

1985-2006 : vingt ans de travail et de victoires

Un clin d'œil à Carl Lewis

La longue et belle histoire de Sir Lewis commence par un clin d'œil de ses parents à un grand sportif américain, Carl Lewis, qui vient de faire les gros titres, six mois plus tôt, des Jeux olympiques d'été à Los Angeles. Nous sommes le 7 janvier 1985 à Stevenage, tout près du circuit de Silverstone, et Lewis Carl Davidson Hamilton, un petit capricorne, voit le jour dans cette ville-dortoir du Hertfordshire, au nord de Londres.

Impossible de savoir si ses parents, Anthony et Carmen, le destinent déjà à une carrière de sportif de très haut niveau, mais le résultat est là, il porte le nom et le prénom d'un immense champion et, très vite, le rejeton se distingue par sa capacité à battre les adultes quand il pilote, à distance, une voiture radio-commandée. Il n'a que huit ans et déjà des facultés de coordination au-dessus de la moyenne, beaucoup d'application et de sérieux pour son âge. Les petits bolides ne lui suffisent plus, alors Lewis va essayer le karting, d'abord lors de vacances en Espagne, puis sur la Rye House Kart Track, juste à côté d'une plate-forme de distribution des supermarchés Sainsbury's, le

Carrefour anglais. Le fabricant anglais Zip Kart est installé là et, un jour, Martin Hines, qui a fondé l'enseigne en 1964, assiste à une course de cadets (huit à dix ans), en compagnie de l'un des deux espoirs qu'il couve.

« J'étais avec Gary Paffett ou Anthony Davidson, je ne me souviens plus. Les débutants avaient une plaque avec un numéro sur fond noir pendant leurs six premières courses, cela permettait aux concurrents et aux commissaires de les repérer plus facilement. En général, ils étaient regroupés en queue de peloton. Et là, j'ai vu ce petit gars, avec un casque jaune, qui était quatrième. Je me suis dit que c'était étonnant mais que ça devait déjà être sa sixième course comme débutant... »
À la fin de la course, Martin Hines va se présenter à Anthony Hamilton, qui lui explique que c'est la toute première course de son fils. Rendez-vous est pris, aussitôt, pour discuter de l'avenir du phénomène : « Ils n'avaient pas beaucoup d'argent, c'était évident, donc j'ai pensé que je pourrais les aider un peu. On a commencé à papoter, puis notre relation a duré huit ans. »
Martin Hines en a déjà vu défiler, des jeunes pilotes, il a une grosse expérience, mais là, il a le coup de foudre. Alors dès le lendemain, il prête un châssis à Lewis. « Un gosse exceptionnel, dans une famille exceptionnelle », racontera-t-il plus tard.

Le casque jaune, c'est une idée d'Anthony : « Papa était très stressé quand j'étais en piste, alors il voulait pouvoir me repérer facilement. Mais je ne pense pas que mes parents réalisaient vraiment à quel point ce sport pouvait être dangereux. Un jour, j'ai eu un gros accident, je me suis cogné la tête, je saignais du nez. J'ai juste demandé à papa de réparer le kart, j'ai couru le lendemain et j'ai gagné. »

Avec le très bon kart préparé et prêté par Martin Hines, la famille Hamilton découvre aussi le circuit de Buckmore Park, près de Chatham dans le Kent, au sud de Londres. Le patron du circuit, Bill Sisley, s'en souvient : « Lewis est venu ici, il n'avait que huit ans. Au niveau des cadets, tout est assez

basique, donc ça se joue plus sur le talent du pilote que sur la qualité du kart. On a tout de suite vu qu'il avait quelque chose de spécial, un truc à part. Il nous a suffi de deux ou trois tours. Il avait une vitesse naturelle, il aimait la compétition, et il avait l'intelligence nécessaire pour réagir à des changements de conditions. La vitesse naturelle, il l'a toujours eue. C'est une question de feeling par rapport à l'équilibre de son châssis. Il est très bon pour dépasser, il a le sens de la trajectoire, et surtout, il veut gagner. »

