



FORMULE 1 UNE UCHRONIE DU SORT

Spécial Ayrton Senna

BUSINESS / book
GP



Copyright @2024 by Marc Limacher

Tout droit réservé.

Produit dérivé de Une Uchronie du Sort,
sortie en Janvier 2024.

Nous vous invitons à découvrir la
gamme de produit fiction sur
www.businessbookgp.com

Marc Limacher

FORMULE 1
UNE UCHRONIE DU
SORT
Spécial Ayrton Senna

SI Ayrton Senna...
...Ferrari en 1993

Au cœur du mois d'Août 1992, la lourde chaleur envahie le circuit du Hungaroring, en Hongrie. Nigel Mansell avec la Williams-Renault est en passe d'être champion du monde pour la première fois de sa carrière.

Totalement dominateur cette saison.

En coulisse, Ayrton Senna rêve de piloter cette monoplace. Problème, Alain Prost dispose d'un contrat Williams pour la saison 1993 (mais aussi 1994) et une option empêchant le brésilien d'être son équipier.

Cette réaction à convoiter un nouveau baquet est proportionnelle à la déception de Senna sur sa saison 1992 avec McLaren et surtout Honda. Le nouveau

moteur V12 RA1299A est certes puissant, 770cv et innovant, mais le constructeur japonais n'y est plus. Fin 1991, il avait annoncé son départ.

Une sortie bien triste.

Depuis leur association débutée en 1988, cette dernière année de partenariat Honda/McLaren sera la seule sans titre de champion du monde.

En coulisse, Ron Dennis se débat comme un diable dans sa boîte. Débutant des discussions pour reprendre la licence du moteur V12 Honda pour 1993 à son compte, il avait annoncé au cœur de l'été, viser également le moteur V10 Renault. Entrant en bataille avec Williams pour la reprise de l'équipe Ligier, motorisé par le moteur français. Un plan performance, comprenant un moteur V8 HB Cosworth avec l'électronique TAG, une suspension active pour 1993, ainsi qu'un plan de mise à jour « made in McLaren » est proposé dans un document d'une vingtaine de page.

Les discussions ont été loins, mais rejetées finalement par le clan tricolore.

Dans le doute, les contacts du triple champion brésilien auprès du motoriste

français lui avait confirmé que le projet McLaren n'aboutirait pas. Le titre 1992 perdu, le départ de Honda acté, l'horizon devient débouché.

Ouvrtement, Senna dans un entretien avec Ron Dennis, exprime son envie de partir ailleurs.

Depuis le printemps, Luca di Montezemolo a pris en main la destinée de la Scuderia Ferrari.

L'homme qui avait apporté le titre à Ferrari avec Niki Lauda durant les années 1974 et 1975 est de retour.

Pour permettre à l'équipe italienne de revenir dans le jeu, il lui faut un grand nom. Un contact auprès de Mansell est engagé. Cela flatte El Lion. Mais ce dernier souhaite prolonger avec Williams et indique que son tarif serait de 23 millions de dollars pour la saison 1993. Un contrat très élevé, n'impressionnant pas Montezemolo. Ce dernier priorise toutefois la piste Ayrton Senna.

La rumeur en Hongrie soufflait que Ferrari avait proposé un contrat de deux ans (1993 et 1994) et un salaire de 23 millions de dollars annuels au triple champion du monde.

Afin de brouiller les pistes durant ce week-end du Grand Prix de Hongrie, Senna avait lancé à quelques journalistes anglais, qu'il était prêt à piloter pour Williams-Renault en 1993. Gratuitement.

Le message a été entendu par Frank Williams. Mais également par Nigel Mansell qui verra son titre se dévaloriser subitement, malgré les records.

Depuis sa chambre d'hôtel, le regard tourné vers le Danube, Senna songea la situation.

Il avait déjà été approché par Ferrari à plusieurs reprises. La première fois en 1986 par Enzo Ferrari en personne. Puis par Cesare Fiorio en 1990. D'ailleurs le contrat était prêt à cette époque. Mais à chaque fois, la Scuderia amorçait son redressement.

Pour 1993, Luca di Montezemolo avait été honnête : pas de promesses de victoire. L'équipe a fait revenir l'ingénieur John Barnard et reconstruit son bureau d'étude et ses process, en Angleterre à Guilford.

« *Cela peut-être une saison de transition avant 1994* », estima le pilote brésilien. Une perspective qu'il balaya pour

prendre une décision : il attendra septembre pour voir l'évolution chez Williams et chez McLaren.

12 septembre 1992 la nouvelle tombe : Ayrton Senna signe chez Ferrari et sera l'équipier de Jean Alesi.

Face aux portes de Williams qui se fermaient et de la perspective de piloter une McLaren avec un V8 Ford HB client, il ne restait que Ferrari comme alternative.

Ron Dennis se souviendra de la voix emplie de larme de son pilote, lorsque ce dernier lui apprend la nouvelle de son départ.

A regret.

Rien de personnel, juste la performance. Senna doutait.

Dennis était d'accord avec lui.

Après plusieurs heures de conversation, la fin de la conversation laissa l'un et l'autre dans le vide.

Un grand chapitre se concluait.

La piste Williams s'est considérablement refroidie avec la tragi-comédie de l'annonce de la retraite de Nigel Mansell

en conférence de presse du Grand Prix d'Italie.

Senna, dans son hôtel, non loin de Monza, se fit raconter l'histoire par un initié du paddock, bien au courant des situations de coulisse.

« Mansell avait demandé 23 millions de dollars pour 1993 et uniquement 1993. En réponse, Williams lui proposait 6 millions. On sait que Mansell avait débarqué dans l'usine pour demander des explications, car c'est 2 fois moins qu'actuellement ! Williams lui explique qu'il a signé Alain Prost et qu'il n'a pas les moyens de répondre à la demande du contrat de Mansell. C'est alors que Mansell annonça sa retraite en conférence de presse. Mais, coup de théâtre ! Un émissaire de Williams arrive et glisse à l'oreille de Mansell que ses conditions 1993 sont acceptés. Tu aurais vu le regard de Nigel. Entre la satisfaction et la lassitude. La retraite est confirmé. »

Senna reste silencieux face au récit. C'est son interlocuteur qui donnera la conclusion de l'histoire :

« Comme d'habitude, Frank Williams ne sait pas gérer une situation de ce genre face à un champion du monde. »

Effectivement, songea Senna.
Cap sur Ferrari.

Juil 09 ' 93 17:30 Ayrton Senna MC

Gestions Sportive SA
PO BOX 6301
BOHLSTRASSE 9a
ZUG
SWITZERLAND

9th Juillet 1993

Ayrton Senna da Silva
Appartement Nol
Bloc 8
9th Etage
2 Avenue Princesse Grace
Monte-Carlo
Monaco

Suivant les différents échanges que nous avons eu et suivant votre situation présence, ce document est un accord permettant d'exclusivement piloter pour la Scuderia Ferrari pour les saisons du championnat du monde de Formule 1, 1993 et 1994.

