

Supplément gratuit pour les participants et abonnés

SPECIAL BILAN SAISON 5



La review de la saison, le bilan équipe par équipe, le point sur la future saison...



POINT EXPRESS SUR LES ENGAGES

Au moment de boucler ce numéro de l'AS Formula Magazine, on compte vingt-et-un voitures pour la saison 6, dont quatre sont pour le moment inscrites en tant qu'écurie indépendante. Toutefois, rien n'est moins sûr en ce qui concerne l'existence de cette catégorie l'année suivante, d'autant plus que Dragotron, Iratol et Mutan cherchent activement un second pilote. Hormis ceci, les changements sont modérés. On note que la désormais ex-Sound Of the Sky remplace son nom initial par un patronyme nippon assez original. Nouvel investisseur ou juste une nouvelle désignation? En tout cas, l'inscription est encore incertaine étant donnée la santé financière de la structure belge (et japonaise).

Team	Pilote(s)
Breizh F1	Modjo H. Matsushichris
Team Luck RT	Meduzme Lucas
Equipe Players	Crash Fred Jones
ARTA	Fabinator Enipla
TWR Survivor	U. McTavish Yann
Thomraph	Thomraph Snowizz
Dragotron	Baron
Mutan Racing	Mutan
Iratol Racing	Hyper Jumper
Larrousse March	JL Pichin F. Estre
Rikaisya	Tirjuan H. Utena

MEDUZME A LA PHOTOFINISH !



Au soir du GP D'Allemagne, Hiro Matsushichris menait le championnat avec douze points d'avance sur Meduzme. L'écart est passé à dix-sept deux manches plus-tard en France...et ensuite à dix-neuf après la Belgique. Il semblait que la voie était toute tracée pour le plus breton des nippons qui pouvait remporter l'AS Formula chez lui. D'autant plus qu'il comptait dix-sept points de plus par rapport à son plus proche rival en dépit d'un zéro pointé lors du GP précédent. On connaît la suite....La Larrousse-March de Florian Estre s'invita à la fête à un tour de l'arrivée et tout est à refaire pour le GP D'Australie. On connaît la suite: le pilote nippon ne sera jamais dans le coup et Meduzme remporte l'épreuve. Avec sa victoire et ses deux podiums consécutifs, le pilote du Team Luck finit la saison ex-aequo...et remporte le titre grâce à ses trois succès cette saison, contre une pour Matsushichris.

On n'a absolument rien à reprocher aux deux candidats principaux pour le championnat. Ces derniers auront effectué une très solide saison dans l'ensemble. Et pourtant, on ne donnait pas le seul pilote du Team RT Luck favori en début de saison. La victoire en Argentine acquise de manière stratégique ainsi que celle en Espagne nous montrent que Meduzme n'attendra pas la saison 7 pour se rebeller, loin de la...

Oui, la monoplace verte n'était pas forcément la plus véloce du lot durant la première partie de la saison. Oui, il y'avait eu quelques courses totalement anonymes (Imola) ou fracassantes, mais les améliorations apportées par l'équipe durant toute l'année et l'ajout d'une seconde monoplace va donner un coup de turbo à la Team Luck.

MEDUZME A LA PHOTOFINISH ! (2)

Pendant que Lucas signe d'entrée des performances d'enfer alors qu'il venait à peine de quitter AGR Ford, Meduzme va suivre la même dynamique que son nouveau partenaire. Certes, un podium potentiel est très certainement manqué à spa grâce à Kiltho et la course à Monza était assez quelconque, mais les gros résultats s'enchaîneront lors des trois derniers GP au moment où Matsushichris s'écroule. Une remontée extraordinaire. Et pour la seconde année consécutive, les deux premiers du championnat sont à égalité en termes de points !

Peut-on parler d'une cruelle défaite pour Breizh et Matsushichris ? Un peu oui. Pour sa toute première apparition en AS Formula, le nippon frappe fort en signant plusieurs podiums et impressionne par sa constance. La victoire à Magny-Cours fut une récompense logique à sa prestation globale. Et ensuite ? Que s'est-il passé ?

Le premier couac intervient au Canada où un accrochage collectif met fin à sa belle série de sept GP dans les points. Et malgré toute la hargne de Hiro, il devient un peu plus compliqué de s'approcher de la gagne avec une monoplace visiblement en retrait dans les tracés rapides (omniprésents en fin de saison), la faute au bloc Yamaha qui montrait rapidement ses limites en bout de ligne-droite. Avec quelques fracasses dans le peloton ou avec un retardataire et certainement trop de pression dans le camp nippon-breton et le titre pilotes est manqué pour pas grand-chose. Reste-il donc les yeux pour pleurer ? Non, Hiro attend de pied ferme la saison 6 et désormais mieux préparé, la revanche peut faire très mal tandis que chez Breizh, championne des constructeurs avec tout ceci, on cherche à confirmer son statut d'équipe de pointe au sein de l'AS Formula.



