



**ELSA E**

**BOYER**

**GF**

**RIP**

**ÉDITIO**

**NS MF**

**Mercedes**

**Pe**

**tronas Primax**

**Monster Energy**

**y Pure Storage**

**Bose Belstaff**

**TH Tibco UBS**

**Team Viewer AG**

**AM Ineos Epson**

**CrowdStrike** **f**

**antom**



Elle pilote pour l'instant dans une écurie presque médiocre. Et elle pilote leur pire voiture. Celle sur laquelle on ne change pas de pièce si le budget ne le permet plus. Celle sur laquelle on teste jusqu'où économiser les forces financières et exploiter les performances. Elle s'est de toute façon construit un dos pour absorber les regrets. Elle a commencé en karting, s'est incrusté les trajectoires sous les paupières. Sur les premières courses on essaye de la pousser, on plonge au freinage devant elle pour la voir finir hors piste. Elle ne peut maintenir aucune direction. Les trois courses suivantes elle ne tente aucun dépassement, se positionne contre leur flanc, oublie le circuit, détruit avec précision leur mouvement, attend le suivant, réitère. Ses épaules gonflent. Après le karting elle a piloté en GP3, en F2 et en F3, à chaque fois sur du matériel défectueux. Il n'était pas question de remporter. Elle a logé sa respiration au fond de son ventre. Elle ne confond pas ses capacités avec celles des machines. Elle entend qu'à 200km/h une femme peut, qu'à 300km/h elle ne prendra pas le virage à pleine vitesse, des causes tout à fait biologiques, des causes hormonales. Elle enterre sa respiration sous son estomac. Elle a ensuite piloté dans

les simulateurs de F1 de l'écurie Alpine, expérimenté les réglages sur des circuits de synthèse, essayé des hypothèses, tenté sur le sec, sur mouillé. Les ingénieurs usine pensaient qu'en situation réelle elle se disloquerait. Après un an passé comme pilote d'essai, son coéquipier en salle de simulation a obtenu une place dans une monoplace. Elle a demandé, son tour, quand, n'atteint-elle pas des résultats similaires. N'ont-ils pas implanté certaines configurations en course selon ses tests en simulateurs et n'était-ce pas gagnant. Ses phrases s'égrènent de sa bouche comme si elles revenaient de grandes luttes menées dans le palais. 30 % de muscles maigres en moins. C'est ce qu'on lui a rappelé, ce qui manque à sa constitution femelle. Elle obtient des résultats réguliers. Elle s'est façonné une nuque où crisper les hargnes. Alpine la fait passer sur piste. Elle commence alors le meilleur dans une épave. À Syracuse elle se classe 10<sup>e</sup>. On la félicite. On lui conseille aussi de penser à d'autres disciplines de haut niveau, l'Indycar par exemple, des saisons aux rythmes moins pressants. Elle refuse. Dès que le circuit le permet, elle lance une pointe de vitesse, ne brise jamais une pièce. Et si la voiture était mieux réglée. Si l'unité de puissance était du niveau des top team. On pointe son classement miteux, on ne précise rien des mauvais résultats similaires de son coéquipier ni de l'état de leur équipement. Son sexe va vite.



Elle profite d'un changement dans le monde de la F1. Une ex pilote devenue team manager rachète Mercedes sans regretter cette manœuvre et en s'assurant des marges

de refinancement disponibles. La team manager insiste auprès des instances pour que la réglementation sur les moteurs et les carburants change. Il s'agit d'augmenter le spectacle, de plafonner les coûts. La team manager est petite, taille radicale, à ras, si courte, miniature et sur toute sa surface s'amoncellent les détails. Elle a été Miss Vésuve. Maintenant elle ressemble à un jeune homme que l'âge aurait stupéfait puis figé. Sa voix s'exhale toute par le nez. Elle n'a jamais piloté en Formule 1. L'aspect exaspérant des boucles d'un circuit, le tracé où caler une trajectoire, sa haine des lignes droites où l'attente percute la vitesse de pointe. Des sensations dépecées. Elle pilotait en rallye, les groupe B, des gueules à vrombissements qu'elle éreintait virage après virage. Ces courses ne sont plus autorisées. Elle a dissipé tout record dans la montée de Pike Peaks, exercé la pression des pneumatiques chauffés par les freins sur les poussières au bord des ravins du Colorado pour conserver à chaque moment un comportement latéral exact.