Nous avons convenu d'un accord suivant les points suivants:

1. Vous acceptez de piloter pour la somme de US\$23 millions dans le respect du calendrier 1993 et 1994.
2. Vous bénéficierez d'une prime de US\$ 2 millions en cas de victoire au championnat du monde des pilotes de F1 durant la durée du contrat 1993 et 1994.
3. Vous aurez l'obligation de visiter l'usine de Maranello 6 fois par saison et délivrer 3 discours motivant pour les salariés F1. De plus vous bénéficierez d'une voiture de fonction :

1993 : Une Ferrari 348 TB Rouge et une Ferrari 348 TS Noir

1994 : Vous aurez le choix du renouvellement du véhicule suivant notre gamme.

4. Vous représentez la Scuderia Ferrari lors des saisons 1993 et 1994 de Formule 1. La même Scuderia vous autorise à utiliser son image pour votre combinaisons et développement de vos produits dérivés dans un cadre caritatifs exclusivement dans la zone Amérique du sud et pays en voie de développement.
5. La Scuderia Ferrari s'engage à fournir à Ayrton Senna une monoplace conforme aux règlements du championnat du monde de Formule 1 pour les saisons 1993 et 1994. Ainsi que des évolutions lui permettant de concourir à la victoire et/ou au titre mondial.
6. La Scuderia Ferrari concède un espace sponsoring personnel sur la combinaison du pilote Ayrton Senna pour les saisons 1993 et 1994.
7. La Scuderia Ferrari et le pilote Ayrton Senna accepte l'établissement d'une clause de renouvellement du contrat, sur la base des mêmes conditions que le présent contrat, pour la saison 1995.

Précontrat Ayrton Senna- Scuderia Ferrari

1993

L'automne en Angleterre était une sensation qu'il avait oublié avec le temps. Lui qui fuyait systématiquement aux Brésil alors que les premiers frimas arrivaient. Quinze jours après l'annonce officielle de son arrivée, Ayrton Senna est à Guilford, dans les nouveaux bureaux de l'ingénieur John Barnard. La future monoplace était déjà en finition à Maranello, mais le brésilien voulait s'assurer du développement de la saison 1993. Pour cela, deux souhaits : Une suspension active et un V12 proposant une puissance supérieur à 750cv.

Face à lui, Barnard exposa sa philosophie. Visant à faire évoluer le projet FA92 dans sa globalité, pour développer une machine 1994 reprenant un concept extrême de son design Benetton 91. Senna lui explique qu'il ne

faut pas apporter trop d'innovations d'un coup. Se rappelant l'expérience de la Lotus T99 et sa McLaren MP4/7 de l'année 1992. Barnard comprend ce que le pilote brésilien exprime.

Le courant passe bien entre les deux hommes. La nouvelle monoplace, la F93A est présentée le 24 décembre 1992. La ligne est effectivement une évolution du design précédent, les pontons sont plus haut et moins travaillés. Le discours est à la fiabilité. Côté couleur, c'est le retour du blanc autour du cockpit, rappelant les 312 T de l'époque Lauda des années 70. Le clin d'œil amuse Senna, qui se soucie plus de la fiabilité de l'ensemble. D'ailleurs les premiers essais de Janvier à Fiorano sont volontairement discrets, malgré la présence de milliers de tifosi derrière les grillages, scrutant la nouvelle monoplace et le casque jaune faisant hurler le douze cylindre italien en ligne droite. Beaucoup ont été impressionné par les passages de rapport du pilote brésilien au freinage.

Du jamais vu.

Durant toute la période des essais privés, la Scuderia a évité son monde. Annulant

la séance d'Estoril au dernier moment. La rumeur courait que la monoplace était difficile à piloter et peu performante. Un classique.

En Afrique du Sud lors du premier Grand Prix de la saison 1993, sur le circuit de Kyalami, la Ferrari F93A est victime d'une suspension active récalcitrante durant les essais libres. Senna débute la course à la 2ème place sur la grille.

La confiance est de mise. Malgré un tête à queue pendant le warm-up du dimanche.

Le lendemain la course présentera un scénario inattendue : Un bon départ de Senna, en tête de la course au 8ème tour, un arrêt aux stands pour des problèmes de tenue de route au 14ème tour, il est 7ème. Il attaqua pour pointer en 3ème position au 39ème tour et s'arrêta pour de bon au 50ème tour.

Problème de boîte de vitesses.

Au Grand Prix suivant, chez lui au Brésil, Senna est 3ème sur la grille, derrière les Williams-Renault. Damon Hill réalisant sa première pole position devant Alain Prost. Malgré un départ raté de ce dernier, Senna pointe deuxième au

premier virage et chasse Hill. Après 22 tours, Prost remonte 3ème au classement et met la pression sur Senna avant les premiers changements de pneus.

Le moment ou la pluie s'invita.

Senna plonge dans les stands, devant un Prost incrédule. Ce sera le tournant de la course.

La pluie devenant tropicale inonde le circuit.

Schumacher part à la faute, Damon Hill ralenti fortement. Senna prend la tête de la course devant les houras des quelques brésiliens encore présent dans les tribunes face à la tempête.

La démonstration est magistrale, il reste 10 tours et Senna à 40 sec d'avance sur Hill qui s'accroche et Prost. Alors que la caméra de télévision cherche les adversaires, le zoom violent surgit sur les écrans de télévisions. Senna abandonne. Monoplace en feu.

Victoire d'Alain Prost. Qui n'en demandait pas tant.

Au classement :

Prost : 20 pts

Senna : 0 pt

A Donington Park, lors du GP d'Europe, Senna réalise sa première pole de l'année, juste devant Prost. Sous la pluie le lendemain, Senna devra compenser l'inconstance de l'équipe lors du changement des gommes et termine 2ème. Marquant ainsi ses premiers points avec Ferrari. Mais toujours derrière Prost qui remporte confortablement la course.

Pour le GP de Saint Marin, Senna est satisfait, le V12 3,5L dispose d'une évolution apportant 15cv supplémentaires. Mais surtout plus de disponibilités à bas régime. C'est la première fois que les ingénieurs moteurs de la Scuderia Ferrari réalise un moteur, selon les exigences d'un pilote. De mémoire d'ancien, la dernière fois que c'était arrivée c'était à l'époque de Lauda.

Durant la course, Senna abandonna sur sortie de piste.

Rien à signaler lors du Grand Prix d'Espagne. La Williams-Renault d'Alain Prost domine largement les débats.

Au classement :

Alain Prost : 50 pts

Schumacher : 14 pts

Hill : 12 pts

Senna : 9 pts

Arrive Monaco. Le vendredi, après les premiers essais libres du jeudi, Senna s'entretient avec Rubens Barrichello. Le jeune brésilien, managé par Jakobi et Senna débute chez McLaren. L'ancienne écurie du triple champion du monde dispose d'un V8 Ford client. Barrichello cumule 7 pts en ce début de saison. Mais il se sent bien dans l'écurie. Ron Dennis, qui était réticent à le signer, est plutôt satisfait des performances du jeune brésilien. Faute de mieux.

Dans les rues de la principauté, Prost en pole position, Senna à ses côtés en première ligne.