LA BATAILLE DANS LE PELOTON

Les spectateurs les plus avisés l'auront certainement remarqué, mais contrairement à la saison dernière, la hiérarchie est beaucoup moins imprévisible cette année à quelques exceptions près. Si on ne savait pas clairement définir les forces en présence lors des deux premiers GP, tout devenait plus limpide dès Imola.

En dehors des Breizh et des Team Luck dans l'ensemble, les outsiders principaux se nomment ARTA et l'Equipe Players. Pour les monoplaces blanches et bleues, on a montré être capable de viser très haut entre deux cannettes de Player's et des trous d'air tandis que les voitures orange sont régulièrement présentes pour un résultat intéressant. Un manque de régularité ou de chance leur empêchent toutefois de viser la quête ultime. On pourrait également Survivor dont celle pilotée par Enipla jouait de temps à autre, les trouble-fêtes. En dépit de deux victoires, les performances en qualification ne se confirmaient pas toujours en course et surtout, il est dommage que leur saison n'ait véritablement débuté qu'à partir du Canada...

Autre team qui n'arrivait pas souvent à confirmer épreuve par épreuve, Mutan aurait certainement mérité mieux bien qu'il décroche le titre parmi les indépendants (voir détails en page suivante). Une des bonnes surprises de la saison, l'Iratol d'Hyper Jumper a fait preuve d'une certaine régularité au cœur du peloton. Trop irrégulières et pas souvent en verve en qualifications dans l'ensemble, Dragotron a certes redressé la barre en fin de saison dans cet exercice, mais les résultats en course ont tardé à véritablement décoller alors que les épreuves se suivent, mais ne se ressemblent pas du tout du côté de chez Thomraph, peut-être la seule écurie était sur un véritable courant alternatif tout au long de l'année...



L'ALSACE CHAMPIONNE DES INDEPENDANTS

Echec face à March dans la saison 3. Echec face à une équipe Automation qui a pourtant déserté la catégorie au milieu de la saison 4... Cela devait être l'année ou jamais pour le Mutan Racing, dont le pilote-propriétaire connaît désormais parfaitement la classe des indépendants face à une concurrence désormais moins fournie et surtout, moins expérimentée (la Team Luck ne restera pas bien longtemps dans ce groupe...). En termes de performance pure, la voiture noire est bel et bien une des plus véloces du lot comme en témoigne la solide victoire au Brésil.

Ses prestations en course ? On ne change pas la recette originale, à savoir stratégie d'attente et gestion des pneumatiques durs. Grande nouveauté dans les derniers GP: l'équipe va même monter des tendres ou des medium et les exploiter au maximum tout en limitant le nombre d'arrêts, et ça marche !

Toutefois, les choses se compliquent par la suite. Départs manqués, casses mécaniques et incidents de course aussi divers que variés... Mutan aura toutes les raisons de faire la gueule après chaque GP. Et après une occasion manquée de marquer plus de points à Monza (6^e malgré tout), la victoire d'Hyper Jumper va être un sacré moment pour l'alsacien puisque le pilote Iratol va prendre la tête de la classe pour un petit point !

Faut-il croire que les dieux de l'AS Formula ont la dent dure envers ce pilote jamais réellement satisfait des autres et de lui-même ? C'est qu'on a un temps pensé, mais c'est sans compter la ténacité du Mutan qui remet les pendules à l'heure dès Jacarepagua en balayant les autres pilotes en indépendants et en marquant des points essentiels au championnat. Au soir d'Adelaide, la sixième place finale lui permet de remporter ce « petit » championnat avec huit points d'avance sur Iratol Racing. Voilà une anomalie qui est corrigée durant cette cinquième saison de l'AS Formula.



LE CIMETIERE DE L'AS FORMULA

La saison est à peine terminée et le sort de certaines équipes semble être réglé depuis un certain temps. Arrivée avec deux courses de retard, Life n'aura pas duré bien longtemps avant de retourner dans sa tombe. Un temps attendu à Monaco, le vrai-faux retour d'Hyperdrive après des débuts avortés en fin de la saison 3 fera très vite long feu...

Les épreuves s'enchaînent et la santé financière de certaines structures inquiètent, à commencer par Larrousse-March dont l'association entre ces deux noms ronflants ne donne rien de bon. Idem chez Stratage dont les dernières nouvelles sont tout, sauf positifs. Et sauf surprise de dernière minute, le programme est mis en sommeil pour la saison suivante.

Que dire de Sky Racers dont l'existence aura été éphémère. Pas ridicules dans l'ensemble, l'écurie a certainement manqué de patience en plus de connaître quelques soucis de cohésion au sein même du team. Dommage pour BJK dont le comeback n'aura pas duré longtemps. Pendant que l'avenir d'Automation ou de Ford (nom amené à disparaître) est des plus flous, la situation est plus préoccupante du côté de chez Sound of the Sky, qui changera de patronyme (à consonance nippone) pour sans doute repartir d'une page blanche... Encore faut-il que les finances suivent car la fin de saison actuelle a littéralement mis l'équipe belge à genoux. Celle-ci a beau confirmer sa présence l'an prochain avec deux voitures, les grosses têtes de l'AS Formula peuvent tout simplement refuser l'entrée d'une des deux monoplaces si les frais d'inscription ne sont pas respectés. Affaire à suivre...



