

ENQUÊTE : Lewis Hamilton est-il sur le déclin ?



En ce début de saison 2022 de Formule 1, l'écurie Mercedes et son leader sont à la peine : après avoir raflé tous les titres mondiaux depuis 2014 excepté le titre pilote cédé à Max Verstappen la saison passée, les flèches d'argent sont en grandes difficultés en termes de performance pure, une difficulté incarnée par celle de son champion britannique, dont les résultats actuels sont pour certains un signe évident de déclin et d'approche de la fin de carrière.

A 37 ans, en cette saison 2022, le règne de Sir Lewis Hamilton est-il réellement arrivé à son terme ?

Rien n'est moins sûr... Décryptage.

1. Un début de saison loin de ses standards habituels.

Ce début de saison 2022 est sans doute, après celui de 2009, le plus difficile du pilote britannique : alors que l'on s'était habitué à le voir enchaîner les succès (il a d'ailleurs remporté au moins 1 course lors de chacune de ses saisons disputées en F1), la plus haute marche du podium semble pour le moment totalement inaccessible cette saison, et pour cause : voici quelques statistiques marquantes du début de championnat 2022 du pilote anglais révélant ses difficultés actuelles :

- En course, après 5 GP :

- **Aucune victoire**
- **1 seul podium** : pire total après 2009
- **Seulement 2 top 5** : pire total après 2009
- 36 points inscrits, soit **en moyenne 7,2 points par course** : c'est même moins bien que son total de 38 points marqués après 5 courses en 2007, alors que l'ancien barème de points était encore en vigueur à cette époque-là (10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 pour les 8 premiers de la course en 2007 contre 25 – 18 – 15 – 12 – 10 – 8 – 6 – 4 – 2 – 1 pour les 10 premiers de la course maintenant).
- **S'est fait prendre un tour en course par le leader Max Verstappen lors du GP d'Emilie Romagne**, avec qui il luttait pour le titre il y a encore quelques mois : la dernière qu'Hamilton a terminé à 1 tour du vainqueur, s'était au grand prix du **Mexique 2017**, là aussi face à Verstappen, mais s'était à cause d'une crevaison provoquée par un contact avec l'aileron avant de Sebastian Vettel lors du 1^{er} tour, qui avait également touché son diffuseur.
Si l'on cherche la dernière fois qu'il s'est fait prendre un tour à la régulière, il faut remonter au **GP d'Espagne 2013** remporté par Fernando Alonso, une période lors de laquelle la Mercedes était excellente sur un tour de qualifications, mais dévorait ses pneumatiques Pirelli en course : c'était donc **il y a 9 ans**.

salon	victoires	top 2	podiums	top 5	top 10	courses terminées	devant coéquipier	points inscrits
2009	0	0	0	1	4	4	3	9
2022	0	0	1	2	4	5	1	36
2013	0	0	2	4	4	5	4	50
2012	0	0	3	3	5	5	3	53
2010	0	1	2	2	4	5	2	49
2016	0	2	3	3	4	4	1	57
2007	0	4	5	5	5	5	2	38
2008	1	2	3	4	4	5	3	28
2011	1	3	3	4	5	5	4	77
2018	2	3	4	5	5	5	3	95
2017	2	4	4	5	5	5	4	98
2021	3	4	4	4	5	5	5	101
2020	3	4	4	5	5	5	4	107
2019	3	5	5	5	5	5	3	112
2015	3	5	5	5	5	5	4	111
2014	4	4	4	4	4	4	4	100

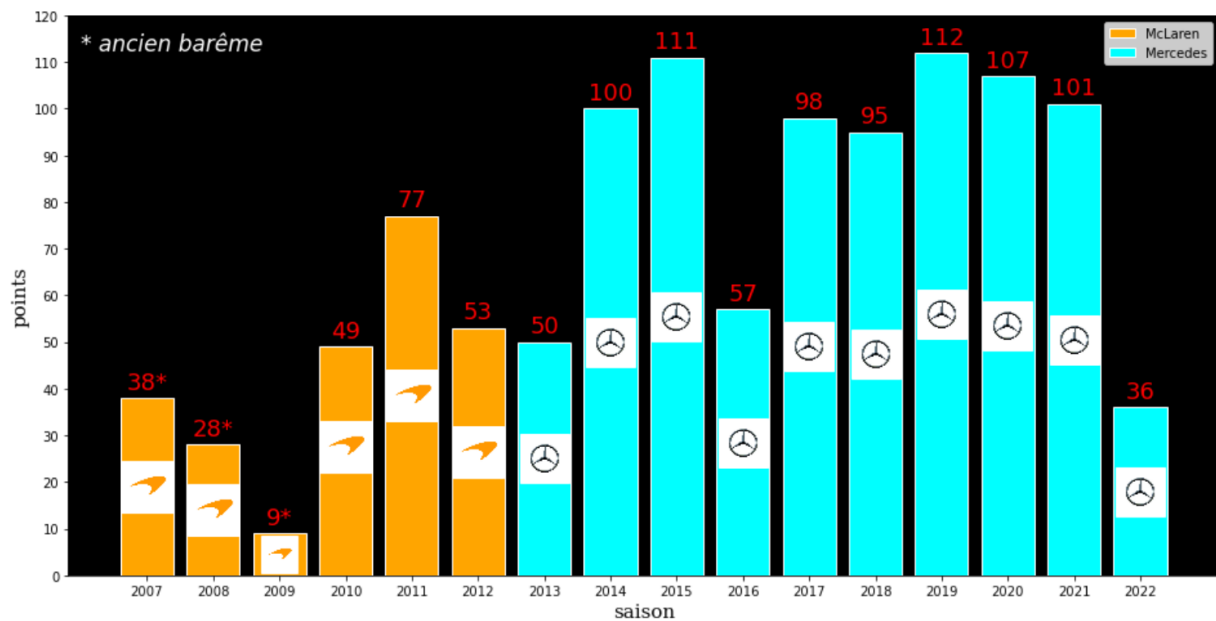
Tableau des statistiques de Lewis Hamilton lors des 5 premiers GP de chaque saison qu'il a disputé en F1 : plus les couleurs convergent vers des couleurs chaudes (jaune – orange), plus les chiffres sont élevés, et inversement.

Le fait que 2022 se trouve en 2^{ème} ligne de ce tableau illustre parfaitement le mauvais début de saison de Lewis Hamilton comparé aux saisons précédentes.

Ces difficultés sont d'autant plus visibles qu'elles sont prises sur 5 GP lors desquels il n'a connu **aucun abandon**, la Mercedes présentant au moins l'avantage d'être fiable à défaut d'être très performante en ce début de campagne 2022, contrairement à 2016 par exemple : cette année-là, la Mercedes W07 est une monoplace ultra-dominatrice mais la n°44 est accablée par la malchance les problèmes techniques en début de saison (percuté au 1^{er} virage du GP de Bahreïn par Valtteri Bottas après être parti en pole, problème technique lors de son 1^{er} tour de Q1 des qualifications du GP de Chine le contraignant à s'élancer dernier, nouveau problème technique en début de Q3 en Russie et forcé de partie 10^{ème}).