Que se passera t'il lorsqu'ils atteindraient le virage de Sainte-Dévote ? Le scénario du Grand Prix du Japon 1990 s'agitait comme un spectre. Senna haussa les épaules, les enjeux sont désormais différents. Finalement, à l'extinction des feux. Prost rate son départ, Senna vira en tête au premier

virage proprement. Le premier virage tant redouté n'a pas tenu ses promesses. La course aura un rythme élevée. Senna n'ayant qu'un seul rival en la personne de Michael Schumacher et sa Benetton Ford, qui est très agile entre les rails de Monaco. L'abandon au 3ème tour de ce dernier sur une fuite d'huile permet à Senna de l'emporter avec 36 secondes d'avance sur Damon Hill et sa Williams-Renault et 1 min sur son équipier chez Ferrari, Jean Alesi, qui inscrit ici ses premiers points de la saison.

Classement :

Prost : 52 pts

Senna : 19 pts

Hill : 18 pts

Schumacher : 14 pts

Au Grand Prix de France, Jean Alesi annonce son départ de Ferrari et son introduction dans la galaxie Ayrton Senna Management, aux côtés d'Alain Prost, Rubens Barrichello et Senna, lui-même. Quelques semaines plus-tard, Alesi signe avec Benetton pour 1994 et 1995.

Les courses s'enchaînent toutefois, avec un avantage pour les Williams-Renault d'Alain Prost et Damon Hill. Mika Hakkinen avait remporté la première victoire de McLaren au GP du Japon et Michael Schumacher avec la Benetton au GP du Portugal.

Alain Prost est déjà titré champion du monde 1993.

Au classement avant Adelaïde :

Prost : 113 pts

Hill : 65 pts

Schumacher : 52 pts

Senna : 49 pts

La dernière victoire de la saison à Adelaïde sera pour Senna. Dans une configuration ressemblant à Monaco et la même inconnue à l'approche du premier virage.

Senna avait cette fois-ci remporté la pole position avec Prost à ses côtés. Ce dernier n'ayant rien à jouer, Senna vire en tête. Alain Prost terminera 2ème derrière le brésilien.

Au classement 1993 :

Prost : 119 pts

Hill : 69 pts

Senna : 59 pts

Schumacher : 52 pts

Bien que la Williams-Renault ait cumulé 12 victoires durant la saison, la saison n'a pas été si mauvaise pour Ferrari qui termine 2ème du championnat des constructeurs, deux points devant Benetton. Malheureusement, Senna avait fait beaucoup d'ombres à Jean Alesi. Ce dernier n'inscrivant que 16pts durant la saison. Souvent en proie à des problèmes de fiabilité de sa machine.

Lors du discours aux personnels de l'usine de Maranello, Luca di Montezemolo est aux anges : Deux victoires et une pole position. Le patron italien estime le bilan positif et le retour à la victoire qu'il espérait secrètement.

Les espoirs sont permis pour l'année suivante.

Senna sera longuement applaudit par le personnel de l'usine Ferrari.

De son côté, Alain Prost après avoir hésité, annonce qu'il prolonge son aventure avec Williams-Renault pour 1994. L'objectif étant d'égaliser Juan-

Manuel Fangio dans les tablettes de l'histoire.

L'hiver sera enrichissant pour Senna. Pour la première fois de sa carrière, il décide de faire une longue escale en Europe durant l'hiver. Au programme, rendez-vous à la Chaux de Fond en Suisse aux sièges de TAG Heuer, pour signer un contrat d'ambassadeur, mais également en Italie dans l'usine Ducati qui lui présente le premier prototype de sa 916 Senna. Une série limitée grise et rouge du plus bel effet. Durant six semaines, Senna va conclure 4 contrats d'affaires et reste discret sur ses ambitions.

En décembre, à Paris-Bercy, Ayrton Senna et Alain Prost sont les têtes d'affiches du Karting Paris-Bercy. Le quadruple champion du monde gagne la course en équipe, tandis que Senna en combinaison blanches ornés de ses partenaires remporte l'individuel. Les deux rivaux ont le sourire lors de cette soirée magique pour les fans.

1994

A l'aube des premiers essais 1994 à Fiorano, Ayrton Senna s'entretient au téléphone depuis le Brésil avec Luca di Montezemolo sur les forces en présence pour la saison avenir. Williams-Renault est toujours favori devant l'étonnante Benetton-Ford (très stable), tandis que McLaren évoluant avec le V10 Peugeot ne serait pas compétitive avant le milieu de la saison.

Avec le maintien des suspensions actives, mais en supprimant l'ABS et l'anti-patinage, la Fédération Internationale de l'Automobile souhaite un nivellement des performances. Ferrari estime avoir l'expérience et les bonnes armes pour la saison 1994.

Côté voiture, l'ingénieur John Barnard a développé une 412 T1 plus compétitive

en se basant sur les recommandations de Senna.

Côté moteur, Ferrari avait embauché durant l'hiver Osamu Goto, le sorcier nippon de Honda, qui a pour mission de construire, pour la deuxième partie de saison, un nouveau moteur V12 Ferrari et améliorer l'existant, simple évolution de l'an dernier, visant les 800 cv.

Enfin, Senna était heureux de retrouver son ancien coéquipier, l'autrichien Gerhard Berger. La cohabitation avec Alesi avait été trop compliquée la saison précédente. Plongeant souvent l'équipe dans des aspects sombres qui étonnait Senna. Jamais dans ses précédentes équipes, les performances de son équipier avait eu une influence sur l'ensemble de l'équipe.

Dès la première course de cette saison 1994, à Interlagos, devant un gigantesque tifos exposant la tête du petit personnage de Senninha, une BD éducative à destination de la jeunesse brésilienne, le duel est impressionnant avec Michael Schumacher.

Le pilote allemand réalise la pole, et remporte la course devant Senna. Alain Prost abandonna durant la course, et se plaindra devant les micros de la télévision française de la FW16, qu'il juge depuis le début des essais privés, dangereuse.

Senna remporte la course suivante au Pacifique devant Schumacher.

Au classement après 2 courses :

Schumacher : 16 pts

Senna : 16 pts

A Imola, c'est un doublé Williams-Renault. Damon Hill devant Alain Prost. Schumacher complète le podium, tandis que Senna abandonne sur sortie de route. A Monaco, Hill remporte la course encore une fois devant Prost. Senna malgré une 3ème pole position de suite complète le podium. Mais dans l'impossibilité de suivre le rythme des Williams.

Au classement :

Hill : 22 pts

Schumacher : 20 pts

Senna : 20 pts

Prost : 13 pts.

Le Grand Prix d'Espagne délivrera une incroyable bagarre entre Schumacher et Senna pour la victoire. Moins d'une seconde sépare les deux hommes sur la ligne d'arrivée, au profit du brésilien. C'est au Canada, la course suivante, que Prost remporte sa première victoire de la saison, et récidive à Magny-Cours, en France, avant d'annoncer sa retraite sportive !

Le jeu n'en valait plus la chandelle pour le quadruple champion du monde français. La Williams, FW16 étant trop dangereuse et compliquée à mettre au point, Prost estimait que cela n'en valait pas la peine de jouer sa vie pour un potentiel cinquième titre et imposer ses choix face au directeur technique, Patrick Head.

Le conflit et l'incompréhension était trop important entre les deux hommes.