Aujourd'hui elle possède des sommes à investir et ses leviers sont nombreux. Elle n'aime pas l'allure sportive, elle ne porte que des costumes. Souvent beiges, des cols de veste pointus. Elle mène ses négociations assise au fond de fauteuil en cuir, une jambe à angle droit, l'autre en équerre et la cheville posée juste au-dessus du genou. Son équilibre s'affaisse juste avant la nuque. Elle multiplie les essais de recherche et développement autour de moteurs hybrides turbocompressés au rendement thermique supérieur à 50%, moteurs de course conçus pour produire plus d'énergie utile que perdue et cette technologie de batterie sera à terme intégrée dans les véhicules électriques de ville. Le futur s'assène d'une traite. La soie de ses chemises se subdivise en fronces de chair jusqu'à la ceinture blanche au milieu de la taille. Les marbrures

beiges du tissu oscillent en rose sourd, pétrissent la lumière. Les larges verres carrés de ses lunettes accrochent de grosses brillances. Il est évident qu'un changement de réglementation concernant les modes moteur ouvrirait des fenêtres d'exploitation au rendement décuplé par sa présence dans le sport automobile. Car elle le répète, elle dispose de fonds, d'usines, d'ingénieurs et de techniciens pour introduire ses moteurs et répartir en conséquence le poids de la monoplace, les systèmes de refroidissement.

Les discussions avec ses homologues construisent des aventures réglées par contrats et taux.

Sa vision de la discipline date de l'ère turbo. Golden boy, elle investit dans les moyens de dominer les vitesses mécaniques. Elle repère la pilote Alpine. Persuadée de s'offrir une championne à prix cassé, elle lui propose un contrat et une voiture avec du rythme.



Quatre vingt-dix secondes pour clore Monza et l'emporter. Quatre vingt-dix secondes où elle manipule les commandes et trajectoires qui la maintiennent en première place devant la pilote Aston Martin revenue à sa portée, une as des dépassements lisses sur l'extérieur en passe de signer avec une top team pour la prochaine saison. Il faut mener trente tours et encaisser les tentatives pour la déborder. Elle analyse, il y a une pénalité de 10 secondes pour la leader du championnat, un air chaud et quatre positions perdues au départ pour son coéquipier. En tête de la course, elle doit se donner quatre secondes d'avance pour ne pas offrir d'aspiration à celle qui la traque. Sans voiture devant elle, sans sillage pour l'aspirer, devoir

trouver seule l'allure, et quatre secondes pour se mettre à l'abri, un groupe propulseur qui s'éreinte vite, un châssis à faibles appuis, elle crame ses pneus. Elle perd 5/10° dans les lignes droites. Elle voit revenir la pilote Aston Martin derrière un vallon, à portée presque, un danger auquel il ne faudra qu'une seconde pour devenir effectif. Elle compense en matraquant 5/10° plus vite dans les virages serrés, ses pneumatiques proches de la détresse pour retarder le retour de l'Aston Martin. Cinq derniers tours avec des pneus à l'agonie, la gomme claquée sur l'asphalte et chaque vibreur en bord de virage manque de la catapulter dans la barrière de sécurité à une vitesse où 14,6 secondes sont mortelles. Sa jambe gauche appuie jusqu'à mettre 250 bars de pression sur la pédale de frein sans bloquer les roues, 5,6 g lui démettent la tête. Elle pilote les paupières retroussées avec les informations que tamisent son bassin et les picotements sur tout l'épiderme des cuisses. Elle pilote exact. Elle déroule ses moues acharnées sous son casque. Au dernier tour, la pilote Aston Martin essaiera de l'emporter à l'accélération après la première chicane. Elle économise ses batteries et se couvre. Remporte.

