, 1'35"957 (32) ; 11. Kobayashi, 1'36"018 (38) ; 12. Liuzzi, 1'36"221 (34) ; 13. De La Rosa, 1'36"325 (33) ; 14. Alguersuari, 1'36"325 (39) ; 15. Massa, 1'36"602 (30) ; 16. Barrichello, 1'36"813 (26) ; 17. Hülkenberg, 1'37"415 (19) ; 18. Trulli, 1'38"454 (34) ; 19. Kovalainen, 1'38"530 (32) ; 20. Webber, 1'38"786 (13) ; 21. Glock, 1'39"061 (23) ; 22. Di Grassi, 1'39"158 (29) ; 23. Chandhok, 1'41"084 (27) ; 24. Senna, 1'41"481 (32).

RÉACTION

● **Mark WEBBER** (Red Bull-Renault, 7[e] temps) : *« Un problème moteur m'a contraint à m'arrêter et m'a privé d'une bonne partie de la deuxième séance. Ce n'est jamais agréable de perdre un moteur mais il avait des kilomètres au compteur ! C'est dommage car la voiture semble rapide dans les grandes courbes et se comporte bien aussi dans les secteurs lents. Et Sebastian* (Vettel, 2[e]) *est là où nous espérions être. »*

Grand Prix de Malaisie 3/19



CHAMPIONNAT 2010

(après 2 manches)

- **Pilotes :** 1. Alonso (ESP, Ferrari), 37 pts ; 2. Massa (BRE, Ferrari), 33 ; 3. Button (GBR, McLaren-Mercedes), 31 ; 4. Hamilton (GBR, McLaren-Mercedes), 23 ; 5. Rosberg (ALL, Mercedes), 20 ; 6. Kubica (POL, Renault), 18 ; 7. Vettel (ALL, Red Bull-Renault), 12 ; 8. Schumacher (ALL, Mercedes), 9 ; 9. Liuzzi (ITA, Force India-Mercedes), 8 ; 10. Webber (AUS, Red Bull-Renault), 6 ; 11. Barrichello (BRE, Williams-Cosworth), 5.
- **Constructeurs :** 1. Ferrari, 70 pts ; 2. McLaren-Mercedes, 54 ; 3. Mercedes, 29 ; 4. Renault, 18 ; 5. Red Bull-Renault, 18 ; 6. Force India-Mercedes, 8 ; 7. Williams-Cosworth, 5.

AUJOURD'HUI

- **De 7 à 8 heures :** *essais libres 3.*
- **À 10 heures :** qualifications.

DÉPART DEMAIN 10:00 en direct sur TF 1

Programme en heure française. Pour l'heure locale, ajouter six heures.

PODIUM 2009*

1. **Button** (GBR, Brawn-Mercedes)
2. **Heidfeld** (ALL, BMW Sauber)
3. **Glock** (ALL, Toyota)

** Course stoppée par la pluie au 33[e] tour.*

ENDURANCE

Sarrazin sur la Peugeot-Oreca

(Photo Stéphane Reix/*L'Équipe*)

LA RECRUE est de choix pour l'équipe Oreca. Stéphane Sarrazin (34 ans), l'homme qui connaît la Peugeot 908 HDi sur le bout des doigts (16 départs depuis 2007), fera équipe avec Olivier Panis et Nicolas Lapierre, le 11 avril prochain lors des 8 Heures du Castellet, la manche d'ouverture des Le Mans Series 2010, sur le circuit Paul-Ricard (*). Pour y affronter la nouvelle Audi R15 + et son équipage vedette (Kristensen-McNish-Capello), l'écurie française qui disputera l'intégralité du Championnat – relayant ainsi les 908 d'usine – ne pouvait rêver meilleur renfort. Cette opération est même tout bénéfice pour tous. Pour Sarrazin, qui disputera ensuite les 1 000 km de Spa (en mai) et les 24 Heures du Mans (12-13 juin) sur une 908 officielle : *« C'est une bonne nouvelle. C'est génial de pouvoir faire une course supplémentaire avant le Mans, il n'y a rien de mieux comme entraînement pour continuer à avoir l'œil, à garder la vista dans le trafic. »* Pour Oreca : *« Stéphane, qui connaît bien notre équipe* (il en fit partie en 2001 et 2002), *va nous faire gagner du temps dans notre apprentissage de la voiture,* souligne le patron, Hugues de Chaunac. *Nos deux pilotes vont pouvoir bénéficier de son expérience incomparable de la 908. Ce choix nous intègre encore plus dans le dispositif Peugeot en Endurance, cette année. »* Pour le team d'usine, enfin, qui, en installant l'un de ses pilotes de pointe dans la 908-Oreca, aura un retour d'informations intéressant sur l'Audi concurrente – les deux rivales s'affronteront pour la première fois en piste, cette saison. *« Il est clair que je vais l'avoir à l'œil !* confirme Stéphane Sarrazin. *D'ailleurs, si je me trouve derrière elle en séance d'essais, il est évident que son pilote me laissera passer pour que je ne puisse pas l'observer – c'est normal, je ferais la même chose... Ce sera plus parlant en course, et la 908 contre l'Audi à la bagarre, j'imagine que ça va bien arriver ! »* – S. B.

(*) Pour cette course, il remplace Loïc Duval.

■ **F 3 BRITANNIQUE : PREMIER TEST POUR VERGNE.** – La F 3 britannique ouvre aujourd'hui sa saison à Oulton Park. Pour le jeune Français Jean-Éric Vergne (19 ans), qui vient de rejoindre la discipline, c'est l'occasion de montrer ses ambitions, dans une compétition remportée en 2005 par Lewis Hamilton.

■ **SUPERLEAGUE : JOUSSE SE DISTINGUE.** – Le coup d'envoi du Championnat Superleague est donné, ce week-end, en Grande-Bretagne. Hier, Julien Jousse (AS Rome) était le pilote le plus rapide des essais libres, devançant notamment ses compatriotes Franck Montagny (Bordeaux), qui rejoint la formule cette saison, et Sébastien Bourdais (Lyon).

■ **GT FFSA : PLACE AUX GT 3.** – À Nogaro se disputent, ce week-end, les traditionnelles Coupes de Pâques, avec notamment le Championnat de France FFSA GT, désormais réservé aux GT 3. Morgan Moullin-Traffort et Fabien Barthez, sur Dodge Viper Mediaco, ont réalisé hier les meilleurs chronos des deux séances d'essais libres du GT 3. – M. F.-E.