Le lendemain de la course nivernoise, dans sa maison en Suisse, Alain Prost échange avec Ayrton Senna sur son choix. L'agent, Julian Jakobi devant arrivé que le lendemain pour présenter la proposition de prolongation que Ferrari

propose au brésilien pour 1995. Cela avait été la surprise, car comme à son habitude, Prost avait décidé d'arrêter, sans avertir ses partenaires. Assis face à face sur la terrasse avec piscine, les deux hommes échangent techniques. Senna comprends que la Williams est horriblement dangereuse. Alternant ainsi le sous-virage et le survirage d'un tour à l'autre. Les victoires de Damon Hill et de Prost ayant été obtenu uniquement via des réglages spécifiques et beaucoup d'appuis pour libérer la puissance du moteur V10 Renault afin de stabiliser le survirage.

En fin de semaine, Jakobi obtient un accord avec Williams suite au départ à la retraite de Prost. Nigel Mansell est annoncé comme remplaçant du français lors du Grand Prix d'Angleterre.

Le départ de Prost provoque une secousse chez Williams, l'ensemble de l'équipe technique d'exploitation n'écouter plus les remarques de Prost, car la monoplace a remporté des courses avec Damon Hill. Ce dernier étant toujours en lice pour le championnat. A l'usine de Dicdot, le designer Adrian

Newey mobilisa des ressources pour concevoir une évolution B, sur la base des recommandations de Prost. Car en définitive le manque de rigidité du châssis FW16 était importante, surtout sur la partie centrale de la monoplace, pour exploiter l'aérodynamisme extrême proposé par la suspension active et le train arrière révolutionnaire. Newey présenta à Frank Williams et Patrick Head son projet comme une évolution afin de préparer 1995. Après validation de la direction, le pack B apparaîtra au Grand Prix de Belgique.

De son côté Senna est frustré et l'exprime à Prost ce jour de juillet 1994. Une nouvelle 412 T1 B est prévue pour le Grand Prix d'Allemagne avec le nouveau moteur V12 de Goto, que l'on annonce d'une puissance de 830cv. Alain Prost est impressionné par la puissance du moteur, estimant que c'était 100 cv de plus que ce qu'il avait eu en 1990/1991 chez Ferrari. Senna annonce à Prost que John Barnard lui avait présenté le design de l'évolution, qui était plus fin que le modèle d'origine.

Reste que dans les faits, le bilan à la mi-championnat est contrasté.

Au classement d'abord :

Schumacher : 52 pts

Prost : 36 pts

Hill et Senna avec 28 pts.

Cinq pôles positions ont été réalisé par Senna en huit courses, mais malgré les victoires au Pacifique et Espagne, c'est trois abandons qu'il faut indiquer dans le bilan comptable.

Luca di Montezemolo annonce à ses pilotes que l'intérêt est de viser le podium du championnat du monde des constructeurs, auquel Ferrari a un réel atout à faire valoir.

En effet, le début de saison de Berger est solide avec 19 pts et quatre podiums.

A mi-championnat, Ferrari cumul 47 pts, après le double abandon du Grand Prix d'Angleterre. Benetton revendique 69 pts et Williams 64 pts.

Après le Grand Prix d'Angleterre, la Scuderia Ferrari annonce le renouvellement de contrat d'Ayrton Senna pour la saison 1995.

La deuxième partie du championnat du monde sera compliquée. Michael Schumacher, avec sa Benetton Ford, sera titré champion du monde au Grand Prix du Portugal, lors de la 13ème course. Désormais l'ambition est de savoir qui terminera second au classement. Senna marquera 23 pts supplémentaire et ajoute 3 poles à son palmarès. Finalement, Damon Hill terminera 2ème à 26 pts du champion allemand.

Le bilan pour la Scuderia Ferrari en 1994 est positif : quatre victoires (deux pour Senna et deux pour Berger) et neuf poles positions (huit pour Senna et une pour Berger).

Au classement des constructeurs, Williams-Renault remporte son troisième titre d'affilé (le 7ème au palmarès, devant Benetton Ford et la Scuderia Ferrari qui termine à la 3ème place.

1995

Ce jour du 11 février sera empreint d'un sentiment obscur. Le matin en se réveillant dans sa maison d'Anga dos Res, Senna a un présentiment douloureux. Une âme était partie. Voulant chasser cette pensée négative, il chaussa ses baskets et part courir sur la plage. Deux heures plus tard, la disparition de Juan Manuel Fangio est annoncée à la télévision. Le reste de la journée sera terne pour le champion brésilien. Une idole et une légende du sport avait quitté ce monde. Un profond respect avait accompagné l'amitié entre les deux hommes. Le quintuple champion du monde ne venant plus sur les circuits, la santé de l'argentin se dégradant, Senna lui avait envoyé un mot de soutien.

Senna arrivera seulement en début d'après-midi au volant de sa Honda NSX

noire au siège de son groupe. Sa sœur, Vivianne l'y attend. Le Grand Prix du Brésil approche dans cinq semaines et il faut tout finaliser pour le lancement du projet de sa fondation pour soutenir la scolarité des enfants au Brésil. Le personnage de BD, Senninha s'écoulait à 1 million d'unités à chaque numéro. Le succès poussa à construire des produits dérivés et imaginer un dessin animée à la télévision.

Reste que ce jour-là, Senna était ailleurs. En Europe, prometteuse, la nouvelle arme italienne, nommée 412 T2 démontre un certain potentiel dès ses premiers tours de roues sur le circuit de Fiorano, avec Gerhard Berger. Propulsée par un nouveau V12, toujours conçu par le sorcier nippon Goto, la monoplace annonce la couleur. Par fax, l'ingénieur japonais dévoile la courbe de puissance du nouveau bloc à Senna, qui continue sa préparation physique au Brésil, dans sa villa d'Anga dos Res.

Cela reste impressionnant.

Après hésitation, la Fédération Internationale de l'Automobile confirme que les moteurs seront des 3,5 litres jusqu'en 1997. Les blocs moteurs

passeront à 3 litres en 1998. Toutefois, l'utilisation d'une essence sans-plomb du commerce et non plus spécifique est obligatoire pour 1995.

La puissance baissant ainsi de 25 cv. Mais en réalité, le V12 Ferrari n'avait rien perdu, car le pétrolier Agip lui fournissait un carburant non spécifique depuis la saison précédente. Un moyen de pression pour la Scuderia envers la FIA, afin d'ajuster le règlement. Senna comprend qu'il a 858 cv sous le pied pour les qualifications en ce début de saison et 838 cv pour la course.

En Angleterre, Benetton et Williams sont désormais propulsés par le même moteur V10 Renault qui revendique 820 cv. Le championnat s'annonce puissant pour 1995.

D'ailleurs, lors du Grand Prix du Brésil à Interlagos le ton est donné. Berger signe la pole devant Senna, mais c'est Schumacher qui remporte la course devant le brésilien.

Monaco, avril 1995. Senna rencontre Frank Williams dans son appartement monégasque.

Le patron anglais avait fait un crochet par Nice, suite à une visite des usines Renault à Viry-Châtillon, pour rencontrer le pilote brésilien.

L'échange entre les deux hommes est tendus.