Sortie de sa monoplace, casque toujours sur le crâne, mains gantées, dix secondes pour mesurer la portée de ce qui a eu lieu, estimer son taux. Un premier podium après 21 Grands Prix, pour sa première course avec Mercedes, après plus d'un an passé à piloter la monocoque Alpine qui n'était jamais réglée pour elle. Un véhicule laboratoire où tester les réglages les plus expérimentaux, pour voir lesquels intégrer avec profit sur la voiture du pilote n°1. Une monoplace conçue pour le flou à piloter en évitant soigneusement le ratage. Elle ne commente pas cette partie de sa carrière. Qui se plaint. Une quantité extrême d'énergie transférée et dissipée pour une première place.



À Montesanto, elle extirpe sa longue carcasse de l'habitacle de la Mercedes, les articulations se déplient, la voilà entière. L'attaque du troisième virage, un désastre, un freinage brutal, elle n'a pas bloqué sa respiration assez vite. Elle a pourtant appris à respirer depuis les fonds. Petite dose d'air logée dans les poumons qui suffit à gonfler la cage thoracique, il n'en faudrait pas plus pour qu'un choc frappe fatal. À des vitesses où tout se perfore. Même si elle a appris à s'accidenter sans qu'aucun élément du véhicule n'endolorisse ses zones vitales. Cette petite quantité de souffle. À des vitesses où.

Dégagée de l'habitacle, tête nue, elle ne ressemble pas aux images qui fixent son visage casqué sans nez ni bouche. Tous ces portraits qui prélèvent ses yeux et la bande de peau autour des sourcils. Un après-midi de presque mort. Elle pilote par sensations, sans talent pur. Les deux cent capteurs intégrés dans l'habitacle compliquent trop son rapport à l'asphalte pour conduire à l'instinct. La pluie ne l'a jamais dérangée mais aujourd'hui ses pneus n'étaient pas à température et elle ne pouvait pas expulser l'air correctement. Au virage Clover Leaf la gravité lui a matraqué le flanc droit. Il y avait aussi cet insecte à l'endroit exact où elle devait déposer son regard pour enrouler son entrée dans le virage.

En débriefing l'ingénieur de course lui rappelle que ses valeurs de braquage restent trop élevées. L'erreur est régulière. Les angles de rotation qu'elle imprime au volant n'atteignent jamais la courbe la plus efficace. Par exemple, au virage numéro 24. Elle est sortie du virage précédent pris sur l'intérieur à une vitesse de 153 km/h roue avant droite, 155,9 km/h roue avant gauche. Ces valeurs ne fonctionnent pas. Elle ajustera.

L'ingénieur de course poursuit, il y a eu la pénalité de 5 secondes pour ses attaques de virage qui plusieurs fois ont exhalé une franche agressivité. Elle hausse les épaules, ne supporte pas si un espace se referme. Qu'est-ce qui pourrait être pire.

Pour ce week-end de course elle loge dans un immeuble d'une hauteur à capter tous les soleils, se détend en pilotant son jet privé, un Challenger 605 Bombardier teinte rouge, propriété d'un groupe qui gère sa marque. Elle survole l'océan devant la ville, atterrit sur un aéroport privé. Les taxes de cet atterrissage sont évacuées par une société écran qu'elle crée et dont elle est la cliente finale. Elle rejoint son logement au volant d'une Pagani Zonda 760 LH louée sans frais pour le week-end. Un dîner est servi sur la terrasse. Si les secondes se maîtrisent, le temps à froisser, les paupières tombent d'un cran. Elle compte sur les améliorations de l'injecteur, les pistes resurfacées gris abrasif des prochains circuits. Elle reprend les exercices de vision périphérique, assouplit encore ses poignets, peaufine ses opérations d'optimisation fiscale et le noir de sa combinaison étire ses hanches. Son contrat stipule qu'elle pilotera à des taux alpha. La raison de son recrutement. Scintiller est meilleur. Sa vitesse reste opaque, elle a ses conditions.



