

Les beaux samedis de Red Bull

Webber (1^{er}) et Vettel (3^e) continuent d'occuper les avant-postes en qualifications. Ils espèrent enfin concrétiser en course, ce dimanche.

SEPANG – (MLS) de notre envoyé spécial

LE TROUPEAU DE CHATS NOIRS qui avait pris ses quartiers dans le garage des Red Bull-Renault semble avoir disparu. Pendant que les autres top teams (Ferrari et McLaren) se noyaient dès la première partie des qualifications, Webber et Vettel surnageaient dans l'averse pour se hisser une nouvelle fois en haut de la grille, aujourd'hui. Ils espèrent enfin remporter une victoire qui leur tend les bras depuis le début de la saison, sans jamais se donner à eux.

« *Dimanche dernier a été difficile pour toute l'équipe, avouait Webber, seulement neuvième en Australie, alors qu'il s'était élancé depuis la première ligne. Mais notre qualification ici prouve que nous savons relever la tête et prendre les bonnes décisions dans les situations délicates. C'est encourageant.* » Ces chronos motivants, les Red Bull boys en

avaient besoin. Trois pole-positions en trois courses font de la RB 6 la voiture la plus rapide du plateau. Mais deux pépins en deux Grands Prix (bougie à Bahrein et problème de freins en Australie) ont également transformé la voiture dessinée par Adrian Newey en une F 1 peu fiable.

« *Il n'y a aucun problème de fiabilité, ne cesse pourtant de marteler le patron de l'équipe, Christian Horner, depuis dix jours. La bougie est un problème moteur et ne nous regarde pas. Quant à l'abandon de Melbourne, il n'est que notre premier ennui châsis. Il n'y a aucune raison de paniquer.* »

Pourtant, vendredi après-midi, le moteur de Webber vint à lâcher en début de séance d'essais. De quoi confirmer l'image d'une voiture très performante mais très fragile. Cette idée, l'Australien, auteur de la pole, la niait encore avec énergie, hier. « *Ce n'est jamais agréable de perdre un moteur, défendait-il. Mais il avait des kilomètres au comp-*

teur ! » Avec deux courses déjà disputées, le V 8 Renault affichait 1 600 kilomètres parcourus. « *Il aurait dû en couvrir quatre cents de plus, expliquait Fabrice Lom, responsable des moteurs français pour Red Bull. Nous n'en n'avons que huit pour dix-neuf courses. Toutefois, si ce problème ne survient sur aucun des autres propulseurs, si ce n'est qu'un coup de malchance, alors, il n'y a aucun souci.* »

Des petits trucs qui coûtent cher

L'idée d'une guigne tenace serait-elle donc l'explication de ce délicat début de saison pour la Red Bull ? « *Sincèrement, nous avons le même cahier des charges que les autres équipes du plateau, analyse Guillaume Roquehin, l'ingénieur châssis de Vettel. Nos pièces doivent tenir le même nombre de courses que les autres. Notre performance ne s'explique pas par une prise de risques de ce*

côté-là. Le problème est qu'avec la limitation des essais privés, et la pluie rencontrée en Espagne en février, nous n'avons pas pu rouler énormément. Pas facile de simuler des distances de course dans ces conditions. Et, depuis le début du Championnat, on casse des petits trucs. Mais qui coûtent cher ! »

Manque de chance, cela touche chaque fois la voiture de Vettel, le poleman qui s'envole en tête en début de course, à Bahrein et en Australie, avant de devoir céder face à des ennuis mécaniques. Hier, le jeune Allemand n'était pas forcément malheureux de laisser... la première place à son équipier. « *Oui, je suis satisfait de ma position sur la grille, confiait-il. J'aurais préféré la pole, mais la voiture est performante et c'est ce qui compte.* »

À condition de pouvoir enfin concrétiser, le dimanche, les résultats du samedi... « *Nous continuons de tout faire pour nous placer dans les meilleures conditions pour la*