Leur histoire étant une succession d'actes manqués. Mais la volonté de s'unir pour 1996 est présente. Williams lui indique que Renault sera son motoriste jusqu'en 1997 et qu'un contrat de deux saisons pourrait lui être proposé, mais pas à n'importe quelle tarif.

Sous-entendu, pas au tarif Ferrari.

Senna comprend et promet d'en reparler plus tard au Grand Prix d'Angleterre. Un report salvateur, car quelques semaines auparavant, Eddie Jordan lui avait fait une proposition folle. Invitant le pilote brésilien à discrètement visiter sa nouvelle usine de Silverstone, Senna avait débarqué à 21h un soir de printemps pour passer un moment avec le patron irlandais. Les deux hommes se connaissent depuis le passage en F3 d'Ayrton. Jordan souhaitait l'avis du

pilote sur ses installations. Lui confessant son ambition de passer à la vitesse supérieur. Les conseils d'un champion du monde était indispensable. Poliment le triple champion brésilien lui posa des questions. A la fin, dans la voiture le ramenant à Londres, Eddie Jordan proposa 50% du capital de son écurie à Senna. Etonné d'abord par l'offre, il l'a déclina quelques jours plus tard. Avec beaucoup de gentillesse.

Senna va remporter le Grand Prix de Monaco, sa troisième victoire de la saison.

Au classement :

Senna : 36 pts

Schumacher : 26 pts

Hill : 21 pts.

Comme un air de déjà-vu.

C'est à ce moment de la saison que, malheureusement, la Scuderia Ferrari va sombrer.

Senna, malgré une deuxième place au Canada, ne remportera que des quatrième et cinquième place, jusqu'à

son second abandon de la saison en Hongrie.

De son côté Gerhard Berger, troisième à Monaco cumulera trois abandons de suite.

Pendant ce temps, Hill domine le championnat, au soir du Grand Prix de Hongrie, qu'il a remporté :

Hill : 63 pts

Schumacher : 52 pts

Senna : 50 pts.

Au Grand Prix d'Italie, Ferrari annonce le remplacement d'Ayrton Senna par Michael Schumacher pour 1996.

Le fruit d'une sombre histoire en coulisse.

Deux épisodes ont provoqué l'arrêt des relations.

Au cœur du mois de Juin 1994, Senna et Berger sont en essai à Fiorano. Ils testent le premier prototype de la version B de la 412T1. L'autrichien débute ses essais et après quelques tours casse sa mécanique. La journée est terminée.

Voyant son équipier brésilien songeur, Berger vola les clés de la Lancia Delta Intégral HF de Jean Todt et s'amusa à

faire des donuts sur le parking du circuit. Senna y était allé un peu fort et la célèbre voiture de rallye se retrouva sur le toit. Le sourire du brésilien et l'hilarité de son équipier contrastait face aux yeux furieux de Jean Todt, lorsqu'il découvrait son véhicule de fonction.

Retour en Avril, 1995 à Monaco.

Ayrton Senna rencontre Frank Williams pour discuter d'un possible transfert pour la saison suivante. Williams doute du potentiel de Damon Hill pour remporter un titre de champion du monde des pilotes et Senna pense que la saison 1995 chez Ferrari est finalement gâchée. Certes, il dominait alors le championnat, mais il y avait quelques choses à l'usine de Maranello qui n'allait pas. L'abandon au GP d'Espagne, suite à un mauvais changement de pneumatique a interrogé le champion brésilien.

Ce n'était pas normal.

Un témoin anonyme, voyant Williams sortir de l'immeuble monégasque du triple champion brésilien, informa quelques jours plus tard Jean Todt.

La fin de l'histoire entre le triple champion du monde et la Scuderia était acté.

En Août 1995, l'abandon de Senna lors de la course hongroise a permis de faire tomber le masque. Jean Todt indique au brésilien que les conditions de son renouvellement de contrat pour 1996 ne sont pas confirmées.

Le team manager français prétextant un débat interne dans l'usine sur l'implication technique du triple champion du monde.

Senna, de son côté estime que la saison 1995, comme celle de 1994 n'a pas été à la hauteur de ses espérances. Les performances sont réelles, huit pôles position en 1994, et déjà neuf cette saison (au soir du GP de Hongrie), mais il y a trop d'erreurs stratégiques face à Benetton et Williams.

La rupture devenait inévitable.

Todt, renseigné par son réseau, lance à Senna qu'il sait qu'il discute avec Williams pour 1996. Lâchant un mystérieux : « *dans ces conditions nous répliquerons Ayrton. Désolé. L'intérêt de Ferrari avant tout.* »

Le vendredi du Grand Prix d'Italie, la signature de Schumacher est annoncée, avant que Ferrari ne dise adieux à Senna.

« *L'élégance n'est pas le point fort des italiens* », songea le brésilien, qui sur le champs ira signer son contrat Williams pour 1996 et 1997, pour 16 millions de dollars de salaire annuel dans le motorhome de l'équipe anglaise.

L'image, captée par des journalistes qui ont vu, le triple champion du monde brésilien signer son contrat à la table de Frank Williams. La photo fera le tour du monde et l'information parasitera l'effet d'annonce du duo Schumacher/Ferrari.

Une guerre des mots et d'image qui avait déjà lassée Nigel Mansell, que Senna remplacera. Le champion du monde 1992, annoncera discrètement sa retraite quelques jours plus tard. Après une non moins discrète saison 1995.

Le reste de la saison avec Ferrari sera ainsi une suite marquée par plusieurs abandons. Trois pour Senna (en Italie, Portugal et Europe), quatre pour Berger (Italie, Europe, Japon et Australie). Les deux dernières victoires de la saison de Senna, lors du GP du Japon et Australie, ne sont qu'une faible satisfaction pour conclure une saison marquée par le retour de Schumacher au championnat, avec 4 victoires de suite. L'allemand

remporte pour la deuxième fois de suite le championnat du monde des pilotes.

Au classement 1995 :

Schumacher : 104 pts

Hill : 93 pts

Senna : 79 pts

Mansell : 48 pts

Berger : 41 pts

Alesi : 36 pts

Williams remporte son 8ème titre des constructeurs, 1 pt devant Benetton et 21 pts devant Ferrari.

1996

L'épisode Ferrari derrière lui, Senna se présente devant la presse comme un prétendant au titre de champion du monde pour 1996 avec Williams-Renault.

Le duo Senna/Hill est considéré comme le plus solide de la saison.

En Janvier 1996, McLaren-Mercedes Benz laisse entendre un retour d'Alain Prost en remplacement de David Coulthard. Le pilote français hésite. Il a essayé la MP4/10 et le modèle 11. La compétitivité est présente. Ron Dennis lui promet le plus grand contrat de l'histoire. Julian Jakobi, représentant de la société de management ASM n'en revient pas lui-même : 26 millions de dollars pour 1996.

Un long appel téléphonique avec Senna, convainc Prost de se lancer. Une

hésitation à rallonge qu'utilise Ron Dennis, qui finalement prolongera David Coulthard.

Un épisode de plus, précisant que l'époque des titans qu'étaient Prost, Senna et Mansell était désormais révolu. Mansell parti aux USA pour un ultime défi, Prost amer de son retour avorté débuta des démarches pour développer son projet d'écurie de F1 avec le soutien d'ASM. Senna se retrouve seul rescapé de son espèce. Une solitude qui le pèse.