À Adélaïde elle conduit selon un plan. L'ingénieur de course estime ses chances nulles si elle prend le virage 13, le Rorster's, sur l'extérieur. Seule option pourtant où baille une brèche. Les pneus sont des tendres, une adhérence parfaite mais des gommes fragiles. Des gommes

déjà endommagées qui ne supporteront pas le grip nécessaire pour récupérer sa trajectoire après le dépassement. Rester derrière le pilote Ferrari, presser si elle veut, simuler une percée vers l'intérieur et déstabiliser le mental du leader. Pour l'instant rien d'autre ne se tente. Stratégie proposée par le team, approuvée par l'ingénieur de course. À la sortie de la prochaine ligne droite elle s'arrêtera aux stands, 1,92 secondes pour changer les pneus, rechausser des tendres neufs.

Elle répond négatif, la voix à plat. Elle ne s'exécute pas, elle ne passe pas au stand et elle prend maintenant l'extérieur dans le Rorster's. Pour briser le moment est immédiat. Elle le constate depuis plusieurs virages, le pilote Ferrari, leader du championnat, n'est plus en mesure de coller aux bords de la piste comme il y excelle d'habitude. Parce qu'il la voit arriver. Ses yeux bondissent derrière la tête, il perd son grip, il aborde son virage comme un rat, sa nuque est raide, il est fait. Elle le dépose. Il revient dans ses roues. La gueule en carbone de la Ferrari gratte le pneu arrière droit de son véhicule. Lamentable. Il donne déjà trop d'indices. Il fond vers l'intérieur, on la prévient, l'attelle vu, elle ricane complètement, il vise la zone qu'elle défend le mieux. Et s'il vient au contact, elle fixe sa trajectoire, met en place les contours d'une décision risquée qu'il ne peut pas prendre. Il lui faudrait trouver avec ses pneus un grip formidable en attaque du virage et se jeter. Mais ses poignets ne peuvent pas, les yeux encore moins et dans les cuisses il est si loin d'avoir ce qu'il faut. Leurs deux écuries partagent une même vision de la technologie moteur actuelle pour laquelle elles ont investi. Elles se rejoignent aussi sur les nouvelles réglementations. Sur piste, elles s'arrachent le moindre dixième d'avantage.

Un succès. Une victoire. Une discussion houleuse avec l'ingénieur de course quant à la rentabilité des risques

pris. En conférence de presse, les trois pilotes du podium Mercedes, Ferrari, McLaren exposent leur décontraction sur un fond où palpitent les excitations du circuit et les sponsors. À sa gauche, le pilote Ferrari plaisante, demande à quel moment elle a enclenché le mode extra de son moteur dans les derniers tours. À moins qu'elle ne l'appelle le mode fête. Le pilote McLaren à sa droite laisse échapper une grimace terne. Au milieu, elle répond, il n'y a pas de mode extra. Il continue, alors que faisait-elle avant. Elle rétorque, elle voulait seulement faire un bon tour et éliminer ce petit sourire fixé en bas de son visage. Elle pivote la tête et sa bouche crépite en face de lui.



Elle ne comprend pas, les réglages sont-ils les mêmes. Ils ne peuvent pas le dire. Trois fois qu'elle attaque sur l'extérieur, trois fois qu'elle n'a aucune idée de l'angle de braquage à adopter pour trouver de l'adhérence. Tout part, l'avant, l'arrière, est-ce qu'ils peuvent préciser les modifications apportées aux réglages. Que le virage soit lent ou rapide, qu'elle prenne l'intérieur ou l'extérieur, elle ne tient pas. Et les vibrations, à croire que les dents pourraient se fendiller. La victoire disparaît de ses options aujourd'hui. Les causes sont mécaniques. Les essais d'ajointement amélioré entre châssis et groupe propulseur. Elle tente de reconfigurer son ambiance mentale pour mastiquer autre chose qu'un succès. Prise dans les coulées boueuses du peloton. Irréaliste de piloter pour une victoire dans ces conditions, et la voiture doit rentrer sans dégâts. Aucune tentative aujourd'hui. D'aucune sorte. Est-ce qu'elle confirme.