THE CALVET & SCHWEITZER SHOW

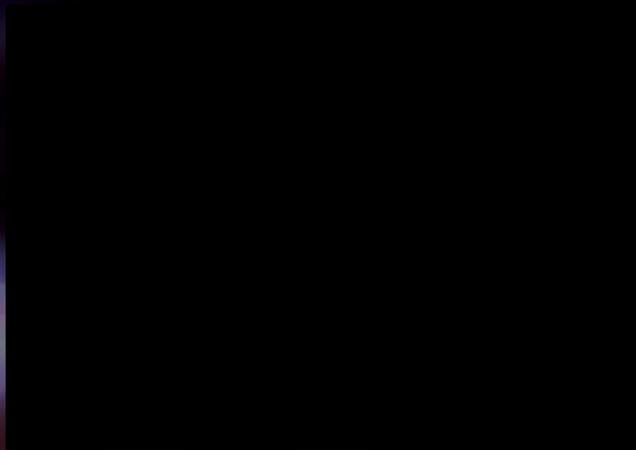
Lucas résumait plutôt bien la chose juste après son abandon au GP de Belgique, sur casse moteur du bloc Renault: « *Monsieur Schweitzer doit peut-être se concentrer sur nos moteurs plutôt que de faire le pitre avec monsieur Calvet. Le moteur aurait dû tenir, c'est un pur scandale. À croire que c'était prémédité...* ». Il faut avouer que les deux capitaines représentant chacun Renault et Peugeot ont davantage fait parler d'eux dans les paddocks que dans les garages. Si du côté de la marque au Lion, on équipe Automation, la marque au losange ne fournit pas moins de quatre écuries. Bon, on ne va pas se cacher que la présence assidue des MM. Calvet et Schweitzer était davantage pour des raisons d'égo qu'autre chose. Jubilant au moindre succès de « leur » teams ou des casses moteur d'un camp ou de l'autre, nos deux compères profitaient également des GP pour vanter les qualités intrinsèques de leurs modèles de série, avec plus ou moins de réussite.

On savait que la rivalité entre les deux chefs est grandissante, elle va prendre une autre dimension au sein de l'AS Formula. Après une première engueulade en direct dans le paddock à Monaco, la tension monte d'un cran dans les tribunes de Silverstone où chacun se regardait dans les tribunes, l'un ou l'autre cherchait à déstabiliser son rival à la moindre casse moteur ou incident de la part d'une équipe cliente. Le duel en était resté là jusqu'au GP de Belgique où, ravis de promouvoir leur marque à des pigeons passionnés, trouvent le moyen d'en venir aux mains (et aux porte-documents) dans les tribunes durant la course ! Et nos deux compères récidivent à l'épreuve suivante, à Monza. Cette-fois ci, on en est resté à des généreux injures, pas plus pas moins...

La saga s'achève ici, Jacques Calvet n'a pas fait le déplacement à Suzuka et Adelaide alors que Louis Schweitzer félicite du titre de Meduzme ainsi que de Mutan, les deux roulent dans une monoplace propulsée par un V10 Renault ! En revanche, c'est n'est pas celui-ci ou le V10 Peugeot qui l'emportent au classement des constructeurs, mais bien le Japon, via Yamaha qui propulse les Breizh. Pas réellement de vainqueur entre le losange et le lion...



BILAN DES TEAMS : HYPERDRIVE



Ah ben rien du tout, que croyez-vous?

BILAN DES TEAMS : LIFE FERRARI



15^e du championnat avec 3 points

Note moyenne de la saison: 3,81 / 10

A débuté au GP d'Argentine. 8 participations. 5 GP

Equipe inscrite au classement des indépendants (5^e)

Pilote: Vornicu Mihail, 25^e avec 3 points

6^e au GP de Saint-Marin

1 non-qualification et 2 non-préqualifications

On l'avait perdu des écrans radars en début de saison. Mais Life revient en AS Formula à partir de la troisième manche, à Buenos-Aires. Vornicu Mihail se débrouillait correctement en qualifications avant de signer une excellente performance à Imola. C'est pourtant le chant du cygne pour la monoplace rouge qui échouera à deux reprises en pre-qualifications et signera un chrono trop faible pour être au départ à Jerez. Comme si son objectif d'avoir au moins une fois bien figuré était accompli, toute volonté était partie en fumée. Et sans grande surprise, l'aventure se termine au soir des préqualifications du GP de France.

BILAN DES TEAMS : LERT RENAULT



Non-classée au championnat.