Pour mieux s'en rendre compte, voici le comparatif des points qu'il a inscrits après 5 courses disputées lors de chaque saison de F1 (la comparaison entre les saisons précédant et suivant 2010 est erronée, le barème des points attribués ayant évolué entre temps) :

Points inscrits par Hamilton lors des 5 premiers GP de la saison.



Sur le plan des résultats en course, 2022 est donc bel et bien le pire début de saison du britannique après la catastrophique saison 2009, ayant elle aussi été marquée par une refonte totale du règlement technique au lendemain de son 1^{er} titre mondial acquis fin 2008.

Tout cela le place actuellement en 6^{ème} position au classement pilote, loin derrière le leader du championnat Charles Leclerc, qui compte déjà 104 points au compteur (soit **2 victoires et une 2^{ème} place d'avance sur Hamilton** en termes de points), autant dire un gouffre !

- En qualifications :

- Seulement **3 apparitions en Q3** : il n'est arrivé que 21 fois dans sa carrière en F1 (environ 7 % du temps) que Lewis n'atteigne pas la Q3. La dernière fois qu'il n'y était pas parvenu à cause d'un réel manque de performance de sa part, c'était lors du GP de Monaco 2017.
- **Élimination en Q1** en Arabie Saoudite, piste sur laquelle il avait signé la pole position en novembre dernier : c'était **la 1^{ère} fois depuis le GP de Grande-Bretagne 2009** qu'il se faisait sortir dès la 1^{ère} phase des qualifications sur piste sèche et à la régulière (sans problème technique ou crash, due à un réel manque de performance) !
Il n'est d'ailleurs resté bloqué à ce stade des qualifications qu'à 11 reprises sur 293 séances de qualifications depuis 2007 (3,8 % du temps).

	GP	saison	pilote	classement	coéquipier	poleman	ultime séance
71	Australian Grand Prix	2009	Lewis Hamilton	15	Heikki Kovalainen	Jenson Button	Q1
80	Monaco Grand Prix	2009	Lewis Hamilton	16	Heikki Kovalainen	Jenson Button	Q1
82	Turkish Grand Prix	2009	Lewis Hamilton	16	Heikki Kovalainen	Sebastian Vettel	Q1
84	British Grand Prix	2009	Lewis Hamilton	19	Heikki Kovalainen	Sebastian Vettel	Q1
100	Brazilian Grand Prix	2009	Lewis Hamilton	18	Heikki Kovalainen	Rubens Barrichello	Q1
108	Malaysian Grand Prix	2010	Lewis Hamilton	20	Jenson Button	Mark Webber	Q1
278	Hungarian Grand Prix	2014	Lewis Hamilton	21	Nico Rosberg	Nico Rosberg	Q1
339	Chinese Grand Prix	2016	Lewis Hamilton	22	Nico Rosberg	Nico Rosberg	Q1
358	Belgian Grand Prix	2016	Lewis Hamilton	21	Nico Rosberg	Nico Rosberg	Q1
412	Brazilian Grand Prix	2017	Lewis Hamilton	20	Valtteri Bottas	Valtteri Bottas	Q1
579	Saudi Arabian Grand Prix	2022	Lewis Hamilton	16	George Russell	Sergio Pérez	Q1

Les rares fois où Lewis Hamilton est été éliminé en Q1 dans sa carrière en F1.

- **Aucune pole position**
- **Aucun top 3** : ça ne lui était arrivé qu'en 2009.
- Meilleure position : **5^{ème}** (Bahreïn, Australie), comme en 2009 : lors des autres saisons, il s'est toujours élancé au moins une fois soit 1^{er} (en 2008 puis de 2012 à 2021), soit 2^{ème} (2007, 2011) soit 3^{ème} (2010) lors des 5 premiers GP.

	poles	positions	top 2	top 3	top 5	top 10	en Q2	en Q3	devant coéquipier
saison									
2009		0	0	0	1	2	4	2	4
2022		0	0	0	2	3	4	3	3
2010		0	0	1	2	3	4	3	2
2007		0	2	2	5	5	5	5	1
2011		0	2	4	5	5	5	5	4
2008		1	1	3	5	5	5	5	3
2013		1	2	3	5	5	5	5	3
2019		1	4	5	5	5	5	5	2
2018		2	3	3	5	5	5	5	3
2021		2	4	4	4	5	5	5	3
2016		3	3	3	3	4	4	3	3
2017		3	4	4	5	5	5	5	3
2020		3	5	5	5	5	5	5	3
2012		3	5	5	5	5	5	5	5
2014		4	5	5	5	5	5	5	4
2015		4	5	5	5	5	5	5	4

Comparatif des débuts de saison de Lewis Hamilton en qualifications.

2. Dominé par son coéquipier ?









Cette saison, le roi Lewis est rejoint chez les gris par le jeune et talentueux britannique George Russell en lieu et place de Valtteri Bottas, après 3 saisons passées au volant d'une Williams laborieuse mais en progrès lors de la saison 2021.

Considéré par beaucoup comme un futur espoir de la discipline reine du sport automobile de la même trempe que les Leclerc, Verstappen et Norris mais surtout comme le successeur d'Hamilton, le potentiel de « *Mister saturday* » (comme l'appellent les anglais) en qualifications était connu (il n'a été devancé que 2 fois en 3 ans par son coéquipier, et a réussi quelques exploits la saison passée), mais son rythme de course était plus difficile à estimer, en partie à cause d'une Williams moins performante en course qu'en qualifications et à des coéquipiers (Kubica en 2019, Latifi en 2020-2021) qu'il est difficile de prendre comme mesure étalon.

Cependant, sa pige dans la W11 lors du GP de Sakhir 2020 en remplacement de Lewis, touché par la covid, a sûrement convaincu Toto Wolff de le recruter (il aurait dû gagner la course si une crevaison et une erreur de pneumatiques de son équipe n'étaient pas venu se mêler au scénario).

Quoi qu'il en soit, Mercedes savait en l'engageant, qu'elle s'apprêtait sûrement à ne plus avoir au sein de son duo un pilote numéro 1 clairement établi et un 2nd pilote un ton en-dessous de son leader faisant de lui un numéro 2 de fait sans même le nommer, mais plutôt 2 compétiteurs proches en performance pures se poussant l'un et l'autre.