En coulisse, alors que Senna réceptionne sa F50, jaune. Cadeaux de remerciement de Luca di Montezemolo pour son passage chez Ferrari. Julian Jakobi lui annonce que Honda Motors Co souhaite signer un contrat d'importation au Brésil. Distribuant déjà Audi depuis 1994, via le même type de contrat, l'affaire rapportera 700 millions de dollars par an. Bientôt 1 milliard pour 1998 selon les prévisions. Une affaire avec Honda pourrait lui rapporter autant. Senna demande à Jakobi de continuer les discussions avec le constructeur japonais. Acceptant de donner de sa personne auprès des responsables nippons.

Dès Melbourne 1996, le ton est donné. Après une lutte importante avec son équipier Damon Hill, Ayrton Senna remporte la première course, puis les six suivantes, établissant un record de sept victoires de suite, en début de saison.

La FW18 de Williams. Création d'Adrian Newey est absolument exceptionnelle. Disposant d'un système d'échappement soufflés dans le diffuseur, elle permet à Senna d'avoir un regain de puissance et de stabilité dans les virages. Le triple champion du monde estime que cette machine est au niveau de la MP4/4 de 1988, la monoplace de son premier titre de champion du monde. Une arme absolue sur les circuit.

Son seul rival est Damon Hill.

Au soir du Grand Prix d'Espagne :

Senna : 70 pts

Hill : 38 pts

Schumacher : 29 pts

La suite du championnat sera entendue.

Hill remporta les courses du Canada, France, Allemagne puis Hongrie et

Japon. Senna la Grande Bretagne, l'Italie et le Portugal.

Tous les records explosent cette saison-là.

Le bilan 1996 est sans appel : dix victoires et seize pôles pour Senna, 125 pts au championnat et un quatrième titre de champion du monde pilote.

Damon Hill n'a pas démerité, avec ses cinq victoires et 105 pts. Williams-Renault cumulera 230 pts et emporte son 9ème titre de champion du monde des constructeurs.

Derrière, Ferrari accrocha une deuxième place devant Benetton pour 1 pt. Mais à une année lumière.

Discrètement, avant le Grand Prix d'Angleterre, un pilote arrive en jeans et sweat trop grand pour lui dans le garage blanc qui l'attendait. Sans un mot, le jeune homme tourne autour de la monoplace grise qui est préparée. Posée sur ses roues. Attendant son pilote. Ron Dennis qui avait fait le déplacement à Silverstone lors de cet essais a le sourire. Bien que tendue par l'enjeu.

Cet essai avait été âprement décidé en coulisse. Senna et Jakobi imposant à Dennis une signature de contrat d'une année (avec option pour la suivante) afin de garantir que le pilote dispose d'un package type Grand Prix pour son premier essais de trois jours. Particularité, une feuille volante annulant tout, en cas de déception réciproque.

Jacques Villeneuve entre dans sa monoplace et construit sa séance de manière impressionnante. Le vainqueur des 500 miles d'Indianapolis 1995 et double vainqueur du championnat CART est le nouveau poulain de l'écurie ASM. Un poulain à 6 millions de dollars, estima Ron Dennis. Villeneuve terminera ses premiers essais avec un meilleur temps que Coulthard et Hakkinen.

L'émergence de Villeneuve vient compléter la galaxie de pilote. Jean Alesi après l'épisode Benetton avait signé avec Jordan jusqu'en 1997. Rubens Barrichello accepta l'offre de Ferrari pour 1997. Le remplaçant du brésilien dans l'écurie de Woking était désormais trouvé. Jacques Villeneuve est annoncé

comme pilote McLaren-Mercedes pour 1997.

Durant l'hiver, Alain Prost, finalise l'acquisition de Ligier Sport pour 20 millions de dollars et entame des négociations avec Peugeot pour la fourniture d'un moteur pour 1998. L'opération sera la principale attraction du paddock durant cette période.

Au Brésil, Senna se repose et regarde la proposition d'un projet de film sur la course automobile que lui a envoyé Bernie Ecclestone. Un premier jet de 12 pages d'un scénario à l'appui. Esquissant un sourire, Senna se voit en Tom Cruise et cela le fait rire. Malgré tout, l'idée d'un film sur la F1 l'inspire pour une carrière future.

1997

Déterminé comme jamais, Senna entrevoit la saison 1997, comme celle de son cinquième titre. En sachant que Ferrari, Benetton et McLaren-Mercedes vont revenir dans le jeu et ne pas se laisser humilier comme durant la saison 1996.

En coulisse, Frank Williams est satisfait de l'entente de ses deux pilotes. Mais demande à Hill de calmer ses prétentions de salaire.

La FW19, dernière réalisation d'Adrian Newey pour l'équipe avant une pause qu'il aspirait, est une merveille de pilotage et de puissance. Renault fournissant son ultime moteur RS9 permettant de disposer 870cv, voir 900

cv, selon les sources. En réalité Bernard Dudot, le directeur technique de Renault Sport indique au brésilien que la puissance serait de 850 cv en début de saison.

Ayrton Senna débute bien au Grand Prix d'Australie en obtenant la pole position. Mais c'est Damon Hill qui remporte la course, Senna deuxième.

A l'arrivée du Grand Prix de Monaco, le bilan comptable est clair : Damon Hill est leader avec 40 pts et Senna 16 pts. Les deux Williams sont devant McLaren et Ferrari au classement.

Malheureusement, le virage de Sainte-Dévote à Monaco sera le théâtre du premier accrochage entre les deux pilotes Williams. Jacques Villeneuve remportera au volant de la McLaren, la course monégasque pendant que l'ambiance devient lourde du côté de Frank Williams.

L'annonce d'une guerre franche.
Williams avait l'habitude des duels. Reutemann/Jones en 1981, puis Piquet/Mansell en 1986 et 1987 avaient

permis de remporter le titre des constructeurs, mais ont été souvent des échecs pour les pilotes. Hormis pour Piquet qui remportera son troisième titre en 1987.

Senna remporte à la suite, l'Espagne et le Canada. Hill se contentera d'une cinquième place à Montréal pour seule résultats positif.

Au championnat après six courses :

Hill : 42 pts

Senna : 36 pts.

Hill remporte le Grand Prix de France. Puis réplique de Senna qui remporte la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Hongrie et la Belgique, à la suite.

Au championnat il reste cinq courses à réaliser.

Hill : 69 pts

Senna : 78 pts

En Italie, Hill remporte la course et enchaîne avec l'Autriche et le Luxembourg (malgré la forte domination des McLaren-Mercedes pendant 50% de

la course). De son côté, Senna termine sur le podium, limitant la casse.

Au championnat, alors qu'il reste deux courses à disputer :

Hill : 99 pts

Senna : 92 pts

Les Williams sont encore une fois seule au monde. Derrière, David Coulthard et sa McLaren-Mercedes est troisième du championnat avec 47 pts, devant Michael Schumacher et sa Ferrari 42 pts et Jacques Villeneuve sur l'autre McLaren-Mercedes avec 31 pts.