Note moyenne de la saison: 4,25 / 10

A débuté au GP de France. Six courses disputées

Equipe inscrite au classement des indépendants

Pilote: Nathe

Meilleur résultat en course: 19^e au Japon et en Australie

Débarquant de nulle part dans les champs de la Nièvre et durant les préqualifs', LERT aura connu des débuts compliqués, avec des accidents prématurés, une prestation comique en Belgique et une superbe course absolument mal récompensée en Italie. Il faudra attendre les deux dernières épreuves pour qu'on voit le seul pilote de l'équipe, Nathe, franchir l'arrivée sans encombre. Difficile à juger le niveau de LERT, il faudra attendre la saison prochaine où les choses sérieuses commencent. Première nouvelle: l'équipe délaisse le moteur Renault pour s'allier avec...Peugeot.

BILAN DES TEAMS : STRATAGE FORD



11^e du championnat avec 14 points et une victoire

Note moyenne de la saison: 4,3 / 10

Une voiture engagée à partir du GP d'Espagne

Pilote 1: Snowizz, 20^e avec 10 points. Une victoire, à Monaco. Non-préqualifié à Saint Marin

Pilote 2: Takuma Ori, 21^e avec 4 points. 5^e au GP de Saint-Marin. Non-préqualifié au GP d'Argentine. 5 courses disputées (jusqu'à Monaco)

Stratage se devait de redresser immédiatement la barre. La mission est ratée, deux doubles-abandons précoces en début de saison, deux non-préqualifications, stratégies discutables, fiabilité désastreuse (le moteur Ford n'a visiblement pas aimé le châssis) et performances très faibles. Au milieu de tout ceci? La prestation étonnante de Takuma Ori à Imola avant de prendre la poudre d'escampette à Monaco, lieu même où Snowizz remportera cette épreuve. Une splendide revanche de l'an passé qui sera de courte durée, car la seule Stratage ne reverra plus jamais la lumière par la suite. Il y'aura bien un petit sursaut en qualifications et à chaque début de course lors des deux derniers GP, mais le score demeure vierge depuis la fête monégasque. Après trois années bien tassées, l'écurie ne se présentera pas pour la saison 6 et son pilote-manager ira faire un tour chez Thomraph. Une triste fin pour cette team championne en S2...

BILAN DES TEAMS : LARROUSSE-MARCH MERCEDES



14^e du championnat avec 8 points

Note moyenne de la saison: 4,33 / 10

Pilote 1: JL. Pichin, 24^e avec 4 points. 7^e au GP du Pacifique et d'Italie

Pilote 2: Florian Estre, 22^e avec 4 points. 6^e au GP de Monaco.

Que donnerait l'association entre deux noms certes en difficultés, mais qui sont réputés dans le milieu de la monoplace? La réponse est simple: rien du tout. L'alliance entre Larrousse et March, une nouvelle livrée et un nouveau moteur (Mercedes) n'auront eu aucun effet sur la saison encore compliquée de cette écurie. Et contrairement l'an passé, il n'y a même pas de petit sursaut vers les gros résultats, laissant Pichin et Estre se trainer dans le ventre mou du peloton. Le dernier cité n'aura pas eu le loisir de rêver de podium alors que son partenaire se noie une fois encore dans un torrent de résultats misérables. La monoplace était loin d'être une fusée, elle ne peut pas non-plus compter sur sa fiabilité pour compenser. Le bloc Mercedes est principalement responsable de tous les maux selon Pichin qui dut renoncer dans les rues de Monaco à cause d'une casse moteur (le privant d'un bon résultat, voire d'un podium potentiel?). Déçu du partenariat, l'association entre l'équipe et la marque à l'étoile ne durera qu'une seule saison, comme ce fut le cas avec BMW la saison dernière. Tout est à reconstruire une fois encore pour l'entité Larrousse-March l'année prochaine. Au moins, les deux pilotes seront toujours de la partie.

BILAN DES TEAMS : STS MUGEN



16^e du championnat avec 2 points

Note moyenne de la saison: 4,5 / 10

Une voiture engagée à partir du GP de Jacarepagua

Pilote 1: Kureha Suminoya, 26^e avec 2 points. 7e au GP d'Espagne

Pilote 2: Bush, non-classé. 10e au GP de Belgique. Absent à partir du GP de Jacarepagua

On va finir par croire que les tenants du titre seront définitivement maudits au moment de débiter la nouvelle saison. Kureha peut désormais en témoigner avec Doubleskin ou Pichin. Mais là, c'est carrément l'agonie jusqu'au bout, un massacre sans nom de Aida à Adelaide...La compétitivité de la monoplace noire et rouge était aux abonnées absentes, et le champion en titre assistait impuissant à son propre enterrement. A ses côtés, Bush tentait tant bien que mal à se combattre dans le peloton, effectuant des débuts d'épreuve intéressants, en vain. Le danois va d'ailleurs anticiper son retrait de la compétition au soir du GP d'Italie, laissant son partenaire seul dans la galère belge, ne scorant qu'à une seule reprise, à Jerez. Hormis de très rares fulgurances comme à Spa (points potentiels malgré une stratégie en tendres?) et dans une moindre mesure Monza, la courbe de performance a été plate. Cette saison désastreuse a également de fâcheuses conséquences sur le plan financier pour une structure belge amenée à survivre en plus de changer totalement d'identité. Reste à espérer qu'elle arrive à venir avec deux voitures dès Aida, bien que le lineup annoncé soit des plus curieux avec une débutante venue d'un championnat original du Japon et un revenant en la personne de Tirjuan.