A ce stade de la saison, voici un rapide aperçu du duel Hamilton / Russel :

LEWIS HAMILTON 		GEORGE RUSSELL 	
			
			
	37 ans 15 saisons 288 GP 7 titres 103 victoires 103 poles	23 ans 3 saisons 60 GP 0 titre 0 victoire 0 pole	
COURSE			
1	duel	4	
1	podiums	1	
7,2ème	position moyenne	4,2ème	
13ème	pire position	5ème	
6ème (36 points)	championnat	4ème (59 points)	
QUALIFS			
3	duel	2	
0	poles position	0	
9ème (16è Jeddah)	position moyenne	8,8ème (13è Imola)	

Hamilton VS Russell lors des 5 premières courses de la saison 2022

Contrairement à ce que l'on pouvait attendre, Russell est mené sur l'exercice du tour lancé (3-2 pour Hamilton) mais domine son illustre coéquipier le dimanche (4-1 pour Russell).

Un peu à la manière d'Esteban Ocon et Fernando Alonso chez Alpine, les observateurs s'attendaient tous à voir le jeune loup (Ocon / Russell) briller, attaquer, faire preuve de flamboyance et d'une grosse pointe de vitesse et leur aîné (Alonso, 40 ans / Hamilton, 37 ans) assurer la moisson de points de l'écurie par sa constance et sa science de la course, sans particulièrement briller.

Au lieu de cela, les 2 jeunes font preuve de moins de vitesse qu'attendu le samedi, mais ramène les points essentiels au championnat le dimanche (il est à noter qu'Alonso a eu beaucoup de problèmes techniques l'ayant empêché de scorer de gros points lors de certaines courses ou il était bien placé).

Cependant, les chiffres nous disent une chose, mais la réalité sous-jacente est légèrement différente :

il faut dire qu'Hamilton n'a pas été verni par les faits de course en ce début d'année, lui qui semblait pourtant épargné par la malchance depuis des années et des années chez Mercedes (son coéquipier d'alors Bottas accumulant tous les ennuis possibles et imaginables). Par deux fois, la vsc / sc fut mise en place au pire des moments pour lui alors qu'il dominait son jeu équipier depuis le début de la course : à Melbourne d'abord, il est virtuellement en 4^{ème} position après son 1^{er} arrêt mais Russell, alors 2nd mais encore sur son 1^{er} train de pneumatiques, profite de la safety car déployée suite au crash de Sebastian Vettel pour s'offrir un arrêt « gratuit », et ressortir en 3^{ème} position, devant Hamilton. Finalement, Russell termina 3^{ème} et Hamilton sur ces talons.

⇒ **3 points perdus par Hamilton en faveur de Russell.**

Puis, bis repetita à Miami : après une mauvaise qualification, Russell s'élance seulement 12^{ème} sur la grille de départ tandis qu'Hamilton part 6^{ème} en position.

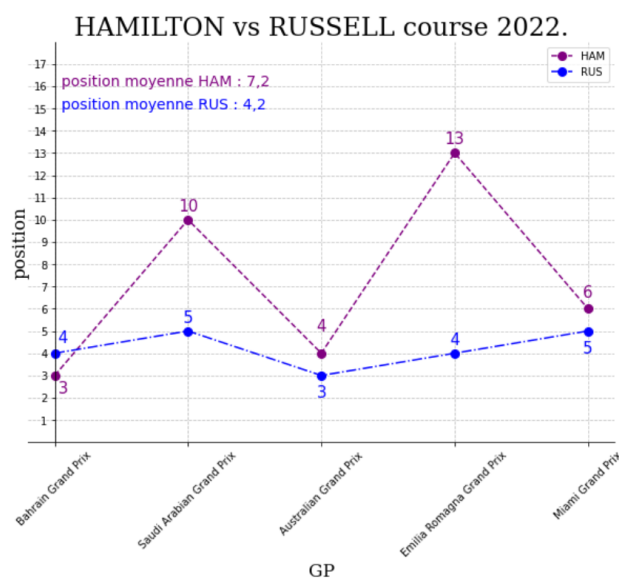
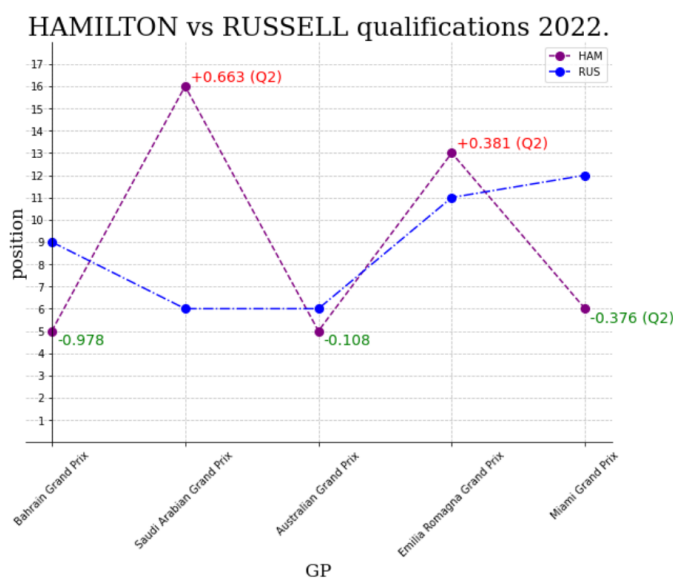
Partit en pneumatiques durs, le numéro 63 étend son 1^{er} relai le plus loin possible, attendant une éventuelle arrivée de la pluie. Mais c'est un autre événement qui viendra le sauver : au 41^{ème} tour, alors que tout le monde s'est déjà arrêté aux stands, Russell se trouve en 5^{ème} position avec sa monture du départ et avec 2 secondes et demie d'avance sur Hamilton. Suite à l'accrochage entre Gasly et Norris, le régime de voiture de sécurité virtuelle est déployé avant que la voiture de sécurité n'entre en piste. L'arrêt au stand à Miami coûtant environ secondes, Russell en profite pour s'arrêter pendant que tout le monde doit rouler au ralenti et ressort chaussé des pneumatiques mediums frais juste derrière Hamilton, en pneumatiques durs et usés. Au restart, malgré sa défense, le champion n'a aucune chance face à son second et se fait dépasser.

Les 2 pilotes terminent respectivement aux 5^{ème} et 6^{ème} rang.

⇒ **2 points perdus par Hamilton en faveur de Russell.**

Bilan : sans ces 2 événements malencontreux, Hamilton mènerait 3-2 face à Russell en course, et l'écart au championnat serait réduit à 13 points au lieu des 23 points actuels séparant les 2 pilotes.

Malgré tout, c'est l'inconstance d'Hamilton en ce début de saison qui lui coûte de précieux points en championnat et qui explique qu'il soit devancé par son jeune compatriote aux points : lui, le métronome qui glanait les victoires et places d'honneur (il a terminé 77 % de ses courses en F1 dans le top 5), alterne aujourd'hui course après course le bon et le moins bon, comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous :



Les alternances de pics et de creux des résultats d'Hamilton (courbes **violettes**) tant en course qu'en qualifications, témoignent des performances en dent de scie du septuple champion du monde cette saison.