Quand il faisait du karting dans le Hertfordshire, Lewis se souvient que le gamin le plus rapide du coin s'appelait Nicky Richardson. « Je n'avais que huit ans, donc je l'admirais. Il était tellement rapide et je me disais : "Il faut que je trouve le moyen d'être plus rapide que lui." Alors papa regardait où Nicky freinait, se déplaçait quelques mètres plus loin et me disait : "C'est ici que tu dois freiner." Bien sûr, j'essayais, mais je partais en tête-à-queue, je sortais de la piste, et je réessayais. Finalement, j'arrivais à freiner plus tard que Nicky. C'est depuis cette époque-là que je suis connu comme un pilote freinant très tard. Je me souviens de ces moments-là quand je suis en pleine bagarre aujourd'hui, je vis avec ces souvenirs, ils sont au cœur de ce que je suis. »

Les victoires vont s'enchaîner, avec en 1995 un premier titre de champion de Grande-Bretagne des cadets, assorti d'une victoire dans le championnat STP. Lewis n'a que dix ans mais en fin de saison il est invité aux Autosport Awards, à Londres. C'est la soirée de gala du sport auto britannique, le jeune homme n'a déjà peur de rien alors il se dirige vers Ron Dennis et lui parle. « Il est venu pour me demander un autographe, mais il n'était pas timide du tout. Il m'a regardé droit dans les yeux et m'a expliqué, sans sourciller, tout ce qu'il allait faire de sa vie, de sa carrière. J'étais très impressionné. » Lewis lui a notamment dit qu'il voulait piloter une de ses voitures, un jour. Ron Dennis a signé dans le carnet d'autographes et il a

rajouté une mention rentrée dans l'histoire : « Rappelle-moi dans neuf ans, on trouvera une solution. »

En 1996, alors que Lewis a onze ans, Martin Hines réussit à organiser une série de courses de karting retransmises par la chaîne nationale ITV. Elle s'appelle *McLaren Mercedes Champions of the Future* et elle est financée par un certain Ron Dennis. Dès cette première saison, Lewis remporte le titre Cadets et Paffett, un autre protégé de Hines, le titre des Grands, en catégorie Intercontinental A. Dix ans plus tard, les deux garçons seront en concurrence directe pour devenir le coéquipier de Fernando Alonso chez McLaren, en F1... Et Paffett, devenu pilote de réserve, ira briller en DTM, le championnat d'Allemagne des voitures de tourisme.

En octobre 1996, c'est donc la finale des Cadets, retransmise dans tout le pays, avec comme spectateurs attentifs une jolie brochette de pilotes, car Ron Dennis est venu avec Mika Häkkinen, Martin Brundle et Mark Blundell. « La pression était phénoménale, se souvient Martin Hines, et il l'a gérée de manière étonnante. C'est aussi pour ça qu'il a bien commencé en F1, il avait l'habitude de gérer la pression. »

Le contrat avec McLaren viendra plus tard. En attendant, d'autres experts du sport automobile commencent à s'intéresser au prodige de Stevenage. L'un d'eux est Tony Purnell, ancien patron de Jaguar Racing reconverti comme directeur technique à la Fédération internationale de l'automobile (FIA) : « Je l'ai vu une première fois sur une piste de karting un peu déprimante, il devait avoir neuf ans. Il faisait des essais et je l'ai repéré tout de suite, pas seulement parce qu'il avait un casque jaune. Il était très bon, c'était évident, et les gens ne parlaient que de ça, pas du tout du fait qu'il était noir. Deux ou trois ans plus tard, je l'ai revu à Wigan, il faisait du vélo sur une rampe de freestyle, j'ai parlé à son père et je l'ai observé. Il avait beaucoup d'élégance sur son vélo, ne semblait

pas faire d'efforts, le contrôlait parfaitement, lentement, un peu comme un acrobate. Je me suis dit que son équilibre, sa grâce, en ferait peut-être un excellent pilote automobile. »

Très vite, Tony Purnell décide que sa société, Pi Research, spécialisée dans le data en sport auto, va parrainer Lewis. Il s'entend très bien avec la famille Hamilton qui lui envoie chaque fin d'année une photo de Lewis en action, joliment encadrée, avec un petit mot de remerciement. Et même, une fois, un set de verres en cristal pour le remercier de son soutien.