BILAN DES TEAMS : AGR FORD



12^e du championnat avec 13 points

Note moyenne de la saison: 4,83 / 10

Une voiture engagée à partir du GP d'Allemagne

Pilote 1: Alex Gr, 26^e avec 2 points. 7^e au GP d'Italie

Pilote 2: Lucas, 10^e avec 28 points, dont 9 marqués chez AGR Ford. 4^e au GP de Monaco. Quitte l'équipe après le GP de Grande-Bretagne

Sur le papier, la saison d'AGR Ford semblait intéressante avec une préparation sereine, un soutien accru (en théorie) de Ford Russie, deux pilotes qui veulent leur revanche... Si le premier GP laissait penser que la voiture avait un certain potentiel, la suite sera bien décevante malgré quelques promesses signées Lucas. Les courses en Argentine et à Monaco seront les premières et seuls moments de lumière pour une écurie qui affiche grise mine (comme la couleur de sa monoplace). Le reste des épreuves seront déprimants, avec un Alex Gr tout aussi dépressif et qui affecte rapidement son partenaire qui préfère claquer la porte après Silverstone. Un GP où justement, son ex-partenaire russe marque ses seuls points de l'année, pour une fois assez brillant et épargné par le chat noir. Les courses suivantes ne méritent même pas le détour. Avec une équipe entière au bout du rouleau et un constructeur qui veut partir au plus vite de ce champ de mines, rien d'étonnant à ce que des rumeurs apparaissent concernant la destination finale du team. Mais Alex Gr ne compte pas tout plaquer et semble annoncer son retour la saison prochaine, cette-fois sous le nom de sa propre structure. Saison de transition en vue?

BILAN DES TEAMS : AUTOMATION PEUGEOT



9^e du championnat avec 29 points

Note moyenne de la saison: 5,36 / 10

Une victoire, au GP de Saint Marin

Pilote 1: Français, 14^e avec 19 points. Une victoire

Pilote 2: Kaltho, 19^e avec 11 points. Un podium au GP du Canada (3^e)

Après une saison 4 qui voyait Français effleurer la couronne à trois tours près, l'équipe et leurs pilotes n'ont pas confirmé cette année. Avec une monoplace finalisée et dévoilée très tardivement (juste à la veille des premiers essais d'avant-saison), Automation paie cher ce retard et celui-ci ne sera jamais véritablement rattrapé. Bien que bénéficiant d'un soutien accru de la part de Peugeot qui envoie une petite armée d'ingénieurs au sein du team, la fiabilité du V10 n'était pas exceptionnelle, notamment en première partie de saison, et l'apport pratiquement négligeable avec un Jacques Calvet (PDG de PSA) davantage en train d'admirer les festivités du paddock que le garage Automation. Tout cela contraint les pilotes à se battre dans le peloton et à parfois profiter des faits de course. La victoire de Français à Imola grâce à une stratégie payante est le moment de l'année pour les voitures rouges, jouant également sur l'usure de leurs adversaires en course comme ce fut le cas au Canada où Kaltho finit brillant second. Il s'agit du rare fait d'arme de ce dernier cette saison, lui qui a manqué le podium à Imola et qui a bien involontairement causé la perte (?) de Matsushichris à Suzuka. L'avenir? C'est le point le plus flou au moment de la publication, car aucune information n'a circulé autour d'Automation pour la saison 6. Guère rassurant.

BILAN DES TEAMS : SKY RACERS FERRARI



13^e du championnat avec 12 points

Note moyenne de la saison: 5,43 / 10

Ecurie inscrite au classement des indépendants (4^e)

Pilote: BJG, 18^e avec 12 points.

4^e au GP d'Argentine et de Saint Marin

Une écurie débutante qui ne manquait pas d'envie et un pilote de retour après avoir claqué la porte avec fracas il y'a plus d'un an. Le mélange estampillé Sky Racers ne tiendra qu'une seule année. Et on le regrettera. Sur la piste, la monoplace et l'équipe semblaient délivrer une performance plutôt moyenne dans l'ensemble tandis que son unique pilote se montrait volontaire dans le cœur du peloton, même si cela s'est traduit par quelques erreurs durant les épreuves. Plus que tout ceci, les deux quatrièmes positions finales en début de saison laissaient présager un rôle de challenger au classement des indépendants. Mais ces résultats encourageants ne seront pas confirmés par la suite. Fautes de pilotage comme dit au-dessus, stratégies infructueuses, désaccords au sein même de l'équipe et manque de moyens auront eu raison de ce projet. Ce sera également la fin de parcours définitif pour BJG en AS Formula puisqu'il a annoncé son retrait de la compétition à l'issue de la saison.