SEPANG, HIER. – Sébastien Vettel, de dos, avait signé les deux premières poles de la saison. Hier, Mark Webber, son équipier, n'était pas mécontent d'avoir renversé la tendance à son profit. (Photo Mark Baker/AP)

course, se persuadait Webber, comme pour mieux exorciser ces infortunes de route. *Et je crois que nous abordons ce Grand Prix d'un bon pied.* » De celui qui porterait enfin un

peu chance ? « *Alonso est parti dernier, dimanche en Australie, après son accrochage. Et on voit où il a terminé... (4^e, NDLR), s'inquiétait, toutefois, Christian*

Horner. Il reste encore du noir pour effrayer les Red Bull. Du sombre venant de ces nuages durant tout l'après-midi, en Malaisie.

FREDERIC FERRET

WRC – RALLYE DE JORDANIE

Pointage et tripotage

Loeb a remporté, hier, une victoire méritée mais les manœuvres imposées à Ogier et Hirvonen obligent à revoir le déroulement des rallyes.

MER MORTE – (JOR) de notre envoyé spécial

RÉSUMER CE QUI S'EST PASSÉ en vingt-huit minutes, hier matin en Jordanie, tient du rapport de police. À 7 h 52, Ogier, deuxième du classement derrière Loeb, pointe cinq minutes en retard à la sortie du parc d'assistance et prend cinquante secondes de pénalité. Citroën affirme que sa voiture était en panne. « *Boîtier électronique de puissance* », explique Xavier Mestelan-Pinon, le directeur technique. Pourquoi pas, après tout ? La panne tombe bien, en tout cas : Ogier va prendre le départ de toutes les spéciales de ce dernier jour à la 3^e place et non plus à la 2^e. Sur la route, le deuxième derrière Loeb, ce sera Latvala qui aura ainsi une trajectoire un peu moins « balayée ».

À 7 h 54, Ford réagit. Hirvonen qui repart en Superally après sa sortie de route du vendredi, n'est que 20^e mais il est sûr de marquer deux points au Championnat des constructeurs s'il va au bout de la course. Il pointe donc à la sortie du parc avec neuf minutes d'avance sur son horaire prévu et prend neuf minutes de pénalité (le système diffère selon que l'on est en avance ou en retard) puis il se dirige vers la première spéciale. Le Finlandais paraît entamer une manœuvre qui le ramène vers les premiers pilotes à s'élancer en spéciale (lire notre infographie).



MER MORTE, HIER. – Les stratégies de course ont perturbé le déroulement de la dernière étape. Mais Sébastien Loeb estimait qu'avec ou sans, cela ne changeait rien : il se serait tout de même imposé, hier, au volant de sa Citroën C 4 WRC. (Photo Pascal Huit/Presse Sports)

front comme un simple soldat : « *C'est frustrant mais je dois penser à mon avenir* », indique-t-il bravement.

Loeb : « Ça me dérange »

« *À titre personnel, ce que nous avons fait me choque, admet Olivier Quesnel, directeur de Citroën Racing. Le rallye devrait rester un sport individuel mais mon boulot est de faire gagner l'équipe. Ce n'est pas moi qui écris les règlements, c'est le problème de la FIA.* » Instaurée début 2008, la règle fixant ces ordres de départ impose au pilote classé en tête un jour de lever le pied en fin de parcours s'il veut éviter d'ouvrir la route, et la « nettoyer », le lendemain – une obli-

gation très pénalisante sur terre. Auteur d'une victoire largement méritée, Loeb considère qu'il aurait pu s'imposer malgré tout, hier, mais il souligne qu'il serait temps de tout changer. « *Ces histoires de stratégie font maintenant partie du jeu. On est là pour gagner, pas pour se faire plaisir mais je trouve dommage qu'on parle plus de tactique que de compétition. Nous avons montré les limites de cette réglementation ; que des pilotes doivent se sacrifier me dérange. Ogier est en pleine croissance, il commence à être vraiment compétitif, on ne va pas lui flinguer ses courses jusqu'à la fin de l'année !* » Car on n'en a peut-être pas fini avec ce type de stratégies. Le 16 avril débutera le Rallye de Turquie, sur