À l'âge de douze ans, changement de parrain. Tony Purnell s'écarte, en gentleman, car Ron Dennis a décidé de passer la vitesse supérieure, de commencer à sponsoriser Lewis *via* la société Tag Electronics, concurrent direct de Pi Research, qui est l'un des partenaires techniques de McLaren : « J'ai laissé ma place, volontiers, car je savais que Ron serait le meilleur soutien possible pour Lewis. Et c'est exactement ce qui s'est passé, Ron a vraiment mis de gros moyens pour que Lewis continue à progresser dans les meilleures conditions. »

Pendant tout ce temps, Lewis continue à aller à l'école à Stevenage, à la John Henry Newman School. Il rate quelques journées de classe mais il revient souvent avec des trophées. « On le remarquait à l'école, et pas seulement parce qu'on savait qu'il gagnait des courses de karting, se rappelle le directeur de l'école, John Seal. Il avait du succès, il était très calme quand il fallait parler en public, et il était concentré, beaucoup plus que la moyenne de ses camarades de classe. Il était très soutenu par son père, il venait d'une famille normale, ses parents étaient de gros travailleurs. Cela fait plaisir de voir jusqu'où il est arrivé. »

Comme Lewis n'est pas blanc, il commence à être confronté au racisme de base, comme quand des parents aisés ne comprennent pas que leur fils aux cheveux blonds, qui leur coûte une fortune en matériel, se fasse battre par « Blackie »

dans un kart d'occasion. Ou quand un élève de l'école de Lewis se fait un peu secouer dans les toilettes. Il est accusé, avec un groupe d'autres ados, puis une enquête interne de l'école, qui a recueilli tous les témoignages nécessaires, conclut qu'il n'y est absolument pour rien. C'est à cette période qu'il se met aux arts martiaux, pour pouvoir se défendre en cas d'urgence. Très vite, Lewis est ceinture noire de karaté.

Dans sa classe, à un moment, il y a un certain Ashley Young qui va devenir un très bon joueur de football, et même un international anglais, comme défenseur à Aston Villa, le club de la banlieue de Birmingham, puis à l'Inter de Milan, mais il ne le sait pas encore. Ils parlent de leurs ambitions sportives, chacun dans son sport. Il se souvient : « Lewis jouait plutôt milieu de terrain, il n'était pas mauvais, mais j'étais meilleur que lui, alors il a continué le karting. » Ils ont aussi joué au cricket mais « on était les pires de l'équipe, on faisait juste le nombre, rigole Ashley Young. Il n'était pas souvent là, à cause de ses courses, donc c'était difficile de devenir amis. Et jamais là le week-end. Quand on a quitté l'école, on ne s'est plus jamais vus ».

Les week-ends, Lewis les passe en général sur un circuit de karting, alors il sympathise avec Luke Hines, le fils de Martin : « Lewis était un brillant pilote de karting et surtout un mec sympa. On allait dans des boums avec d'autres adolescents. C'était un gars normal, qui aimait bien s'amuser. »

Sur la piste, les saisons de karting se suivent et se ressemblent. En 1996, il remporte aussi les Sky TV Kart Masters et le titre de champion des Cinq Nations. En 1997, rebelote et donc re-titre britannique de McLaren Mercedes Champion of the Future, mais dans la catégorie Junior Yamaha, et celui de champion de Super One.

En 1998, Lewis fête son treizième anniversaire et signe un contrat pour intégrer la filière de jeunes pilotes McLaren. Il est le plus jeune pilote à avoir jamais signé avec une écurie de F1, qui lui garantit le soutien financier et technique néces-

saire pour progresser, avec une clause d'exclusivité en cas de promotion en F1. Mais Lewis n'a que treize ans donc il faut continuer le karting, pour apprendre le métier. Il passe dans la catégorie Junior Intercontinental A, termine deuxième des McLaren Mercedes Champions of the Future et quatrième du championnat d'Italie Open. Il rate de plus en plus de journées de classe et ses petits camarades sont impressionnés quand une grosse Mercedes le dépose devant l'école.

L'étape suivante, ce sera deux dernières saisons de karting, dans la catégorie reine, et toujours avec l'aide de McLaren, dans une écurie créée spécialement par le Finlandais Keke Rosberg, champion du monde 1982, pour son fils Nico. C'est le début d'une collaboration et d'une rivalité qui vont durer jusqu'au titre mondial de Nico chez Mercedes, face à Lewis, en 2016.