BILAN DES TEAMS : THOMRAPH FERRARI



8^e du championnat avec 33 points

Note moyenne de la saison: 5,5 / 10

3 podiums

Pilote 1: Thomraph, 16^e avec 16 points. 2^e au GP du Pacifique

Pilote 2: Uwloss, 15^e avec 17 points. 3^e au GP du Pacifique et de Grande-Bretagne

Le pari était loin d'être gagné en engageant deux rookies alors que l'équipe débute en AS Formula. Mais Thomraph était à deux doigts de faire sensation d'entrée à Aida: pas de victoire certes, mais les deux monoplaces montent sur le podium ! Ensuite, ce fut le jeu des montagnes russes pour les monoplaces rouges capables du meilleur (notamment en qualifications) comme du pire. Alors que la hiérarchie de la saison 5 de l'AS Formula est à peu près limpide, les monoplaces rouges ont visité toutes les positions sur la grille de départ sans réellement exagérer. Et lorsqu'elles se bien placées, tout part généralement de travers durant le GP: départs moyens, accrochages de temps à autre, erreurs de pilotage et surtout, stratégies en course inefficaces. En dépit de trois podiums récoltés au total, Thomraph ne termine que huitième au général, et la note moyenne finale n'est pas non plus extraordinaire. Pour les pilotes, les performances étaient globalement similaires, bien qu'Uwloss se montre un poil au-dessus face à son partenaire et propriétaire/pilote du team. Son départ étant déjà annoncé avant la fin de la saison, la deuxième Thomraph sera occupé par Snowizz qui changera totalement d'air.

BILAN DES TEAMS : IRATOL FERRARI



10^e du championnat avec 27 points

Note moyenne de la saison: 6 / 10

Une victoire

Equipe inscrite au classement des indépendants (2^e)

Pilote : Hyper Jumper, 11^e avec 27 points.

Une victoire, au GP d'Italie. 2 Podiums

Une des nouvelles structures arrivées cette saison, Iratol Racing, via son pilote H. Jumper, a fait bonne impression dans l'ensemble de l'année. Jamais ridicule, toujours présente au milieu de la grille, la voiture se montrait relativement compétitive dans un peloton compétitif et son pilote ne manquait presque jamais une occasion de grappiller les points quand l'occasion se présentait. La médaille d'argent à Montréal et surtout, la victoire à Monza faisait quelque peu trembler Mutan pour le titre des indépendants.

Finalement, une fin de saison discrète aura eu raison des petits espoirs de titre dans cette catégorie. Avec plus d'expérience, une équipe mieux rodée et plus inspirée coté stratégie, Iratol pourrait franchir un cap l'année prochaine si les moyens sont plus conséquents. Reste à savoir si une deuxième pilote sera trouvé entre-temps.

BILAN DES TEAMS : DRAGOTRON RENAULT



6^e du championnat avec 40 points

Note moyenne de la saison: 6,16 / 10

Une victoire

Pilote 1 : Baron, 12^e avec 24 points. 2^e au GP d'Italie

Pilote 2: Yann, 17^e avec 16 points. Une victoire, au GP de Jacarepagua

Quatre points en moins, mais deux positions de gagnées. Dragotron aura fait légèrement mieux que l'an dernier. Tout partait bien avec la pole de Yann et la remontée de Baron vers les points à Aida (certes aidé par les multiples incidents de course). De nouveaux points sont récupérés à Interlagos et Buenos-Aires. Mais les choses se gâtent par la suite. Les voitures blanches et bleues n'arrivent pas à s'extirper du milieu du peloton alors que le « Prince de Monaco » de la saison passée n'a pas réussi à conserver sa victoire en principauté et Yann peine à exister dans l'équipe. Il fallait compter sur les stratégies et les faiblesses de leurs rivaux pour aller chiper quelques points.

La fin de saison sera heureusement bien meilleure, et les performances en qualifications seront surprenantes. Yann réussira même à s'imposer à Jacarepagua après une brillante prestation globale. Si les Dragotron continuaient sur leur lancée au Japon et en Australie, les pilotes n'ont pas totalement converti leurs bonnes positions au départ, faute de chance ou de maladresse. Mais tout ceci laisse présager quelque chose de positif pour la saison prochaine, bien que le second pilote est toujours inconnu à l'heure actuelle (Yann parti chez Survivor).

BILAN DES TEAMS : SURVIVOR FERRARI



5^e du championnat avec 52 points

Note moyenne de la saison: 6,4 / 10

2 victoires

Pilote 1 : Ugo McTavish, 13^e avec 20 points. 4^e du GP du Brésil et d'Italie

Pilote 2: Enipla, 8^e avec 32 points. 2 victoires, au GP de Grande-Bretagne et en Belgique

Tout a commencé de manière assez timide avec quelques points inscrits (dont une 4^e position de McTavish à Interlagos) lors des premières courses. Ensuite, la situation est devenue catastrophique lors des GP suivants, avec un Enipla qui accumulait contre-performances et malchances alors que son partenaire galérait également. Le premier véritable réveil de Survivor a débuté à Montréal où Enipla était dans le coup avant une panne moteur. A partir de là, et grâce à un nouveau châssis, l'équipe revenait pratiquement à son niveau de l'an passé. Deux victoires pour le vice-champion de la S4 récompensent ses coups d'éclat dans la deuxième moitié de saison. Le bilan aurait pu être meilleur si la fiabilité était là (le Ferrari a parfois souffert) et si les opportunités n'ont pas été jetés à la fenêtre. Au final, une cinquième place finale « seulement », mais assez inespérée au vu du déroulement de la saison dans l'ensemble. Il aura également manqué quelque chose pour aller chercher encore mieux, peut-être est-ce la raison du départ d'Enipla (en route vers ARTA). Il sera remplacé par Yann tandis que McTavish (plus ou moins discret) sera toujours dans cette écurie qui s'associera avec l'empire TWR.

