

VITE

CENTENAIRE

La 100^e édition d'Indy 500 se tiendra le 29 mai 2016. L'IndyCar a vu les choses en grand et a embauché, pour l'organisation, Alisson Melangton. Cette dernière a notamment été en charge, à Indianapolis, du Superbowl 2011 (finale du championnat de Football américain) et du Final Four 2015 (finale de Basket Ball universitaire), soit les deux plus gros événements sportifs du pays. 30 millions de dollars de rénovation sont prévus pour le speedway.

BOSTON

L'IndyCar Series a signé un contrat de cinq ans avec la capitale du Massachusetts. En 2016, le Grand Prix de Boston se tiendra le 4 septembre, jour du Labor Day, sur un tracé urbain long de 3,64 km et comportant 11 virages.

PIT-STOP

Organisé vendredi après-midi, le Pit-Stop Challenge a vu triompher pour la septième fois l'équipe de mécaniciens de Helio Castroneves (récompensée par un chèque de 50 000 \$), qui a battu en finale celle de Charlie Kimball. C'est la 15^e victoire pour le Team Penske à ce concours depuis 1977.

INDY LIGHTS

Vainqueur, vendredi, du Freedom 100, Jack Harvey a profité de l'abandon de Ed Jones (Carlin) pour pointer en tête du championnat à mi-saison. Le Britannique de 22 ans a emmené un quadruplé Schmidt Peterson Motorsports. En proie à un souci mécanique, Max Chilton (Carlin) n'a pu prendre le départ.

PRO MAZDA

Sur le Lucas Oil Raceway, ovale implanté à une dizaine de kilomètres de l'IMS, le Français Florian Latorre (Cape Motorsports) a terminé huitième de la neuvième épreuve de la saison, alors que son compatriote Timothé Buret (Juncos Racing) a dû renoncer sur contact. Si le Malaisien Weiron Tan (Andretti Autosport) s'est imposé, l'Uruguayen Santiago Urrutia conserve les rênes du général malgré son abandon.

US F2000

Également sur Lucas Oil Raceway, la 9^e course de la saison a vu triompher Jake Eidson (Pabst Racing Services). L'Américain a devancé le Français Nico Jamin (Cape Motorsports), qui s'était adjugé sa quatrième pole position sur cinq possibles et qui conserve les rênes du championnat.

QR?

Art **SAINT CYR** Président de Honda Performance Development

Comment avez-vous conçu votre kit aéro ?

Il s'inspire de l'expérience acquise en LM P, où la stabilité est l'une des clés. D'où l'aileron sur le capot moteur, les pontons et les ailerons arrière latéraux. Nous avons aussi travaillé sur la dégradation des pneus et la consommation d'essence, et avons pu voir que le résultat, de ce côté-là, est probant.

Vous parlez de stabilité. Suite aux accidents vus en essais, avez-vous apporté des garanties à l'IndyCar sur la sûreté de votre kit ?

Nous avons fait d'innombrables simulations, particulièrement quand la voiture part à 135°, car nous avons remarqué que c'était l'angle le plus propice à l'envol. Notre kit aéro rend la Dallara DW12 bien plus stable et sûre qu'elle ne l'était initialement et nous l'avons

démontré aux instances de l'IndyCar. Nous estimons qu'il n'était pas nécessaire de nous (Honda. Ndlr) imposer la configuration course pour les qualifications. Ça nous a beaucoup pénalisés. Mais dans l'intérêt de tous, nous l'avons accepté. **Avez-vous été consulté suite à la casse mécanique ayant entraîné l'accident de Hinchcliffe ?**

L'élément de suspension qui a cédé fait partie de pièces conçues par Dallara, c'est donc à eux que l'IndyCar a demandé d'enquêter.

Vous semblez moins souffrir avec le kit aéro Speedway qu'avec le kit Routier. Envisagez-vous des modifications pour ce dernier ?