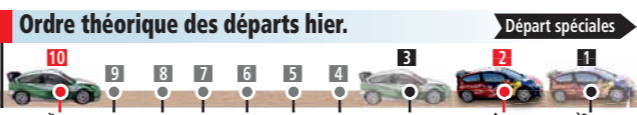
terre. Leader du Championnat, Loeb devra encore ouvrir la route, mais Citroën se dit prêt à aller plus loin si rien ne bouge très vite du côté de la

FIA. En faisant, par exemple, de nouveau pointer Ogier en avance... au départ de la toute première spéciale, cette fois, pour que ce vendredi-là, il

balaye à la place de Loeb. Est-ce de l'intox ou une volonté de faire exploser le système ?

DIDIER BRAILLON

Le sens du sacrifice



* Bien que 20^e au général, Hirvonen, pilote de notoriété prioritaire, est assuré de s'élancer dans les dix premiers.



Ce qu'il en a coûté à Ogier et Hirvonen

► **Classement général au terme de la 2^e étape, vendredi soir** (déterminant l'ordre théorique des départs hier matin).

1. Loeb
2. Ogier, à 24"6
3. Latvala, à 27"7
- ... 8. Räikkönen, à 8'09"
9. H. Solberg, à 10'04"
- ... 20. Hirvonen, à 30'10"1

► **Nouveau classement général avant la première spéciale, hier matin**, après les pénalités volontaires d'Ogier et d'Hirvonen.

1. Loeb
2. Latvala, à 27"7
- ... 7. Räikkönen, à 8'09"
8. Ogier, à 9'14"6
9. H. Solberg, à 10'04"
- ... 28. Hirvonen, à 45'10"1

Le pointage, comment ça marche ?

Au départ de chaque journée, le carnet de route d'un équipage comprend un horaire idéal qu'il doit respecter tout au long de l'étape pour se présenter à chaque départ de spéciale chronométrée, ou pour entrer et sortir du parc d'assistance. À cause d'un incident technique ayant retardé la voiture, le copilote peut « pointer en retard ». Il s'ensuit une pénalité en temps ajoutée à ses chronos en spéciales, qui fait donc rétrograder le concurrent au classement général. Mais le copilote peut aussi « pointer en avance ». Soit par erreur, soit volontairement comme Ogier et Hirvonen hier, pour modifier l'ordre des départs sur la route. En se présentant physiquement trop tôt au contrôle de pointage, par rapport à son horaire préétabli, l'équipage prend la place de la ou des voitures qui le précédaient et il s'élance devant elles sur les spéciales, pour tout le reste de la journée, selon un horaire recalculé pour se présenter aux différents lieux de pointage. Toutefois, cette manœuvre entraîne, elle aussi, une pénalité en temps.

RÉSULTATS

TROISIÈME MANCHE DU CHAMPIONNAT DU MONDE 2010 (Jerash-mer Morte, 1^{er}-3 avril). – Classement final : 1. Loeb-Elena (MCO, Citroën Racing C 4 WRC), 3 h 51'35"9 ; 2. Latvala-Anttila (FIN, Ford WRT Focus RS WRC 09), à 35"8 ; 3. P. Solberg-Mills (NOR-GBR, Petter Solberg WRT Citroën C 4 WRC), à 1'11"8 ; 4. Sordo-Marti (ESP, Citroën Racing C 4 WRC), à 1'49"3 ; 5. Wilson-Martin (GBR, Stobart Ford Focus RS WRC 08), à 8'24"3 ; 6. Ogier-Ingrassia (Citroën Junior Team C 4 WRC), à 10'26"4 ; 7. Villagra-J.P. Compagn (ARG, Munchi's Ford Focus RS WRC 08), à 11'28" ; 8. Räikkönen-Lindström (FIN, Citroën Junior Team C 4 WRC), à 12'31" ; 9. H. Solberg-Minor (NOR-AUT, Stobart Ford Focus RS WRC 08), à 14'8"6 ; 10. Pons-Haro (ESP, Ford Fiesta S 2000), à 18'33"9 (1^{er} S-WRC) ; ... 20. Hirvonen-Lehtinen (FIN, Ford WRT Focus RS WRC 09), à 46'33"5 ; etc.