BILAN DES TEAMS : MUTAN RACING RENAULT



7^e du championnat avec 35 points

Note moyenne de la saison: 6,6 / 10

Une victoire.

Championne du classement des indépendants

Pilote: Mutan, 6^e avec 35 points. Une victoire, au GP du Brésil

Champion du classement des indépendants

C'est fait: l'Alsace décroche enfin le titre tant espéré de la classe des indépendants. Et alors que l'expérience de l'équipe est un sérieux atout face à ses concurrents, la désertion du Team Luck à mi-saison a vite facilité la tâche pour Mutan. Enfin sur le papier, car a fallu un certain temps pour mener au classement de la catégorie. Le vice-champion de la première saison a un moment tremblé quand Hyper Jumper remportait à Monza et prend les devants au championnat. La « petite » couronne est finalement acquise à l'alsacien au terme de la saison (voir détails sur l'article consacré à son sujet précédemment). Et en termes de performances, il y'a eu du beaucoup mieux comparé à l'an passé. Généralement le mieux placé des indépendants au départ et toujours au milieu de la grille, le natif de Brumath effectuait, comme à son habitude, une course d'attente à chaque reprise, maximisant au mieux sur la faiblesse des rivaux en fin d'épreuve et-ou la gestion de ses gommres dures. Fait incroyable: Mutan s'est même essayé aux pneumatiques tendres ou medium dans les dernières épreuves de l'année, et ça marche plutôt bien ! L'objectif la saison suivante sera simple, mais pas évidente: confirmer ce titre. Avec une ou deux voitures ?

BILAN DES TEAMS : EQUIPE PLAYER'S MUGEN



2^e du championnat avec 79 points

Note moyenne de la saison: 6,73 / 10

Une victoire.

Pilote 1: Crash, 4^e avec 38 points. Une victoire, au GP du Canada. 3 podiums

Pilote 2: Fred Jones, 3^e avec 40 points, 5 podiums.

A une époque, GTS n'avait jamais terminé hors de la 4^e place au championnat en AS Formula. Celle qui lui succède fait mieux pour sa première apparition dans ce milieu car grace aux bons résultats à Suzuka et Adelaide, l'Equipe Player's finit second ! Jolie saison pour les hommes en blanc et bleu-ciel qui auront accumulé le meilleur et parfois le risible. C'est d'ailleurs ce qui les a pénalisés dans la note moyenne du classement. Le côté pile pour de l'équipe roulant sous pavillon canadien, c'est la monoplace qui se révèle globalement compétitive dans l'ensemble de l'année et la belle victoire (trop?) facile « à domicile » de Crash. Côté face, ce sont les multiples gaffes sur la piste également (Aida, Jerez...) pour cause de surpilotage ou de taux d'alcool trop élevé dans le sang es pilotes....Mais ne noircissons pas le tableau d'ensemble plus qu'encourageant pour la suite et saluons la campagne de promotion du team aussi assidue qu'efficace. Et tant pis si cela fatigue certains individus dans le paddock qui se mettent à boycotter les cigarettes Player's et la bière Molson ! Nul doute que la saison 6 sera certainement sous les couleurs blanches et bleu-ciel avec un Jones qui vise la gagne et un Crash qui veut le titre , mais gare aux potentielles luttes fraticides !

BILAN DES TEAMS : TEAM LUCK RT RENAULT



3^e du championnat avec 78 points

Note moyenne de la saison: 7,03 / 10

3 victoires

Inscrite au classement des indépendants jusqu'au GP d'Allemagne

Pilote 1: Meduzme, 4^e avec 59 points. 3 victoires, au GP d'Argentine, d'Espagne et d'Australie

Pilote 2: Lucas, 10^e avec 28 points, dont 19 marqués chez Team Luck, 2 podiums. A rejoint l'équipe au GP de Grande-Bretagne

26 points ont été marqués dans la première partie de la saison, 52 seront récupérés dans la seconde partie. On peut dire que la Team Luck a fait une bonne affaire en engageant deux voitures à partir de Silverstone, pour Lucas. Quant à Meduzme, il chipe purement et simplement le titre au détriment de Matsushichris avec sa victoire à Adelaide. Si les trois victoires l'ont bien aidé pour l'attribution du titre, son partenaire de la (demi-)saison aurait tout aussi mérité de gagner au moins trois fois. Avec une de perdue dans les derniers virages à Silverstone, une autre causée par une casse de suspension et moteur Spa et enfin, des freins bloqués à Adelaide privent les voitures vertes d'une fête encore plus grandiose. Avec tout ceci, l'équipe serait certainement en mesure de jouer la gagne au championnat des constructeurs. Pour la saison 6, la tâche s'annonce passionnante: Meduzme arrivera-t-il à conserver sa couronne, là où ses prédécesseurs ont échoué? Lucas réussira à se débarrasser de son chat noir malgré des résultats très intéressants? Réponse dès cet hiver...Mais en dépit de ce que nous a donné l'AS Formula par le passé, il serait imprudent d'écrire que la Team Luck perde de sa superbe en quelques mois.