On remarque également que ses résultats en course le dimanche sont étroitement liés (corrélation positive) à sa position sur la grille de départ : lorsqu'il part de loin (16^{ème} à Jeddah, 13^{ème} à Imola) il termine loin (10^{ème} à Jeddah, 13^{ème} à Imola) tandis que lorsqu'il part depuis le haut de la grille (5^{ème} à Bahreïn et en Australie, 6^{ème} à Miami) il termine bien placé (3^{ème} à Bahreïn, 4^{ème} en Australie et 6^{ème} à Miami). C'est une situation que vivait régulièrement un certain ... Valtteri Bottas chez Mercedes, incapable de remonter dans le trafic lorsqu'il débutait une course en milieu ou en fond de grille, à cause en partie d'une Mercedes trop pointue à piloter lorsqu'elle évoluait dans le sillage des autres monoplaces.

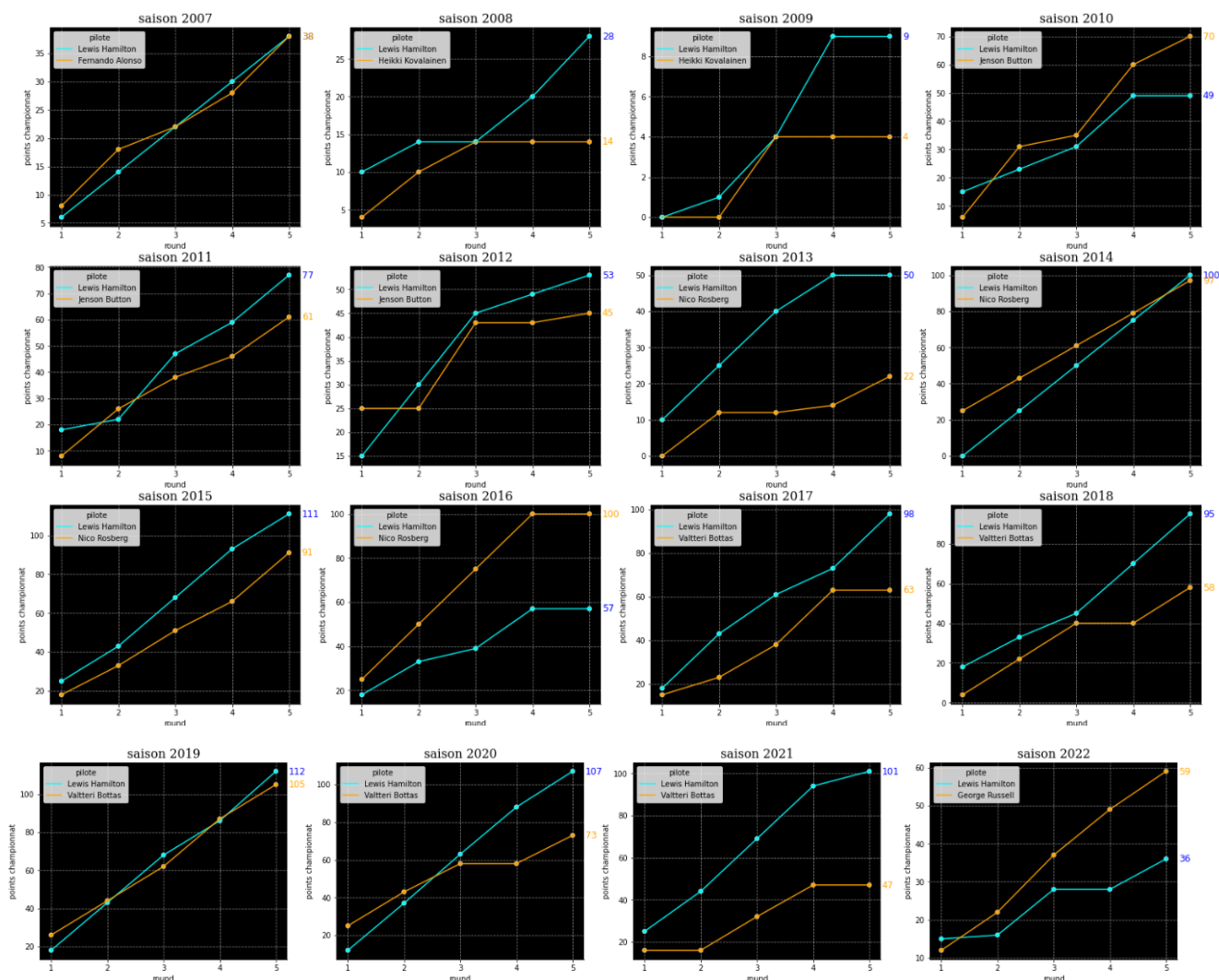
Ce qui contraste grandement avec les prestations de George Russell (courbes **bleues**), beaucoup plus régulier depuis le début de la saison particulièrement en course, ou il a toujours terminé dans le top 5, étant d'ailleurs le seul pilote de la grille 2022 à avoir réalisé cette performance.

De plus, le jeune pilote a une capacité que n'a pas Lewis cette saison à remonter lorsqu'il ne s'élance pas en bonne position : il remonte de la 9^{ème} à la 4^{ème} position à Bahreïn, de la 11^{ème} position à la 4^{ème} position en Emilie-Romagne (pendant qu'Hamilton reste bloqué de nombreux tours derrière Gasly sans jamais parvenir à le dépasser, bien que plus rapide), puis de la 12^{ème} à la 5^{ème} place à Miami.

Tous ces évènements contribuent à la situation comptable actuelle au championnat entre les deux pilotes, ou Russell est installé en 4^{ème} position de classement pilote, 2 places et 23 points devant son illustre équipier.

