

# Introduction

## Mexique, circuit Hermanos-Rodriguez

**A**u matin du Grand Prix du Mexique de la saison 2021, j'étais prêt à miser toute ma fortune sur une victoire de Max Verstappen au championnat du monde des pilotes de Formule 1. C'était la première course du dernier « triple header » de la saison. C'est ainsi qu'on appelle trois Grands Prix qui se déroulent sur trois week-ends consécutifs. À Mexico, l'ambiance est toujours incroyable. Les fans n'ont rien à envier à ceux du Grand Prix d'Italie qui sont déjà une référence en la matière. Le circuit est en plein milieu de la ville, mais il est plutôt difficile d'y accéder à cause des embouteillages monstrueux. Le plus facile est encore de s'y rendre en métro. Mais en ce moment, avec le Covid, ça nous est interdit et on doit se déplacer en bus privé pour éviter les contacts.

Tout l'été, Max Verstappen avait dominé les débats. Avec la dynamique qui était la sienne au moment d'aborder ce Grand Prix, personne ne voyait une autre issue que la victoire finale pour le jeune Néerlandais. Il a d'ailleurs remporté facilement la course après un freinage de fou au premier virage, qui a laissé les deux Mercedes de Lewis Hamilton et Valtteri Bottas derrière lui. Une des

principales qualités de Max, c'est son aptitude à freiner très, très tard. Il n'hésite jamais dans ses manœuvres, quitte à embarquer ses concurrents, parfois hors de la piste.

Ces dernières saisons, j'avais plutôt l'habitude de filmer les sacres de Lewis au Mexique, avec pour cadre cette ancienne enceinte de baseball du dernier secteur de la piste et les dizaines de milliers de spectateurs en furie. Cette année, c'est Max que j'ai filmé en premier, sortant de sa voiture, de dos, avec tout le stadium et les spectateurs en fond. Ça démontre en un seul plan la communion du pilote avec le public. C'est un des seuls Grands Prix sur lesquels on peut réaliser clairement cette image.

Tous les fans attendaient une victoire de l'enfant du pays, Sergio Pérez. Il a finalement terminé à la troisième place mais a été fêté comme un vainqueur. Toute sa famille était là, son père, sa femme, son fils, et ils l'entouraient en chantant et en brandissant le drapeau mexicain. Ce moment très émouvant, je l'ai également filmé.

À côté d'eux, une scène était en totale contradiction avec la liesse et la joie du camp Red Bull. Lewis se tenait prostré avec Angela Cullen, sa physiothérapeute. Ils semblaient complètement abandonnés.

Ces images de Max Verstappen, régnant comme un aigle, de Sergio Pérez qui célèbre son podium comme une victoire, et de Lewis Hamilton et Angela Cullen qui passent presque pour des inconnus et auxquels personne ne prête attention... Un moment incroyable à vivre et à filmer.

## Brésil, circuit José-Carlos-Pace

Le lundi suivant le Grand Prix du Mexique, tout le personnel de la Formule 1 se rend au Brésil par avion pour commencer une nouvelle semaine de course. On a droit à deux jours de repos le mardi et le mercredi, mais avec interdiction de sortir de l'hôtel dans lequel nous sommes logés, toujours à cause du Covid. On essaye quand même de profiter un peu des jardins extérieurs pour se relaxer après un week-end éprouvant à Mexico, à plus de 2 000 mètres d'altitude. Autant dire qu'avec les masques pour se protéger du virus, ce ne sont pas les conditions de travail les plus faciles que j'aie connues.

Ce week-end de course était un peu particulier car, après les Grands Prix de Grande-Bretagne et d'Italie, le Brésil allait accueillir le troisième format de course sprint de la saison. J'adore cette nouvelle idée. C'est assez excitant. Ça offre beaucoup d'actions en piste. Mais il faut pouvoir s'adapter pour comprendre le règlement, les stratégies, et travailler différemment. Il allait donc y avoir une séance d'essais et des qualifications le vendredi, une nouvelle séance d'essais et une course sprint le samedi et la course principale le dimanche. Ça change du format habituel des essais le vendredi, de la qualification le samedi et de la course le dimanche. Il faut se mettre en tête que le vendredi, un pilote et une équipe ont quelque chose à célébrer. On aborde donc le week-end de manière différente avec des images différentes à proposer. Ce format a rendu le week-end complètement fou.