En 1999, Lewis est vice-champion d'Europe de Formule A, remporte le trophée de Pomposa et termine encore quatrième du championnat d'Italie Open, comme l'année précédente. Il court aussi en Intercontinental A et remporte le championnat d'Italie Industriel. En l'an 2000, il est champion d'Europe de Formule A, remportant les quatre courses au programme. C'est son premier titre chez les adultes qu'il a littéralement laminés. Dans la foulée, il devient champion du monde au Japon et enchaîne avec une victoire de prestige au Masters de Paris-Bercy, une exhibition de très haut niveau, mise en place par Elf, avec un plateau très relevé, qui va parachever une saison de domination totale. Le très influent British Racing Drivers Club (BRDC) décide de faire de Lewis le premier lauréat d'une nouvelle filière de jeunes pilotes baptisée « Étoile montante ». En 2001, il dispute l'une de ses dernières courses de karting sur la piste de Michael Schumacher à Kerpen. Il termine derrière lui mais impressionne le Baron rouge qui, à cette époque, n'a encore remporté « que » quatre titres mondiaux, deux chez Benetton et deux chez Ferrari.

Flashback : à la rencontre du jeune Lewis Hamilton, en 2002...

La rencontre a lieu au début du printemps 2002 sur le circuit de Brands Hatch, par une matinée humide, dans un village de tentes. Reporter à *Car Magazine*, Jeremy Hart s'est vu confier une mission spéciale : passer la journée avec la famille Hamilton pour tenter d'évaluer le potentiel de ce talent précoce, révélé en karting, qui va bientôt débiter en Formule Renault avec, encore et toujours, l'aide de McLaren qui le suit et le finance depuis l'âge de treize ans.

Lewis Hamilton a dix-sept ans, il se fiche pas mal de savoir s'il y aura du monde ou pas pour assister à ses grands débuts en monoplace, c'est la journée la plus importante de sa progression météorique vers le sommet du sport auto, il le sait et il va tout faire pour que ça se passe bien. Deux facteurs essentiels le rendent facilement repérable, parmi ses jeunes camarades : il est le protégé de Ron Dennis, l'omnipotent patron de McLaren F1, et il est noir, comme beaucoup de champions britanniques, mais aucun en F1 en cinquante ans d'histoire. Tout cela va changer, mais personne ne le sait encore, sauf peut-être Lewis. « Si Hamilton arrive un jour en F1, cette journée grise deviendra historique », écrit Jeremy Hart, comme s'il avait un pressentiment.

Le paddock de Brands Hatch s'éveille lentement mais personne ne sait que Lewis a très peu dormi. La préoccupation du moment, c'est de trouver des œufs, du bacon et du thé pour s'offrir un petit déjeuner à l'anglaise et attaquer en pleine forme cette journée d'essais.

Hamilton a une petite boule dans l'estomac, il ne risque pas d'avaler grand-chose. C'est la première fois qu'il a le trac, vraiment : « Je n'ai jamais ressenti ça. Peut-être que c'est l'humidité, ou le nouvel embrayage. J'ai peur de caler au

départ. » Il n'est pas le seul *rookie* à trembler ce matin-là sur le vieux circuit anglais, célèbre notamment pour ce virage aveugle de Paddock Hill qu'il va aborder à 150 km/h minimum. Il y a là 36 monoplaces et autant de teenagers gonflés à bloc. Certains semblent à peine sortis de leur voiture à pédales. C'est un jardin d'enfants très particulier mais certains en sont sortis par le haut, pour arriver un jour en F1. Hamilton n'est pas en Formule Renault par hasard ou par chance. Son manager de père, Anthony Hamilton, a décidé avec McLaren que c'était une étape idéale dans son apprentissage de pilote, avec des ailerons à régler comme dans une vraie F1 et une vitesse de pointe de 220 km/h. « Nous allons voir comment il progresse, mais pour le moment le projet est de lui faire disputer une ou deux saisons de Formula Renault, puis de F3, et après de le mettre en F1 », explique le directeur général de McLaren, Martin Whitmarsh, convaincu que le jeune homme « pilotera une F1 pour McLaren, un jour ».