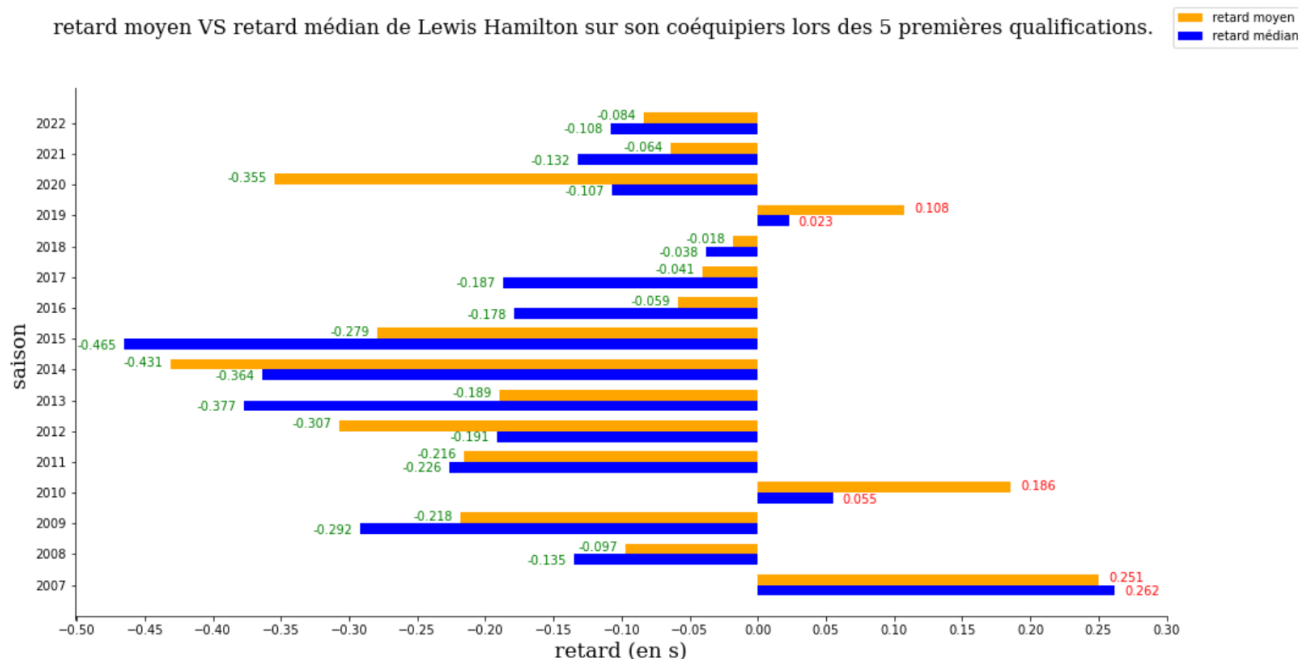
En omettant la saison 2016 lors de laquelle les problèmes techniques rencontrés faussent la comparaison, ce n'est que la 2^{ème} fois après 2010 que Sir Lewis est mené aux points par son partenaire de garage après 5 courses disputées dans une saison :

Lewis Hamilton VS coéquipier après 5 courses.



Les qualifications sont cependant un point positif dans ce début de saison compliqué pour Lewis Hamilton : en se penchant sur les écarts moyens et médians entre le roi des pole positions et son coéquipier sur les 5 premières séances de qualifications de la saison depuis ses débuts en 2007, on constate que 2022 est assez loin d'être son pire début de saison sur plan plan-là :

retard moyen VS retard médian de Lewis Hamilton sur son coéquipiers lors des 5 premières qualifications.



On remarque que les retards moyens et médians sur Russell en 2022 sont assez proches, ce qui traduit la non-présence d'écart « extrême » entre les 2 pilotes cette saison : ces 2 grandeurs sont donc tout aussi représentatives l'une que l'autre de la réalité des écarts entre les britanniques.

De plus, ces écarts sont en faveur de Lewis, contrairement à 2019, 2010 et 2007 où le champion était globalement dominé sur un tour par ses équipiers sur l'ensemble des 5 premiers rendez-vous.

Nous pouvons donc en conclure que le septuple champion du monde tient bien son rang sur l'exercice du tour lancé face à son jeune loup de coéquipier.

Mais pourquoi donc Hamilton paraît plus en difficulté que jamais cette saison que les saisons précédentes, tant relativement à son coéquipier qu'à son glorieux passé ?

Plusieurs hypothèses / pistes non exhaustives permettent sûrement de répondre à cette interrogation :

- 1) La Mercedes W13 est moins bonne que ses devancières championnes du monde : le changement de réglementation technique à rebattu les cartes cette saison. Mercedes a innové avec son concept « zéro ponton », mais son audace n'est pour le moment pas récompensée. Depuis le début de la saison, la monoplace maison souffre du phénomène de rebond bien plus que les autres monoplaces de la grille, la rendant très instable et difficile à piloter voire inconduisible. Comme c'est le cas chez Aston Martin, cela a contraint l'équipe Mercedes à faire des compromis en réglant la voiture de manière à diminuer le rebond, mais en perdant en contrepartie de la performance. En témoigne l'écart en qualifications moyen cette saison entre la meilleure Mercedes et le poleman qui est de 1,067 s (légèrement surestimé à cause du retard de 1,964 s en

Emilie-Romagne, l'écart médian est quant à lui de 0,904 s), et qui n'a quasiment pas cessé d'augmenter au fil de l'avancement des courses.

- 2) Lewis Hamilton a presque toujours eu à sa disposition une monoplace capable de remporter des grands prix : hormis en 2009 et en 2018 (Bottas aurait dû gagner en Russie sans une consigne d'équipe en faveur d'Hamilton), lui et son coéquipier ont toujours remporté au moins 1 course lors de chaque saison depuis ses débuts en F1 lors de la saison 2007.

Ainsi, mise à part la McLaren MP4-24 de 2009 (il y a 13 ans...), le britannique n'a jamais réellement disposé d'une voiture instable, difficile à piloter, non adaptée à son pilotage et manquant de performance comme c'est le cas actuellement : son équipe (McLaren puis Mercedes) n'a jamais terminée plus loin que la place 3^{ème} au classement constructeur ! Il a de plus débuté sa carrière avec une MP4-22 qui était la meilleure monoplace du plateau et a connu de 2017 à 2021 des monoplaces parmi les plus performantes, rapides et faciles à piloter de l'histoire de la Formule 1, ce qui rend difficile à accepter le fait d'avoir à sa disposition une voiture si rétive comparé aux autres cette saison.

A contrario, George Russell sort de 3 saisons de galère au volant d'une monoplace manquant cruellement de performance, qui n'a jamais été mesure de lutter pour mieux que des petits points, et n'ayant jamais permis à son écurie de terminer mieux que 8^{ème} au classement constructeur (10^{ème} en 2019 et 2020 avec 0 point, 8^{ème} en 2021 avec 23 points) : il a donc fait ses classes au volant de ce qui se faisait de pire sur la grille depuis 3 ans, le rendant apte à s'adapter au comportement imprévisible de sa monoplace, à s'accommoder du matériel à sa disposition sans réel développement et à se sublimer afin d'obtenir quelque chose, avec pour seule récompense 4 petites entrées dans les points en 3 ans, toutes acquises l'an passé.