Le vendredi, après avoir réalisé le meilleur temps des qualifications, Lewis Hamilton a immobilisé sa voiture dans le parc fermé, comme le veut le règlement. Max Verstappen est arrivé et a touché avec la main

l'aileron arrière de la Mercedes du Britannique. Mais en Formule 1, il y a des règles. C'est un peu comme dans un club de striptease : tu peux regarder, mais tu ne touches pas ! J'étais sidéré. Je n'avais jamais vu ça. Il allait d'ailleurs être sanctionné d'une amende de 50 000 euros. Mais selon moi, ce geste était intentionnel. Il faut savoir que, tout autour du circuit, pendant que les monoplaces sont en piste, il y a des photographes espions envoyés par les équipes pour photographier leurs concurrents. Cela a permis aux ingénieurs de Red Bull de se rendre compte qu'il y avait un écart de 0,2 mm sur l'aileron arrière de la Mercedes, DRS ouvert. C'est dire la qualité des photos ! Du coup, et c'est encore mon avis, Max a fait ce geste pour attirer l'attention des commissaires, qui ont effectivement investigué, et Lewis a été disqualifié. Il allait s'élancer dernier de la course sprint alors qu'il avait réalisé le meilleur temps. La Formule 1 est un milieu très politique où tous les coups sont permis.

À partir de ce moment-là, Lewis a sorti le grand jeu. Il a éclaté tout le monde, sportivement parlant. De dernier de la course sprint, il est remonté jusqu'à la cinquième place. Il a donc dépassé quinze concurrents. Un peu égoïstement, c'est ce qu'on aime voir. Que les pilotes les plus rapides partent en fond de grille pour nous offrir du spectacle. Il aurait pu s'accrocher avec une autre voiture ou encore faire une erreur et sortir de la piste. Mais il a été parfait. Tout le paddock était époustoufflé par sa performance.

Le dimanche, Hamilton s'élançait finalement de la dixième position après avoir purgé une nouvelle pénalité pour changement de moteur. Rien n'allait dans son sens ce week-end-là. Mais une fois de plus, il a assommé la concurrence. C'était une fusée sur la piste.

Au départ de la course, j'étais positionné au virage numéro 1, l'endroit parfait pour filmer le départ, car à cette heure-là, le soleil est à contre-jour, ce qui rend vraiment très bien en *slow motion*. On arrive à allier le côté artistique à l'histoire de la course qui est en train de se dérouler sous nos yeux.

Tour après tour, Lewis remonte ses concurrents les uns après les autres pour filer vers la victoire. Par sa performance hors norme, il donne un coup de marteau sur la tête de tout le monde : celle de Red Bull, du public, et même la mienne ! C'est vraiment le « Hammertime », comme disent ses fans. Après avoir franchi la ligne d'arrivée, il se saisit d'un drapeau brésilien et le brandit, comme son idole Ayrton Senna en son temps, face au public, au pied du podium, sous l'objectif de ma caméra. Max Verstappen, la tête baissée, vient d'être terrassé par son adversaire. Moi qui, la semaine dernière, voulais mettre toute ma fortune sur une victoire du pilote Red Bull, je suis confus et dans l'impossibilité de dire qui va remporter le championnat à ce moment de la saison.

## Qatar, circuit de Losail

C'est la première fois que la Formule 1 se rendait au Qatar. Personnellement, j'y étais déjà allé à quelques reprises pour travailler, mais pour la discipline, c'était un environnement complètement nouveau. Le circuit de Losail est situé à peu près 15 kilomètres au nord de Doha, la capitale. Il est assez facile d'accès et une fois sur place, il nous a fallu apprendre le circuit, les virages et connaître les infrastructures pour pouvoir fournir le meilleur travail possible.

Cette course a été intégrée au calendrier à la suite de l'annulation du Grand Prix d'Australie. Il était impossible de se rendre dans le pays à cause des restrictions dues à la crise sanitaire et les organisateurs du championnat ont donc trouvé cette solution, ce qui était une bonne idée car le circuit de Losail est de classe internationale et a l'habitude d'accueillir le MotoGP.

Le samedi, après la qualification dominée elle aussi par Lewis, je suis allé voir Max et son père, Jos, dans leur motor-home pour échanger un peu avec eux. Naïvement, je leur ai parlé du Brésil et de la performance exceptionnelle de Lewis. J'ai senti que leurs regards se faisaient un peu plus sombres. J'ai vite compris que je m'y étais mal pris et je m'en suis sorti en souhaitant à Max que tout se passe bien pour lui dans les courses à venir. Il m'a répondu : « Ne t'inquiète pas, tout est sous contrôle. » L'assurance d'un champion ?