BILAN DES TEAMS : ARTA MUGEN



4^e du championnat avec 71 points

Note moyenne de la saison: 7,13 / 10

3 victoires

Pilote 1: Fabinator, 7^e avec 35 points. Une victoire, au GP d'Allemagne

Pilote 2: Keishin, 5^e avec 37 points. 2 victoires, au GP du Pacifique et du Japon. 3 podiums

La rédaction est formelle: ARTA obtient la deuxième meilleure note moyenne de l'année. Et pourtant, l'écurie nippone n'est que quatrième au classement réel du championnat. Il n'a pas grand-chose à reprocher à l'équipe qui a un duo de pilotes solides, une monoplace polyvalente sur tous les tracés et des victoires...Mais comme dans un air de déjà-vu, la chance n'est pas présente durant toute la saison avec quelques casses moteur (le Mugen a l'air de moins tenir sur les voitures oranges que sur celles de l'Equipe Player's) et accidents au cœur de l'action. Dommage pour Fabinator et Keishin qui auraient mérité sûrement mieux, bien qu'il y'avait eu quelques courses gâchées par la stratégie (sans compter la concurrence féroce devant). Cela dit, et contrairement à l'an passé, les machines nippones n'ont pas faibli en fin de saison et la seconde victoire consécutive de Fabinator au Nurburgring ainsi que les deux autres de Keishin à domicile (avant d'effectuer une année sabbatique, quelque peu fatigué) démontrent qu'ARTA est une équipe performante. L'arrivée d'Enipla donnera certainement un petit coup de boost à une team qui voudrait enfin se rapprocher du titre.

BILAN DES TEAMS : BREIZH F1 YAMAHA



Championne avec 91 points

Note moyenne de la saison: 7,33 / 10

Une victoire

Pilote 1: Modjo, 9^e avec 32 points. 2^e au GP d'Espagne et d'Allemagne, 4 podiums

Pilote 2: Hiro Matsushichris, 2^e avec 59 points. Une victoire, au GP de France, 7 podiums

On n'était pas passé loin d'une domination totale des bretons cette saison. L'équipe et la monoplace étaient au top du top alors que le jeune Hiro était d'une régularité exemplaire. Sa victoire à Magny-Cours est en quelque sorte la cerise sur le gâteau par rapport à première partie de saison exceptionnelle. Ce sera pourtant le début des petits soucis avec la concurrence juste derrière qui revient progressivement et qui ne grille plus ses opportunités, un bloc Yamaha qui montrait ses limites (et cassait) sur les circuits ultra-rapides, un manque de bol et quelques salades d'ailerons ont fait que le pilote japonais manque l'exploit de récupérer le titre pour sa première saison en AS Formula....alors qu'il termine à égalité de points face à un Meduzme revenu comme un ouragan depuis Jerez. Une saison douce-amère ? Pas vraiment puisque Breizh est tout de même championne des équipes, ce qui est déjà une belle récompense pour une structure qui est amenée à jouer les gros rôles pour les saisons suivantes. Avec un Matsushichris qui ne voudra pas attendre pour la revanche et un Modjo qui doit redresser la barre, nul doute que la concurrence risque de se prendre du pâté Henaff dans la face !

LE FUTUR CALENDRIER DE L'AS FORMULA

A priori, pas de bouleversements concernant les dates et les Grand-Prix pour la saison 6. On note tout de même que Barcelone fait son retour alors que Jerez reste au programme en tant que GP D'Europe. Ajouté à la dernière minute cette saison, la deuxième venue au Brésil sera une fois encore de la partie via le tracé de Jacarepagua.

LOCATION		Version
PACIFIC	Aida	1995
BRAZIL	Interlagos	2000
ARGENTINA	Buenos aires	1998
SAN MARINO	Imola	1988
MONACO	Monte Carlo	1992
SPAIN	Barcelona	2003
GERMANY	Nurburgring	2001
UNITED KINGDOM	Silverstone	1990
FRANCE	Magny cours	2003
BELGIUM	Spa Francorchamps	1990
ITALY	Monza	2002
EUROPA	Jerez	2000
BRAZIL 2	Jacarepagua	1988
JAPAN	Suzuka	2000
AUSTRALIA	Adelaide	1995

CREDITS: GOODSTONE
CREATION GRAPHIQUE: KIM

A BIENTÔT POUR LA SAISON 6 !