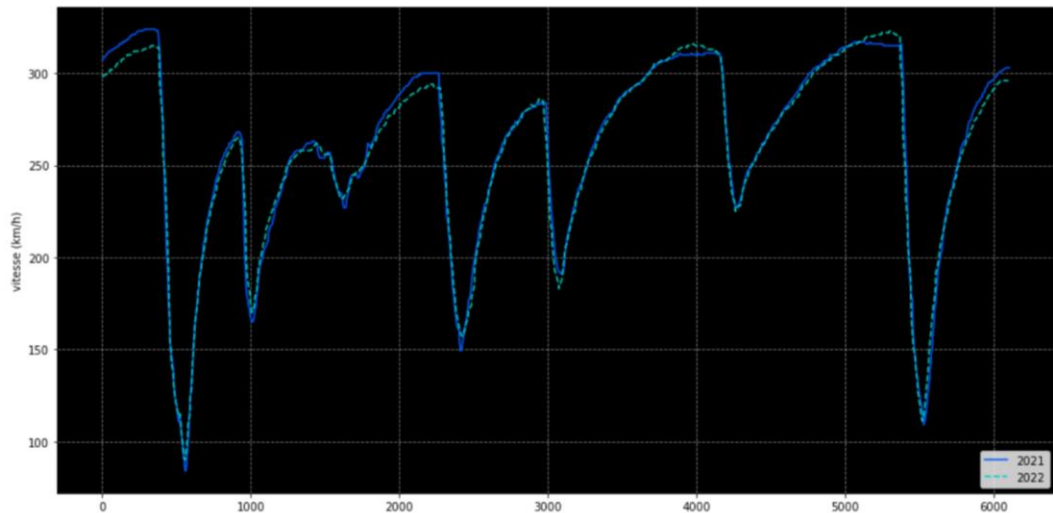
De ce point de vue-là, il n'est pas spécialement surprenant de voir l'élève devancer le maître : d'autant qu'en comparant les meilleurs temps de qualifications des 2 GP communs à 2021 et 2022 s'étant déjà déroulés (les qualifications du GP d'Emilie-Romagne s'étant déroulées sous la pluie, la comparaison n'est pas possible), on remarque que Russell a réalisé un meilleur temps à Bahreïn en 2022 et un temps très légèrement inférieur à Djeddah en 2022 qu'en 2021, au contraire d'Hamilton :

GP	2021	2022
Bahreïn :	Hamilton (Q3) : 1:29.385 Russell (Q2) : 1:33.430	Hamilton (Q3) : 1:31.238 (+1.853) Russell (Q3) : 1:32.216 (-1.214)
Arabie Saoudite :	Hamilton (Q3) : 1:27.511 Russell (Q2) : 1:29.054	Hamilton (Q1) : 1:30.343 (+2.832) Russell (Q3) : 1:29.104 (+0.050)

Ce tableau nous montre que, bien que la Mercedes 2022 soit moins performante que les tops monoplaces du plateau, elle reste néanmoins plus performante que la Williams que Russell pilotait la saison passée, malgré le changement de réglementation drastique ayant eu lieu cette saison, alors qu'elle a énormément perdu en performance

par rapport à la Mercedes 2021 que pilotait Hamilton la saison passée : Russell a donc l'impression d'être au volant d'une voiture au moins aussi rapide voire même pas très différente que celle qu'il avait à disposition l'an passé, tandis qu'Hamilton ressent l'énorme contraste avec sa précédente monoplace et pense avoir une monoplace 2022 peu rapide au comportement difficile.

2021 Saudi Arabian Grand Prix VS 2022 Saudi Arabian Grand Prix - Qualifying (RUS)



Télémétrie des meilleurs tours de qualifications réalisés par Russell en 2021 (bleu) et en 2022 (cyan) : les courbes restent relativement proches tout au long du tour, bien que quelques différences se créent : la Mercedes est presque constamment devant la Williams dans les virages lents et moyennement lents, mais cet écart est souvent compensé dans les lignes droites.

3) Russell n'est pas Bottas :

Excellent sur un tour de qualifications, parfois capable de matcher Lewis voire de le devancer sur un tour chrono, le finlandais ne confirmait que rarement en course le lendemain : son aptitude à dépasser, à lutter face aux autres concurrents et à mener une course s'avèrent limitées comparées à celle de son prestigieux ex-coéquipier britannique, qui détient une science de la course et du combat absolue.

De plus, le contexte de l'arrivée de ces 2 pilotes au sein de l'écurie à l'étoile est totalement différent : Bottas arrive chez les gris en 2017, suite à la retraite surprise de Nico Rosberg à la fin de la saison 2016 : fiable, rapide et constant chez Williams depuis 2014, Bottas est le choix idéal pour Mercedes qui souhaite placer dans son second baquet un pilote capable d'être performant et de rapporter de précieux points à l'écurie sans pour autant faire de l'ombre à son coéquipier, afin de ne pas risquer de revivre les 3 années de tensions Hamilton-Rosberg vécues entre 2014 et 2016. Frustré d'avoir perdu un 4^{ème} titre mondial en partie à cause de son manque d'implication et n'ayant pas l'opportunité de prendre sa revanche suite au départ précipité de son ennemi, c'est à un nouveau Lewis que nous avons affaire en 2017 : si Valtteri fait illusion en début de championnat, le désormais très impliqué et travailleur Hamilton va ensuite dérouler à partir du GP de Grande-Bretagne et ne laissera plus aucun espoir de titre au finlandais durant les 4 saisons qui suivront.

Cette saison, George Russell débarque chez Mercedes avec l'étiquette du futur successeur du King : britannique lui aussi, vainqueur dans toutes les formules de promotion, âgé de seulement 23 ans, il n'a pas été recruté dans l'espoir d'être un

second couteau de Lewis et de le laisser passer en piste lorsque des consignes d'équipe lui seront présentées. Son arrivée est un peu comparable à celle d'Hamilton lui-même chez McLaren en 2007, et avec lui, c'est l'avenir de Mercedes que visent Toto Wolff et le management Mercedes.



Hamilton et Russell en 2022



Hamilton et Alonso en 2007

4) Un manque de motivation ?

Nous avons tous en tête le dénouement tragique du championnat 2021 à Abu Dhabi : virtuellement octuple champion du monde de Formule 1 à un tour de la fin de la saison, le britannique considère que le titre pilote lui a été volé suite aux mauvaises décisions du directeur de course et accuse le coup. C'est tout simplement le statut de pilote de F1 le plus titré de tous les temps qui vient de lui échapper.

Après de longs mois terrés dans le silence laissant suggérer des envies de retraite anticipée tellement l'injustice qu'il a vécue fut intense, il réapparaît enfin publiquement quelques jours avant la présentation de la Mercedes W13 de 2022, affirmant sa volonté de revanche et sa joie d'être au départ d'une saison de plus.









Malgré des performances loin de ses attentes et quelques signes d'agacement légitimes (bien loin de certains commentaires de Verstappen à l'égard de son équipe au moindre pépin) face à la situation et à son statut, son implication ne semble pas à remettre en cause, continuant à pousser son équipe et à travailler pour revenir au sommet le plus vite possible.



Lewis Hamilton, réconforté par son père après sa défaite lors du GP d'Abu Dhabi 2021.