Le dimanche, la course se déroulait de nuit, ce qui a immédiatement donné un aspect plus dramatique. À filmer, c'était génial. Si ça ne tenait qu'à moi, on ferait toutes les courses de nuit et sous la pluie. Il me faut du spectacle pour faire de belles images. Lewis Hamilton a une nouvelle fois dominé son sujet et remporté le Grand Prix, se rapprochant encore un peu de Max Verstappen au championnat du monde des pilotes. C'était sa deuxième victoire consécutive après celle acquise au Brésil.

Si la course n'a pas été des plus spectaculaires, en coulisse, c'était une autre histoire. Cette dernière étape du « triple header » a été marquée par une fatigue intense de tout le personnel des équipes et de la Formule 1. La fin de saison était proche mais les organismes avaient de plus en plus de mal à accepter l'accumulation des efforts

consentis. Beaucoup d'entre nous étaient blessés, pas gravement mais avec des maux de dos, des problèmes aux jambes ou aux bras. Physiquement, c'était très difficile, malgré les quelques jours de repos entre les Grands Prix. D'un point de vue personnel, il m'arrive de parcourir plus de 60 kilomètres le week-end, caméra sur l'épaule. Avec le stress et l'intensité du travail, les jours de repos ne sont pas suffisants pour se retaper.

## Arabie saoudite, circuit de Djeddah

L'Arabie saoudite et le circuit de la corniche de Djeddah allaient constituer une nouvelle découverte pour la Formule 1. En partant du Qatar, on avait entendu beaucoup de rumeurs sur l'état d'avancement de la piste et des infrastructures. On m'avait fait voir des photos et je dois avouer que ça ressemblait à un grand défi que tout soit prêt à temps pour accueillir la discipline. Au final, tout était prêt. Et les quelques chantiers encore en place n'ont pas gêné le bon déroulement du week-end. Même les spectateurs, sur place, ne se sont rendu compte de rien. Le fait que cela soit filmé de nuit a bien aidé à cacher tout ça. Mais pour les organisateurs, le premier vrai Grand Prix d'Arabie saoudite, ce sera l'année prochaine, quand tout sera en place !

Malgré tout, cet événement avait une importance capitale pour le pays qui voulait montrer son ouverture sur le monde et prouver qu'il était capable d'organiser un événement mondial de cette ampleur. Pour toutes sortes de raisons, une grande majorité des personnalités de la Formule 1 aurait souhaité que le championnat se joue à Djeddah. On sentait et on ressentait une assez grande

pression pour que, chacun à notre niveau, on fasse en sorte que tout se passe le mieux possible et que l'événement soit parfait.

Comme au Qatar, il nous a fallu, à mes collègues et moi, connaître et comprendre la piste pour avoir, notamment, les meilleures positions de caméra pour réaliser les plus belles images. Pour bien m'imprégner de l'ambiance et mieux connaître le circuit, j'ai décidé de faire un tour de la piste de nuit, au volant d'une voiture de golf. Quel choc visuel j'ai eu ! C'était un tunnel de lumière. Impressionnant. Que des virages en aveugle, des murs très proches de la piste. J'avais l'impression qu'on avait adapté un jeu vidéo en circuit de Formule 1. Le tracé est incroyablement rapide et il ne permet aucune erreur. Époustouffant. C'est un des plus beaux circuits que j'aie vus de toute ma vie... et j'en ai vu !

Le samedi, jour des qualifications, je me suis fixé comme objectif de sortir de l'émotion avec ma caméra en *slow motion*. Je choisis d'aller dans le garage Red Bull. Je me planque derrière un mécano et je filme Jos Verstappen, encore présent ce week-end pour soutenir son fils. Je sais qu'il a un tempérament volcanique, autant dans la victoire que dans la défaite. Il est justement en train de regarder le dernier tour qualif de Max. J'ai l'œil droit dans le viseur de ma caméra et l'œil gauche rivé sur l'écran qui diffuse en direct. Dans mon oreillette, j'entends les commentaires de Sky, la chaîne britannique qui diffuse la Formule 1. Le premier secteur du circuit s'allume en violet : meilleur temps. Le deuxième secteur est pour lui aussi. Je m'attends donc à filmer une explosion de joie. Mais dans le dernier virage du dernier secteur, Max tape le mur et



abandonne toutes ses chances de signer la pole position. Je suis tellement surpris que mon cadrage n'est pas parfait. Mais j'arrive quand même à filmer la réaction de Jos qui, de rage, tape du poing sur la table. Max s'extirpe de sa monoplace et marche vers son stand. Je vois qu'il regarde les écrans qui diffusent en boucle l'image de son père que j'ai filmé quelques secondes auparavant. J'en suis assez fier.