Hamilton n'est pas l'aboutissement d'un processus de discrimination positive. Le fait qu'il soit noir n'a rien à voir avec le fait qu'il est, de l'avis général, le plus grand espoir du moment pour le sport automobile britannique. Depuis qu'il a piloté un karting du côté d'Ibiza, douze ans plus tôt, il a écarté de son chemin des quantités de rivaux potentiels qui, dans son sillage, ont été gavés de vapeurs d'essence, de fumées d'échappement, d'odeurs de gomme brûlée et de poussière, quand ils se retrouvaient hors piste en essayant de suivre son rythme infernal. « Quand nous sommes rentrés de ces vacances, papa m'a emmené sur une piste près de chez nous. J'étais accro », raconte Lewis.

Comme beaucoup de familles antillaises, les Hamilton n'ont alors aucun lien avec le sport auto. Et ils prennent tout de suite un gros risque financier, celui d'acheter un kart à Lewis : « Avant d'avoir eu le temps de me retourner,

j'avais dépensé 10 000 livres pour le kart, les moteurs et le matériel, sourit Anthony. C'était l'équivalent de mon salaire annuel, donc je me suis mis à jouer avec les cartes de crédit et les autorisations de découvert. Heureusement pour moi, Lewis a tout de suite gagné des courses, dès qu'il est monté dans le kart, et on a pu continuer à avancer. »

La carrière de Lewis Hamilton n'aurait pas forcément duré, et pas même décollé si Ron Dennis n'avait pas assisté à une démonstration du jeune Hamilton, dans une course de kart, cinq ans plus tôt. C'est ce jour-là qu'il a décidé de financer l'ascension de Lewis vers la F1, alors qu'il a toujours été réputé pour ne pas dépenser son argent à tort et à travers. Le jour où la première proposition de Ron Dennis est arrivée sur le fax de la famille Hamilton, Lewis a haussé les épaules et il est monté dans sa chambre pour faire ses devoirs : « J'étais heureux. J'étais excité. Mais je n'avais rien à dire. »

Les avantages matériels sont immédiats, et évidents. Pendant cinq ans, la famille va voyager dans toute l'Europe à bord d'un superbe motor-home américain, qui sert à la fois de domicile et de salle de classe, quand Lewis rate quelques journées d'école, ce qui arrive souvent. Il continue à travailler ses « A-levels », l'équivalent anglais du baccalauréat, au cas où l'apprentissage du sport auto finirait dans une impasse. C'est sur le conseil de Ron Dennis et de papa, qui continue de son côté à gérer, à distance lui aussi, sa société d'informatique. Au cas où.

Anthony Hamilton est toujours dans l'ombre de Lewis. Certains le décrivent comme un cas typique de « parent grillage », plus énervé en bord de piste, derrière les rails de sécurité, que son fils dans le baquet de son kart. Mais même avec le soutien avéré et crucial de McLaren, Anthony sait que le sport auto est un monde de requins. Et ce jour-là à Brands Hatch, il sait qu'il va falloir que Lewis sorte de l'eau sans s'être trop fait mordre par les autres bébés requins.

« En karting, on connaissait tout et tout le monde, mais là, c'est une autre histoire et il va nous falloir un peu de temps pour trouver nos marques », résume Anthony, volontairement très calme alors que la tension est palpable au sein de la famille Hamilton. Lewis a le trac, et tout le monde le sent. « La différence, c'est qu'il y a une grosse marche à gravir, et tout le monde le sait », ajoute le paternel.

Ni Anthony ni Lewis n'ont peur de parler de leurs origines. Ils n'essaient ni de les cacher, ni de les exploiter, mais ils sont conscients de la valeur symbolique de ce parcours qui débute : « Si Lewis arrive un jour en F1, ce sera aussi significatif que quand Tiger Woods est arrivé au sommet dans le golf, a déjà écrit Rodney Hinds, rédacteur en chef des Sports dans le journal *The Voice*, très populaire dans la communauté antillaise britannique. Si tout se passe bien, ça ouvrira la porte à d'autres jeunes pilotes noirs. »

« Brands Hatch, dans la campagne du Kent, n'est pas exactement un bastion du sport noir. Dans le public, il y a très peu de visages de couleur. Et dans le paddock, j'en ai repéré un seul », raconte Jeremy Hart dans son article désormais historique.