Au championnat des constructeurs, Williams-Renault dispose de 191 pts, devant McLaren-Mercedes avec 78 pts et Ferrari avec 62 pts.

Avant de partir pour Suzuka, Frank Williams convoque ses deux pilotes dans son usine de Grove.

Il sait désormais que, quel que soit le résultat de cette saison 1997, il y aura des dégâts.

Il avait prolongé jusqu'en 1999 avec Damon Hill durant l'été, mais les négociations avec Senna était au point mort.

Pire, les changements de réglementations pour 1998, avec des voies plus étroites, coûtent beaucoup d'argent en développement à l'équipe anglaise.

De plus l'évolution de la réglementation moteur passant à 3L et le retrait de Renault a imposé au patron anglais à payer ses moteurs pour la saison 1998.

L'heure n'est donc pas à faire exploser les salaires.

Williams n'en a plus les moyens.

Tout juste a t'il accordé 10 millions de dollars à Hill pour les deux prochaines années. Mais Senna ? Avec 16 millions de dollars pour 1996 et 1997, le brésilien pourrait revendiquer un salaire proche de celui de Schumacher chez Ferrari, soit 20 millions.

Une perspective qui effraie l'homme fort de Grove, estimant le prévisionnel de son budget 1998 à 120 millions de dollars.

De son côté, Julian Jakobi, au nom de Senna, avait beaucoup de difficulté à communiquer avec Frank Williams durant cette saison 1997. En dernière réponse pour le Grand Prix de Grande-Bretagne, le patron britannique a

proposé un deal étonnant : 10 millions de dollars et 1 million de dollars par victoire pour 1998 et une option pour 1999, avant de retirer l'offre et d'attendre le Grand Prix du Japon pour décider. Senna, dans un premier temps semblait déçu.

Mais cela fait partie du jeu.

Jakobi estime toutefois que cette proposition signifiait que Williams ne ferait pas le choix entre les pilotes pour le titre 1997.

Une saison qui avait encore deux courses à délivrer : Japon et Europe à Jerez.

Au Japon, Damon Hill comprend que s'il termine deux fois deuxième pour les deux prochaines courses, le titre lui échappera pour un point seulement. Il n'a pas d'autre choix que de gagner. Pour Senna, même scénario. Deux victoires pour obtenir son cinquième titre de champion du monde.

Le résultat au Japon : Victoire de Senna devant Hill.

Hill : 105 pts

Senna : 102 pts.

Le soleil de Jerez de la Frontera aura un parfum de dernière tragédie.

Trois hommes sont en pole position avec le même temps : Senna, Hill et Schumacher. Il est décidé de faire partir Schumacher en premier, car il a été le plus prompt à réaliser le meilleur temps. Egalisé par les deux pilotes Williams. Hill partira deuxième, Senna troisième. La stratégie du dernier run s'est retourné contre le brésilien.

Dimanche, au feu vert Schumacher partant devant, suivi de Hill, Senna est emporté par des problèmes de pneumatiques. Il change ses pneus au bout de dix tours, tandis que devant le duel s'annonce pour la victoire entre Schumacher d'un côté et le titre de pilote pour Hill de l'autre.

Damon Hill savait qu'il n'avait pas à forcer. Terminer deuxième et Senna éventuellement troisième est un bon scénario pour lui.

De son côté, Senna reparti sixième remonte au classement. A la lutte avec les McLaren de Coulthard et Villeneuve.

Il pointe quatrième au 45ème tour. Il en reste 24 à réaliser.

Au 48ème tour, Schumacher sort trop large dans un virage et se remet en piste. Apportant des gravier sur la piste. Hill tente de le dépasser et les deux hommes se percutent. Schumacher abandonnera aux stands peu après. Du côté de Damon Hill, l'hésitation est de mise. Il est en tête, mais sa voiture est touchée. Derrière, Coulthard devance Senna qui est donc troisième.

Il faut tenir.

Sur le mur Williams, la tension est palpable. Les mécaniciens indiquent tour après tour l'écart entre Hill et Senna.

Il réduit progressivement.

Au 61ème tour, le duo Coulthard/Senna rejoint Hill et le dépasse sur la ligne droite des stands. A ce moment de la course, Hill est toujours champion.

A trois tours du but, Coulthard explose son moteur Mercedes devant la Williams de Senna. Ce dernier réalisa une manœuvre reflexe au moment du nuage de fumée pour éviter la voiture du leader, et prend la tête devant Hill, qui pilote une Williams meurtrie et qui entrevoit la

menace Villeneuve, avec les Benetton dans son sillage.

Au drapeau à damier, Senna remporta la victoire. Damon Hill terminera derrière Villeneuve à la troisième place.

Senna remporte le titre.

Son 5ème.

Senna : 112 pts

Hill : 109 pts

Williams célèbre son dixième titre de champion du monde des constructeurs avec 223 pts.

Au total : seize victoires (sept victoires pour Hill, neuf pour Senna) et dix-sept pôles positions (dix pôles pour Senna et sept pour Hill).

Le succès est total.

En conférence de presse d'après course, sous le soleil ibérique déclinant. Marqué par un Grand Prix qui a illustré ses difficultés durant la saison, Ayrton Senna annonce à la surprise générale, sa retraite sportive devant les médias du monde entier. Décidant de se consacrer à ses affaires et sa fondation, créée en 1995,

pour soutenir l'éducation au Brésil. L'information fera le tour du monde.

Le bilan de carrière est impressionnant : 966 pts inscrits, 64 victoires et 106 pôles positions. Avec 5 titres, Senna rejoint Fangio au sommet et domine toutes les statistiques.

Les médias, la presse et ses rivaux saluent une carrière incroyable. Ron Dennis, Luca di Montezemolo, Bernie Ecclestone et Frank Williams saluent le pilote. Berger, Hill, Prost, Nakajima, Boutsen, Barrichello, Villeneuve, Alesi, Schumacher et même Nelson Piquet, l'ancien rival brésilien, ont un mot pour lui. Emerson Fittipaldi lui rend hommage avec Roger Penske sur une livrée spéciale lors de la dernière course de Fontana quelques semaines après l'annonce de la retraite. L'ensemble étant soutenu par le géant du tabac Philip Morris. Après les départs de Prost courant 1994 et de Mansell fin 1995, la page se tournait pour Senna et la Formule 1. Une nouvelle génération, incarnée par Schumacher, Coulthard, Villeneuve, Hakkinen pouvait s'exprimer librement.

Début Décembre 1997, Damon Hill annonce sa retraite sportive à la stupeur générale. La perte de quatre titres de champion du monde de suite a eu raison de sa santé mentale. Son contrat est résilié et Giancarlo Fisichella est annoncé, juste avant Noël, pour le remplacer en 1998, comme pilote Williams.

1998

Six semaines plus tard, au milieu de la campagne nivernaise, le bruit hurlant d'un moteur F1 envahie la brume hivernale entourant le circuit.

Nous sommes le 14 janvier 1998, Ayrton Senna réalise un discret test à Magny-Cours de l'AP01 Peugeot.

Le visage est sombre.