Le jour de la course, Max sort encore le grand jeu en poussant Hamilton dans ses retranchements. Le début du Grand Prix se déroule sans problème jusqu'à l'accident de Mick Schumacher vers le 13<sup>e</sup> tour et le deuxième départ arrêté après le drapeau rouge. Parti en première position, Max fait encore un freinage de fou pour rester devant. Les autres pilotes le savent maintenant, c'est sa manière de piloter. Ils préfèrent le laisser passer plutôt que s'accrocher avec lui et terminer la course sur un incident.

La suite a été un enchaînement de quiproquos et d'incidents entre Max et Lewis. Notamment cet accrochage hallucinant dans la ligne droite où la Mercedes a harponné la Red Bull qui a ralenti pour la laisser passer. À ce moment de la course, j'avais choisi d'aller filmer chez Mercedes. Je vais tout le temps du côté du challenger, pour filmer les réactions de joie s'il y a un dépassement. J'ai vu l'incident sur les écrans et entendu les commentaires de Sky qui parlaient d'un accrochage. Toto Wolff était en furie devant moi. Il a jeté et cassé son casque audio sous l'objectif de ma caméra et je l'ai même entendu crier. Cette fois-ci, mon plan était parfaitement cadré. L'image était superbe. À ce moment-là, on a réussi à capter toute l'histoire avec toutes les caméras,

sur le circuit et dans le paddock. J'ai réussi mon travail. Le samedi, j'ai eu la réaction de frustration de Red Bull et le dimanche, le plan de la même frustration, mais du côté de Mercedes. Je marchais sur l'eau, comme Jésus ! Une fois encore, les différents caméramans et leurs images ont réussi à fournir une formidable histoire et à retransmettre parfaitement la course. En plus, avec la victoire de Lewis à Djeddah, les deux protagonistes pour le titre mondial étaient à égalité parfaite de points, du jamais-vu depuis 1974 et la lutte entre Emerson Fittipaldi et Clay Regazzoni.

## Abu Dhabi, circuit de Yas Marina

Le dernier Grand Prix de la saison promettait d'être incroyable. Il n'était plus question de marquer des points pour Lewis Hamilton et Max Verstappen. Celui qui allait terminer devant l'autre, serait champion du monde ! C'était la dernière bataille. Un énorme défi. En trente ans de Formule 1, je n'avais jamais vu ça.

Dès le jeudi, la tension est à son comble. Tous les faits et gestes de Max et Lewis sont scrutés par les caméras, les journalistes, les fans et les VIP. Le circuit est *the place to be*. Mais les deux pilotes réussissent tant bien que mal à s'isoler le plus possible pour ne pas se noyer sous les sollicitations extérieures et rester concentrés sur leur week-end. Un des rares moments où l'on peut les apercevoir, c'est leur arrivée sur le circuit le matin. Max est beaucoup plus détendu que Lewis, plus avenant mais toujours très concentré. Lewis est plus mystérieux, concentré également, mais la tête basse. Chacun a sa manière d'aborder cette finale. Durant tout le week-end,

toute l'attention est concentrée sur eux. C'était comme si les autres pilotes n'existaient pas. J'ai moi-même la mission de me focaliser sur Max et Lewis pour filmer leurs moindres faits et gestes. Malgré le fait que l'on ne s'intéresse pas à eux, les dix-huit autres pilotes ont leurs objectifs à atteindre durant la course. Carlos Sainz veut finir devant Charles Leclerc au championnat, les pilotes Haas rêvent toujours de gratter un ou deux points, l'équipe McLaren veut finir sur le podium du championnat devant Ferrari... Ils ne souhaitent pas interférer dans la lutte pour le titre mais doivent quand même faire leur course. Il y a une tension exacerbée liée aux résultats à tous les niveaux.