« En cinq années de compétition, je pense que j'ai dû rencontrer un seul autre pilote noir, lâche Lewis Hamilton avant de se glisser dans le cockpit de sa Formule Renault pour aller boucler quelques tours de warm-up. Si j'arrive un jour en F1, je pense que ça va influencer beaucoup d'autres talents noirs. Ça fait tellement longtemps que le sport auto est dominé par les Blancs, alors beaucoup de jeunes Noirs ont peur de faire du sport auto. Juste parce que personne ne l'a encore fait. »

Le seul Noir à avoir déjà testé une F1 s'appelait Willy T. Ribbs, c'était dans une Brabham, dans les années 1980, mais il était trop lent et il est retourné en Indycar. Le patron

de Brabham, à l'époque, c'était Bernie Ecclestone, devenu depuis le grand manitou de la F1. Il ne se souvient pas vraiment de Ribbs mais serait ravi d'avoir un pilote noir en F1. « Noir, Juif, gay, une fille. Pourquoi pas tout à la fois ? plaisante Bernie. Cela m'est complètement égal de savoir d'où vient un pilote, franchement, mais nous n'avons jamais eu de pilote noir en F1 donc, bien sûr, ce serait super, ajoute Mr E. Cela pourrait servir de catalyseur pour d'autres gosses de couleur. Mais cela n'arrivera que si ce petit Hamilton est bon. S'il n'est pas bon, cela rendra les choses encore plus difficiles pour les gamins de couleur, dans l'avenir. »

McLaren a choisi Hamilton sur la base de son talent, mais les avantages éventuels en termes de marketing seront évidents s'il devient un jour le meilleur pilote noir du monde. Ron Dennis a peut-être trouvé une mine d'or, alors il continue à creuser. « Du point de vue de l'équipe, le fait qu'il soit noir n'a aucune importance, relève Martin Whitmarsh. Mais il y a un manque de pilotes noirs, en général, dans le sport auto, donc si Hamilton a du succès les implications culturelles seront considérables. Il deviendra une icône. »

Hamilton a déjà remporté tellement de courses de karting et de championnats entre 1995 et 2001 que l'argent de McLaren a déjà produit un retour sur investissement. L'an dernier, l'un des sommets de sa carrière en karting a eu lieu à Kerpen, près de Cologne, sur la piste du champion du monde de F1, Michael Schumacher. Et le jeune Lewis n'a pas été ridicule, loin de là. « Schumacher m'a dit qu'il me surveillait de loin, qu'il me trouvait très concentré, que j'avais beaucoup de talent et que j'étais une future star, sourit Lewis. Ça m'a fait plaisir. »

Il est déjà 9 heures du matin, c'est un lundi férié, la plupart des gens sont au lit, en train de faire la grasse matinée. Mais trois douzaines de monoplaces de Formule Renault, à 100 000 livres sterling pièce environ, commencent à

zigzaguer pour chauffer leurs pneus en direction de la grille de départ du circuit de Brands Hatch. Hamilton est sur la deuxième ligne, furieux de n'avoir pas fait mieux que quatrième en qualifications. Les feux passent au vert. Hamilton prend un excellent départ, se place sur la trajectoire idéale et aborde Paddock Bend, puis Druids. Il passe en troisième position, tout de suite, et seize tours plus tard, il monte sur le podium. Il est calme, il n'a pas transpiré. Il esquisse une petite grimace. « Les deux gars de devant en sont déjà à leur troisième saison de Formule Renault, remarque un journaliste dans la salle de presse. Donnez-lui une course ou deux et c'est Hamilton qui gagnera », ajoute l'expert en Formule Renault.

« Ce n'était pas facile, se défend Lewis en revenant vers le paddock, suivi de près par son frère Nicholas, dans son fauteuil roulant. J'ai bien senti que c'était le cran au-dessus. Le bruit sur la grille était énorme. Mon cœur battait la chamade. Mais c'était bien. Je suis tellement heureux d'avoir fini troisième. J'espère que je vais bientôt gagner. » Si la carrière d'Hamilton continue à ce rythme, il sera peut-être, à dix-neuf ou vingt ans, le plus jeune pilote de l'histoire de la F1. Mais cela ne veut pas dire qu'il sera le plus rapide, même s'il arrive très vite en F1. « Je ne m'attends pas à être en F1 dans deux ans, tempère le jeune homme. Mon but n'est pas d'être le plus jeune en F1. C'est d'avoir assez d'expérience pour montrer ce que je peux faire en F1. »

Formule Renault : sur le podium en 2002, dominateur en 2003

Lewis a fait le tour du sujet en karting, il est temps de passer à la monoplace, alors McLaren demande au patron de Manor Motorsport, John Booth, de lui organiser une première séance

d'essai, pour voir : « Nous l'avons emmené à Mallory Park, il n'avait jamais conduit une voiture avant, même pas sur la route, et il est sorti de la piste dès le troisième tour ! Les gars ont réparé la monoplace, il est reparti et il a été très rapide. Il n'était pas du tout perturbé », raconte Booth.