3. Un air de déjà vu...

La situation actuelle de Lewis Hamilton n'est pas sans rappeler celle dans laquelle s'est déjà retrouvé un certain ... Sebastian Vettel à 2 reprises, lors des saisons 2014 puis 2019, bien que quelques différences soient à souligner avec la situation actuelle de Lewis Hamilton :

SEBASTIAN VETTEL 		DANIEL RICCIARDO 	
			
			
	26 ans 7 saisons 120 GP 4 titres 39 victoires 45 poles		24 ans 2 saisons 50 GP 0 titre 0 victoire 0 pole
COURSE			
0 (1 dnf)	duel	3 (1 dnf + 1 dsq)	
1	podiums	1	
4,5ème	position moyenne	3,7ème	
6ème	pire position	4ème	
4ème (45 points)	championnat	5ème (39 points)	
QUALIFS			
1	duel	4	
0	poles position	0	
7,8ème	position moyenne	2,8ème	

Vettel vs Ricciardo lors des 5 premières courses de la saison 2014.

- Points communs entre 2014 et 2022 :
 - 2014 comme 2022 sont des saisons marquant l'an 1 d'une nouvelle ère de la Formule 1, faisant suite à une refonte totale du règlement technique de la discipline reine du sport automobile : en 2014, le moteur V6 turbo hybride était introduit en lieu et place du traditionnel moteur V8 thermique, et de larges restrictions aérodynamiques (réduction de la largeur de l'aileron avant, fin des échappements soufflés, ...) entraient en vigueur, afin notamment d'endiguer la domination Red Bull de l'époque.
 - En 2022, un tout nouveau règlement aérodynamique entre en vigueur, avec pour objectif de réduire les turbulences engendrées par les F1 modernes et empêchant donc les pilotes de se suivre de près en course, car causant une surchauffe rapide des pneumatiques : fin des bargeboards et des ailettes, ailerons avant et arrière réduits à leur plus simple expression,

remplacement du fond plat par un « tunnel » permettant un retour en force de l'effet de sol banni depuis les années 80 en F1.

Sur le plan sportif également, les budgets des écuries sont désormais capés et les temps de soufflerie alloués aux écuries pour développer leur monoplace est inversement proportionnel à leur classement de la saison précédente.

- Lors de chacune de ces 2 saisons, Vettel et Hamilton sont rejoint dans leur « antre » par un jeune et tout nouveau coéquipier aux dents très longues, et n'ayant que peu d'expérience en F1 mais avec pour objectif personnel très clair de battre leur illustre coéquipier : Daniel Ricciardo en 2014 (24 ans), George Russell en 2022 (23 ans).
- Vettel et Hamilton ont un rang et une réputation à tenir : ils sont respectivement quadruples et septuples champions du monde de Formule 1 au moment où ils sont rejoints par leur nouveau coéquipier, et afin que leurs titres mondiaux et leur image ne soient pas usurpés et dévalorisés, ils doivent faire bonne figure face à la jeunesse et l'ambition de leur voisin de garage qui n'a absolument rien à perdre dans cette bataille.
- Les 2 pilotes ont un coéquipier ayant toujours conduit des monoplaces assez rétives, manquant de performances et donc incapables de se battre pour autre chose que le milieu ou le bas de tableau : autrement dit, ils ont tous les deux « essuyé les plâtres » avant d'avoir enfin accès à une voiture capable de se battre dans le haut de tableau.

Le fait est qu'ils arrivent dans une équipe de pointe exactement l'année ou un changement de règlement censé ralentir et rendre plus difficile à conduire les F1 est introduit, leur permettant de matcher voire de prendre la mesure de leurs équipiers pour qui le changement est brutal car ils n'ont pas piloté de « mauvaise voiture » depuis des années (depuis 2009 pour Hamilton, depuis 2007-08 pour Vettel).

- Ricciardo et Russell sont tous les deux couvés par leur nouvelle équipe depuis des années, et montent dans une écurie fraîchement championne du monde à de multiples reprises, ce qui ajoute forcément un peu plus de pression sur leurs épaules.

- Divergences entre 2014 et 2022 :

- En 2014, Vettel sort de 4 saisons consécutives conclues sur un titre mondial, dont une saison 2013 outrageusement dominée : peut-être est-il lassé de tout gagner sans opposition depuis des années ?

A contrario, bien que Lewis ait remporté 4 titres sur les 5 dernières années, il sort d'une année 2021 lors de laquelle le titre mondial lui a été chipé par Max Verstappen de la manière que l'on sait, lors du très tendancieux GP d'Abu Dhabi. Après avoir accusé le coup de cette défaite cruelle, il est déterminé à prendre sa revanche cette saison.









Il est également à 1 seule longueur de Michael Schumacher, pour pouvoir devenir le pilote le plus titré de tous les temps en Formule 1.

- Les 2 pilotes n'en sont pas du tout au même stade de leur carrière : en 2014, Sebastian n'avait que 26 ans et avait disputé 7 saisons de F1, tandis que Lewis a aujourd'hui 37 ans et en est à sa 16^{ème} saison de Formule 1.

- Christian Horner / Red Bull et Toto Wolff / Mercedes sont des managers / équipes bien différent(e)s : Red Bull n'est pas un constructeur automobile, et son ambition en F1 est de créer le buzz, de faire parler d'elle et de créer des stars afin de vendre des boissons dans le monde entier. En 2014, Sebastian Vettel n'a pas reçu de ses patrons le soutien qu'il aurait mérité par son statut et son apport à l'écurie, se voyant même présenter très tôt dans la saison des consignes d'équipe en faveur de Daniel Ricciardo (à Bahreïn puis en Chine).

A contrario, Toto Wolff et Mercedes soutiennent à 100 % leur champion britannique, qui a grandement contribué à leur succès et à leur image actuelle et avec qui la relation dépasse le cadre sportif.

- La différence d'expérience entre Vettel et Ricciardo était bien moindre que celle entre Hamilton et Russell aujourd'hui : l'allemand ayant disputé 2,4 fois plus de courses en F1 que l'australien à l'aube de 2014, tandis que Lewis compte 4,8 fois plus de GP disputés que Russell.
- La Red Bull RB14 de 2014 était la 2^{ème} force du plateau et était en mesure de jouer la victoire quand Mercedes n'était pas au rendez-vous, ce qui n'est pas le cas de la Mercedes W13 de Russell.

SEBASTIAN VETTEL 		CHARLES LECLERC 	
			
			
31 ans	21 ans		
12 saisons	1 saison		
219 GP	21 GP		
4 titres	0 titre		
52 victoires	0 victoire		
55 poles	0 pole		

COURSE		
4	duel	1
2	podiums	1
3,8ème	position moyenne	4,6ème
5ème	pire position	5ème
4ème (64 points)	championnat	5ème (57 points)
QUALIFS		
4	duel	1
0	poles position	1
2,8ème	position moyenne	4,8ème (9è Bakou)

Vettel VS Leclerc lors des 5 premières courses de la saison 2019.