Le tracé de Yas Marina a été légèrement modifié par rapport aux années précédentes, notamment un double gauche, dans le dernier secteur, un virage qui va entrer dans l'histoire. Durant les essais, Kimi Räikkönen et Valtteri Bottas ont d'ailleurs touché le mur à cet endroit, avec plus ou moins de dégâts. Il est assez facile d'y faire une erreur. Le samedi, Verstappen fait la pole position avec des pneumatiques tendres, devançant Hamilton. Selon moi, Mercedes cache son jeu à ce moment du week-end pour laisser toute la pression médiatique, du samedi soir jusqu'au dimanche avant le départ, sur les épaules de Red Bull. Dans ce milieu, les histoires d'intoxications médiatiques sont fréquentes.

Quand les feux s'éteignent le dimanche pour lancer la course, Lewis fait un départ magistral. Il faut savoir que, sur la grille, avant le départ, lorsque les pilotes se préparent, ils ont tous plus ou moins un rituel. Ça n'est pas montré à la télévision car on ne choisit pas de le filmer, mais Lewis, par exemple, pose ses gants sur son

volant, comme pour le cacher, et il donne l'impression de programmer quelque chose en appuyant sur divers boutons. Peut-être une explication à ses départs souvent fulgurants ?

Malgré une passe d'armes un peu chaude à la première chicane, que Lewis a choisi de court-circuiter après un énième freinage tardif de Max, la course se déroule sans trop de suspens et Hamilton semble filer directement vers son huitième titre mondial. Sergio Pérez, sur l'autre Red Bull, essaie tant bien que mal de contenir, très proprement, la Mercedes à la faveur d'une stratégie décalée, mais Lewis semble avoir la situation bien en main.

Durant les courses, j'ai toujours plus ou moins une mission : aller filmer le drapeau à damier. On ne le voit pas vraiment mais chaque petit carré du drapeau peut être vendu pour des œuvres de charité et la personne qui l'achète y appose sa signature. Je dois donc filmer au ralenti le drapeau qui s'abat sur le vainqueur au passage de la ligne pour cette raison, mais aussi parce que cela marque la fin de la course et, dans ce cas précis, la fin de la saison. C'est toujours une image à avoir. Trois ou quatre tours avant la fin de la course, je vais donc m'installer dans le box pour prendre mes marques et parler avec la personne qui va agiter le drapeau. C'est souvent une personnalité. Il faut donc que je lui explique comment se positionner pour que je puisse avoir la plus belle image possible. Cette fois-ci, c'est un cheik d'Abu Dhabi qui doit remplir la mission. Tout est OK. C'est le 53<sup>e</sup> tour, je suis en place dans la boîte. Le cheik attend son moment et le passage de Lewis qui va gagner la course et le championnat. Mais tout à coup, badaboum !

Nicholas Latifi vient de crasher sa Williams-Mercedes dans le fameux double gauche du dernier secteur ! Bien entendu, rien de tout ça n'était prémédité. Ni le pilote, ni l'équipe, motorisée par Mercedes, doit-on le rappeler, n'ont voulu favoriser Red Bull. Latifi a fait une erreur dans un virage très difficile à négocier. Mais cette erreur va avoir de lourdes conséquences pour Lewis Hamilton. Dans ma cabine, je vois sur les écrans de contrôle que la voiture de sécurité va sortir. Rien d'étonnant. À l'endroit du circuit où la Williams a tapé le mur, il n'y a pas de grue pour dégager la monoplace. Il va falloir faire intervenir un camion. Ça va prendre du temps et il est impensable, depuis l'accident de Jules Bianchi en 2014, de laisser tourner les autres monoplaces à vive allure dans ces conditions.

Les minutes passent et la voiture de sécurité est toujours en piste au 56<sup>e</sup> des 58 tours prévus. Pour moi, la course va se terminer comme ça. C'est un peu nul mais c'est ainsi. Au moins, je suis placé au bon endroit pour le final. Mais au 57<sup>e</sup> tour, je vois les pilotes retardataires intercalés entre Lewis et Max se dédoubler, et le message indiquant la fin de la période de voiture de sécurité s'afficher sur les écrans. La course va être relancée. Tout va finalement se jouer sur un tour. Ce n'est pas possible ! C'est complètement fou !

Michael Masi, le directeur de course, sera très critiqué pour avoir fait ce choix. Plusieurs possibilités s'offraient pourtant à lui. Il aurait pu imposer une voiture de sécurité virtuelle qui aurait gelé les positions et les écarts. Il aurait également pu stopper la course au drapeau rouge et donner un deuxième départ pour un tour, même si Mercedes aurait sûrement fait pression pour ne pas