Leaders : Latvala, ES 1 à ES 2 ; Sordo, ES 3 ; Latvala, ES 4 à ES 10 ; Loeb, ES 11 à ES 21.

Vainqueurs de spéciales : Loeb, 9 ; Latvala et P. Solberg, 5 ; Sordo et Ogier, 1.

LE FILM DES SPÉCIALES
 □ ES 14 (Yakrut 1, 14,16 km) : 1. Loeb, 8'30"4 ; 2. Latvala, à 0"4 ; 3. P. Solberg, à 2" ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 19"5 ; ... 8. Räikkönen, à 32"6.

□ ES 15 (Bahath 1, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 16 (Shuna 1, 15,23 km) : 1. Loeb, 11'55"5 ; 2. Latvala, à 1"2 ; 3. P. Solberg, à 5"7 ; 4. Ogier, à 12"4 ; 5. Hirvonen, à 14"8 ; 6. Sordo, à 23"9 ; ... 9. Räikkönen, à 48"1.

□ ES 17 (Baptism Site 1, 12,43 km) : 1. Loeb, 5'21"1 ; 2. Ogier, à 4"2 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. P. Solberg, à 8" ; 5. Sordo, à 8"4 ; 6. Hirvonen, à 13"1 ; ... 10. Räikkönen, à 24"5.

□ ES 18 (Yakrut 2, 14,16 km) : 1. Latvala, 8'21"1 ; 2. Loeb, à 1"7 ; 3. P. Solberg, à 3"3 ; 4. Sordo, à 6"6 ; 5. Hirvonen, à 9"8 ; 6. Ogier, à 13"2 ; ... 8. Räikkönen, à 34"4.

□ ES 19 (Bahath 2, 12,53 km) : 1. Loeb, 9'17" ; 2. Latvala, à 2"4 ; 3. Sordo, à 4"3 ; 4. P. Solberg, à 4"5 ; 5. Hirvonen, à 8"8 ; 6. Ogier, à 9"8 ; ... 12. Räikkönen, à 36".

□ ES 20 (Shuna 2, 15,23 km) : 1. Latvala, 12'00"6 ; 2. Hirvonen, à 3"7 ; 3. Loeb, à 3"8 ; 4. Sordo, à 7"1 ; 5. P. Solberg, à 7"9 ; 6. Ogier, à 13"6 ; ... 11. Räikkönen, à 45"4.

□ ES 21 (Baptism Site 2, 12,43 km) : 1. Ogier, 5'25"8 ; 2. Loeb, à 1"6 ; 3. Sordo, à 2"3 ; 4. Latvala, à 2"7 ; 5. P. Solberg, à 4"6 ; 6. Hirvonen, à 6"1 ; ... 10. Räikkönen, à 18"4.

□ ES 22 (Bahath 3, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 23 (Bahath 4, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 24 (Bahath 5, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 25 (Bahath 6, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 26 (Bahath 7, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 27 (Bahath 8, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 28 (Bahath 9, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 29 (Bahath 10, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 30 (Bahath 11, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 31 (Bahath 12, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 32 (Bahath 13, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 33 (Bahath 14, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 34 (Bahath 15, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 35 (Bahath 16, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 36 (Bahath 17, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 37 (Bahath 18, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 38 (Bahath 19, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 39 (Bahath 20, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 40 (Bahath 21, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".

□ ES 41 (Bahath 22, 12,53 km) : 1. P. Solberg, 9'30"3 ; 2. Loeb, à 0"3 ; 3. Latvala, à 4"4 ; 4. Sordo, à 7"9 ; 5. Ogier, à 13" ; 6. Hirvonen, à 15" ; ... 11. Räikkönen, à 30".