- Points communs entre 2019 et 2022 :
 - En 2019 et 2022, Ferrari et Mercedes disent au revoir aux finlandais et sous-performant Kimi Räikkönen et Valtteri Bottas pour faire monter leurs jeunes protégés Charles Leclerc et George Russell, 21 ans contre 24 ans, au sein de 2 écuries historiques de la Formule 1.
 - Sebastian Vettel comme Lewis Hamilton sont soutenus publiquement par leurs patrons respectifs face à leur coéquipier et à leurs difficultés. Cependant, tout au long de la saison 2019 (hormis à Spa), les consignes d'équipe de la Scuderia sont passées en faveur de Vettel qui est clairement déclaré comme le pilote n°1 de l'écurie face à Leclerc, ce qui n'est pas le cas chez Mercedes, qui ne parle jamais de n°1 et de n°2 et qui n'a jamais empêché Hamilton et Russell de se battre en course s'ils en avaient l'occasion (Miami par exemple).
 - Les 2 champions sortent d'une saison (2018 pour Vettel, 2021 pour Hamilton) ayant laissé d'immenses regrets : ils ont chacun une revanche à prendre et une motivation supplémentaire pour se démenner.

- Divergences entre 2019 et 2022 :

- En début de saison 2019, Charles Leclerc est en tout point derrière son leader sur le plan de la performance : mise à part lors du week-end de Bahreïn qu'il dominait, il est constamment dominé en qualifications et en course par son coéquipier.
Russell donne quant à lui plus rapidement du fil à retordre à Hamilton.
- L'environnement Ferrari est plus hostile que l'environnement Mercedes : la Scuderia n'a plus remporté aucun titre mondial des pilotes depuis 2007 (soit 12 ans), et attend désespérément celui qui lui en apportera un nouveau, ce qui crée un climat de tension permanent chez les rouges.
La maison Mercedes est au contraire bien plus calme sur ce plan-là, sans aucun doute grâce aux titres mondiaux et à la sérénité accumulés ces dernières saisons.

Que ce soit en 2014 ou en 2019, il ne faut pas oublier que Sebastian Vettel a été battu à plates coutures par son coéquipier à la fin de la saison :

- En 2014, pas aidé par de nombreux soucis techniques ayant accablé la n°1, il termine le championnat en 5^{ème} position avec seulement 4 podiums, sans avoir signé aucune victoire ni aucune pole position et surtout 71 points derrière son jeune coéquipier qui en a profité pour se hisser sur le podium du championnat pilote en signant au passage les 3 victoires de l'écurie cette saison, et en récoltant une belle moisson de 8 podiums.
L'image du quadruple champion du monde fut ternie par cette saison galère et ses titres mondiaux remis en cause, mais il sut par la suite rebondir avec la manière grâce au nouveau défi qu'il se lança en rejoignant Ferrari en 2015. Par la suite, il retrouva (presque) le niveau de pilotage de sa période Red Bull et lutta pour le titre mondial en 2017 et 2018 face à Lewis Hamilton malgré de lourdes fautes de pilotage indignes de son statut lui ayant empêché d'être à nouveau titré.
- En 2019, bien que dominant globalement Charles Leclerc sur le début de saison, la bascule s'effectue à partir du GP de France (8^{ème} course), au lendemain de la défaite sur tapis vert lors du GP du Canada : Leclerc le domine régulièrement en qualifications et signe 2 victoires consécutives à Spa puis à Monza, série qui aurait dû se poursuivre si la Scuderia n'avait pas favorisé l'allemand à Singapour et si l'allemand avait écouté les consignes de son écurie en Russie.
Finalement, Vettel termine la saison en 5^{ème} position juste derrière son équipier 4^{ème}, mais en laissant l'impression que la passation de pouvoir est effectuée.
Cette saison marquera d'ailleurs le début de la fin pour lui puisqu'après une saison 2020 terrible (1 seul podium, 13^{ème} au championnat), il quitta fin 2020 Ferrari pour Aston Martin, avec les performances que l'on sait.

4. A-t-il encore la moindre chance au championnat du monde cette saison ?

De la capacité de Mercedes à résoudre les problèmes actuels de sa monoplace dépend la capacité de Lewis à remonter au classement. Difficile de dire s'il y a un loup dans la W13 et si Mercedes s'est complètement fourvoyée avec son concept de voiture « zéro ponton » (déjà vu avec Red Bull et son concept « zéro trainée » en 2017 par exemple), ou si le manque de performance actuel est une somme de petits problèmes distincts à résoudre tous ensemble.

Toujours est-il que si les gris ne trouvent pas de solution d'ici quelques grand-prix, la page 2022 sera rapidement tournée en faveur de la future monoplace 2023. Mais nous connaissons la puissance de feu de l'écurie Mercedes, qui a déjà été capable de retourner très rapidement des situations mal embarquées comme par exemple début 2019, après des essais hivernaux très compliqués et dominés par Ferrari puis de nouveau l'an passé, où les essais hivernaux laissaient entrevoir un début de saison très compliqué pour Mercedes mais a finalement été marqué par 3 victoires et une 2^{ème} place lors des 5 premières courses.

Le retard d'Hamilton sur l'actuel leader du championnat Charles Leclerc a beau être important, il n'est peut-être pas rédhibitoire pour autant : avec 17 courses restant à disputer dans ce championnat, Mercedes et son leader auront la possibilité de remonter au classement, peut-être dès la mi-saison si l'équipe travaille bien et parvient à résoudre certains de ses problèmes.

Cependant, une statistique intéressante est à relever :

LA STATISTIQUE :

Lorsqu'Hamilton **ne remporte aucun des 5 premiers rounds de la saison** (c'est arrivé en 2007, 2009, 2010, 2012, 2013 et 2016), **il ne remporte pas le championnat du monde.**

Ce qui n'est guère rassurant pour la suite de cette saison si vous êtes superstitieux.

CONCLUSION :

Le roi Hamilton est bousculé en ce début d'exercice 2022, plus que de coutume, tant par son nouveau et ambitieux coéquipier que par une monoplace osée mais clairement pas à la hauteur des espoirs placés en elle avec cette nouvelle réglementation.

Si le parallèle avec la double situation vécue par Sebastian Vettel en 2014 et 2018 tend à nous faire croire que cette saison marque le début de sa chute, il ne faut pas sous-estimer le champion, qui est loin d'être fini et qui n'a pas été aidé par les faits de course lors de ces 5 premiers grand-prix.

Il est de plus à noter que les gris ne sont pour le moment absolument pas en mesure de lutter pour la victoire et les titres mondiaux : être bon lorsqu'on lutte pour un top 5 est une chose, être bon lorsqu'on lutte pour les succès et la gloire en est une autre ! De ce côté-ci, Lewis aura probablement l'avantage face à son compatriote lorsqu'il retrouvera une monoplace capable de vaincre, tout du moins au début...

Tant qu'il gardera le soutien de son patron et que son implication restera exemplaire, l'écurie comptera sur lui.

Attention tout de même à ne pas rester trop longtemps dans l'ombre de son voisin de garage, au risque que toutes les têtes chez Mercedes se tournent en direction de son successeur pour l'avenir, comme l'a vécu Vettel auparavant.

Julien Lickel.