Après deux tests la semaine précédente, le potentiel de la monoplace bleue interroge. A la fin de cette première journée d'essai le manque de compétitivité de la voiture et la puissance du moteur Peugeot ennuie le quintuple champion du monde brésilien. Le long entretien qui suivra entre Prost et Senna, dans une chambre d'hôtel Holiday Inn de Nevers, permet au français de sortir avec plusieurs notes.

L'empattement doit être augmenté pour lutter contre le sur virage, Senna conseil l'embauche de John Barnard. Ce qu'approuve Prost. Senna envoie également des recommandations à Jean-Pierre Boudy de Peugeot Sport. Ce dernier reste sourd aux remarques.

Fin Février 1998, Ron Dennis ayant appris l'essai Prost lance l'idée d'un retour de Senna pour 1999 chez McLaren. Immédiatement la rumeur d'un contrat de 30 millions de dollars est annoncé.

En vain.

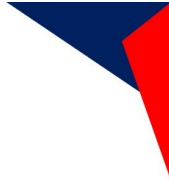
Senna, sous l'impulsion de Julian Jakobi, annonce qu'il sera consultant pour Prost Grand Prix en 1998 et 1999. Contre un salaire de 40.000 dollars la première année et 75.000 dollars la deuxième. Symbolique, mais utile pour les deux hommes. Ayrton Senna aide l'équipe française dans sa recherche de partenariats. Côté affaire, Audi SA annonce à Ayrton Senna Group que son contrat d'importation expirant en 1998 ne sera pas renouvelé. Un contrat de 1 milliard de dollars par an.

La marque allemande, en pleine ascension propose de conclure l'accord par anticipation pour 500 millions de dollars. En parallèle, Honda annonce à Julian Jakobi qu'elle envisage un retour en F1 en 2000 avec sa propre équipe.

Une monoplace sera lancée début 1999. Le constructeur demande s'il est possible pour Ayrton Senna d'essayer la nouvelle machine.

Senna accepte, mais l'essais doit se dérouler en Afrique du Sud.

Loin des regards.



NOTE RETOUR ESSAI APO1: Ayrton

Aérodynamique hypersensible, difficulté sur les changements d'assiettes.

Piquage en freinage, cabrage à l'accélération et centre de poussée verticale se déplaçant d'avant en arrière.

Augmentation de l'empattement ?

Sous-virage et survirage dans les négociations de virages. Résultant du problème cité plus haut.

Boite de vitesse difficile, lourdeur sur l'arrière et manque de fiabilité avec la suspension arrière.

A revoir vite !

Garder une boite en long ou transversale ?

Côté moteur, perte du moteur entre 10 et 12.000 tr/min. Puissance délivrée trop haut dans les tours. Moins de brutalité dans les hauts régimes et plus exploitables en moyen régime. Il est possible d'atteindre les 800cv ?

Ayrton pense que les ingénieurs vont mettre une demi-saison pour comprendre la voiture. Voir pour trouver les moyens d'avoir deux équipes de conception pour ??.

1999

Après avoir réalisé un essais de l'AP02, qui est une nette amélioration en termes de performances par rapport à la précédente monture. Senna s'envole pour Kyalami. Dans le garage, une monoplace blanche immaculée. Ornée d'un simple logo Honda sur la carrosserie. Ayrton Senna, silencieux tourne autour de la machine. Rejoint par Harvey Postlethwaite, qu'il avait déjà croisée chez Ferrari en 1993. Le vieil ingénieur anglais a des soucis cardiaques et s'essouffle rapidement, mais son enthousiasme est communicatif. Senna demande des détails sur les réglages et étudie les datas précédentes.

En combinaisons blanche, le pilote s'installa derrière le volant. Partant pour plusieurs kilomètres d'essais privés. Son retour sera précieux pour le staff

technique Honda. Le moteur était puissant, mais consommait beaucoup et souffrait de faiblesses à haut régime. Le châssis manquait de rigidité dans le changement de direction. Un problème accentué avec la nouvelle réglementation de 1998 sur les châssis. Senna détecte aussi une suspension trop rigide. Défaut de la Prost de l'année précédente.

Les deux jours d'essais sont riches pour les deux parties.

Quelques semaines plus tard, Ayrton Senna contacte Eddie Jordan. La proposition des 50% de 1995 était encore dans un coin de la tête du pilote brésilien. L'irlandais, fidèle à son attitude, avait sciemment oublié la proposition. Indiquant qu'il ne pouvait plus réaliser ce type de transaction, car il avait cédé 40% de son capital à une banque allemande pour 60 millions de dollars. Sans sourciller, Ayrton Senna demanda alors 30% du capital et un pacte d'actionnaire avec Jordan.

Ce dernier comprenant qu'avoir Senna pour 2000 dans son écurie serait un atout

pour séduire Honda dans la fourniture de ses moteurs, accepte.

Au Grand Prix du Brésil 1999, Ayrton Senna et Eddie Jordan annoncent leur partenariat. Rapidement la rumeur de la signature de Jacques Villeneuve est annoncée. A Monaco, Ayrton Senna, Alain Prost et Eddie Jordan présentent la création d'une académie pour jeunes pilotes. L'ambition est de détecter le prochain champion français et brésilien de F1. Thierry Boutsen est annoncé comme consultant. Rejoint par Damon Hill, qui annonce sa retraite quelques mois plus tard.

En Novembre, Ayrton Senna Management annonce l'introduction d'un investisseur dans son capital à hauteur de 49% : LVMH de Bernard Arnault, qui après avoir investi dans Prost GP, souhaite élargir son empire dans le sport automobile. L'opération permet de gagner 50 millions de dollars.

Quelques semaines plus tard, l'empire Nike approche Julian Jakobi pour investir dans la marque Senna, qui rapporte alors plus de 250 millions de

dollars par an. Les chiffres montent. Au total ce sera 500 millions de dollars sur 10 ans que déboursera Nike pour obtenir la gestion des produits dérivés de Senna. Valorisant l'ensemble 1 milliard de dollars.

Confortant son partenariat avec Honda, Senna présente une édition limitée de la NSX limitée à 106 exemplaires seulement. Un modèle spécifique proposant 350 cv de son 3,2L et 200kg de moins sur la balance.

Enfin, la Fondation Senna est la fondation la plus puissante du monde à l'époque, disposant d'un budget de 200 millions de dollars annuels. Permettant depuis 1995 à 1.25 millions d'enfants de faire des études jusqu'à l'université. Viviane Senna annonce ainsi pour 2005 des prévisions de 400.000 enfants aidés par an, soit 2 millions au total.

La plus grande fierté d'Ayrton Senna.

Palmarès F1

1993 – Ferrari

2 victoires – 1 pôle – 59 pts

3^{ème} championnat

1994 – Ferrari

2 victoires – 8 pôles – 57 pts

3^{ème} championnat

1995 – Ferrari

5 victoires – 10 pôles – 79 pts

3^{ème} du championnat

1996 – Williams Renault

10 victoires – 16 pôles – 125 pts

Champion du Monde

1997 – Williams Renault

9 victoires – 10 pôles – 112 pts

Champion du monde



FORMULE 1 UNE UCHRONIE DU SORT

Spécial Ayrton Senna

BUSINESS / book
GP



BUSINESS / book
GP 2024