Notre kit a été conçu avant tout pour les Speedways. Les pièces qu'on ne peut changer d'un kit à l'autre sont donc pensées en conséquence. Du

kit Speedway a été décliné un kit Routier. Il est évident que les résultats obtenus jusque-là ne nous satisfont pas et nous prévoyons des modifications, dans la limite autorisée par le règlement, et donc des progrès dès cette année. RLL (*l'écurie Rahal Letterman Lanigan. Ndlr*) a montré qu'il était rapide, mais il nous faut travailler pour qu'il soit plus exploitable pour l'ensemble de nos équipes.

La première DW12-Honda est cinquième aujourd'hui, on imagine que cela ne vous satisfait pas...

La course a mis en exergue le travail qui nous attend. Mais nous avons emmagasiné beaucoup d'informations et avons ciblé les objectifs précis à remplir pour ramener Honda en haut du classement.

Propos recueillis par T. Villemant

3

Cinquième, Graham Rahal (Rahal Letterman Lanigan Racing) est, pour la troisième course de suite, le meilleur représentant du clan Honda.

UNE ÉQUIPE 100% FÉMININE EN 2016

Grace in the race ?*

► Quelques jours avant le départ, l'Américaine Beth Paretta a officialisé son intention de monter une équipe 100% féminine pour la 100^e édition de la classique de l'Indiana. Son nom, le Grace Autosport Team. « Propriétaire, ingénieur de course, aérodynamicien, marketing, attaché de presse et pilote, tous les postes-clés seront occupés par des femmes, a-t-elle expliqué. Pourquoi cela ? Pour créer et inspirer des futures championnes et donner à des personnes de la gent féminine l'envie de se diriger vers des carrières STEM (Science, Technologie, Ingénierie, Mathématique. Ndlr). Nous avons commencé à monter notre équipe. C'est un projet à long terme qui débutera à Indy 500 l'an prochain. » Un engagement qui

devrait se faire en collaboration avec un team déjà existant. La pilote réquisitionnée est la Britannique Katherine Legge. Âgée de 34 ans, elle a déjà pris part à deux reprises à cette mythique épreuve, terminant 22^e en 2012 et 26^e en 2013, respectivement sous les couleurs du Dragon Racing et du Schmidt Peterson Motorsports. « Nous allons travailler dur pour atteindre le plus haut niveau, concluait Beth Paretta. L'objectif est de voir, dans la décennie à venir, le visage d'une femme orner le Borg-Warner Trophy. » Depuis 1911, onze femmes ont pris le départ des 500 miles d'Indianapolis. La meilleure d'entre elles a été Danica Patrick, qui compte à son actif six Top 10, dont une troisième place en 2009.

T. V. *La grâce dans la course ?

Classement INDYCAR

24 mai. Manche 6/15

Qualifications

1. S. Dixon (Ganassi / Chevrolet), les 4 tours à 226,760 mph (364,275 km/h), 2. W. Power (Penske / Chevrolet), 3. S. Pagnaud (Penske / Chevrolet), 4. T. Kanaan (Ganassi / Chevrolet), 5. H. Castroneves (Penske / Chevrolet), 6. Justin Wilson (Andretti / Honda), 7. S. Bourdais (KV Racing / Chevrolet), 8. Marco Andretti (Andretti / Honda), 9. J. Newgarden (CFH / Chevrolet), 10. JR Hildebrand (CFH / Chevrolet), etc.

Course

1. J.P. Montoya (Penske / Chevrolet), les 200 tours en 3h05'56"5286 (259,643 km/h), 2. W. Power à 0°1, 3. C. Kimball (Ganassi / Chevrolet) à 0°7, 4. S. Dixon à 1°0, 5. G. Rahal (RLL / Honda) à 2°3, 6. Marco Andretti à 2°5, 7. H. Castroneves à 2°7, 8. JR Hildebrand (CFH / Chevrolet) à 3°5, 9. J. Newgarden à 4°0, 10. S. Pagnaud à 4°2, 11. S. Bourdais à 5°3, 12. T. Vautier (Coyne / Honda) ab., etc. MT : Kimball à 364,857 km/h.

Championnat

1. J.P. Montoya 272 pts, 2. Power 247, 3. Dixon 211, 4. Castroneves 206, 5. Rahal 204, 6. Newgarden 173, 7. Bourdais 161, 8. Kimball 160, 9. Marco Andretti 151, 10. Kanaan 147, 11. Pagnaud 142, etc.