Son premier championnat de monoplaces, pendant l'hiver 2001-2002, c'est la British Formula Renault Winter Series, Puis il y a ces essais de Brands Hatch, au printemps 2002, et les grands débuts dans le championnat britannique de Formule Renault. Il remporte trois courses et termine troisième du championnat, derrière Danny Watts et Jamie Green, plus expérimentés. Il a quand même marqué 274 points, contre 333 pour Watts, qui a cinq ans de plus que lui.

L'année suivante, en 2003, Hamilton attend la cinquième manche, à Silverstone, pour remporter sa première victoire de l'année, puis il ne s'arrête plus. La machine est lancée, Lewis gagne neuf fois sur dix et termine avec un bilan impressionnant : 10 victoires, 9 meilleurs tours, 11 pole positions et 419 points, contre 371 pour le vice-champion, Alex Lloyd. Il peut même se permettre de rater les deux dernières manches pour commencer son apprentissage en F3.

Formule 3 : quelques victoires en 2004, le titre en 2005

Les deux premières sorties de Lewis dans le championnat britannique de F3, autrefois remporté par Ayrton Senna, ont lieu fin 2003, toujours avec Manor Motorsport. Elles sont d'abord prometteuses aux essais, puis décevantes en course. Il sort de la piste dans la première course puis percute son coéquipier, Tor Graves, dans la deuxième, perd connaissance et doit être évacué vers l'hôpital de Sidcup. Ce n'est que partie remise, car c'est la suite logique de sa progression. Il participe aussi à

deux courses internationales de F3, le GP de Macao et celui de Corée, où il se fait remarquer en signant la pole position.

En 2004, McLaren choisit de l'aligner en F3 Euroseries plutôt que dans le championnat britannique. Il reste avec Manor, qui n'a jamais participé à cette série, et gagne sur le tortueux circuit en ville du Norising, puis il termine cinquième du championnat derrière Jamie Green, Alexandre Prémat, Nicolas Lapierre et Nico Rosberg. Il remporte aussi le F3 Super Prix de Bahreïn et la Course 1 du GP de Macao de F3, où il était déjà venu l'année précédente. En décembre, avec Jamie Green et Alex Lloyd, il monte pour la première fois dans une McLaren F1, lors d'une séance d'essai réservée aux jeunes pilotes suivis de près par l'écurie de Ron Dennis.

En 2005, Hamilton change d'écurie, rejoint les Français d'ASM, champions en titre, et c'est l'accord parfait avec le team manager, Fred Vasseur, et le financeur, Nicolas Todt, fils du patron de la Scuderia Ferrari : 15 victoires en 20 courses (et même 16 si l'on compte celle de Spa-Francorchamps où Lewis et plusieurs autres pilotes sont disqualifiés après l'arrivée, en raison d'un problème technique). Il termine devant son coéquipier Adrian Sutil et remporte aussi les F3 Marlboro Masters à Zandvoort, hors championnat, en partant de la pole position. C'est également de la pole qu'il a démarré au GP de Monaco de F3, pour gagner, et au GP de Pau, pour s'imposer aussi. C'est encore une saison quasi parfaite, comme sa deuxième en Formule Renault. Il n'y a plus que le GP2 entre Lewis et la F1.

GP2 : la dernière marche vers la F1, chez ART GP...

Hamilton ne va pas traîner en GP2. Comme en F3 l'année précédente, il est dans la meilleure écurie du plateau et va forcément en tirer la quintessence. Il succède, chez ART,

écurie-sœur d'ASM, à son pote Nico Rosberg, qui a un an d'avance sur lui et vient d'être promu en F1, chez Williams. Il va être confronté à un coéquipier de haut niveau, Alex Prémat, qui a déjà un an d'expérience en GP2, chez ART.

Son principal rival sera un autre redoublant, le Brésilien Nelson Piquet Jr, qui gagne la manche d'ouverture, devant le débutant Hamilton. Lewis va attendre la cinquième manche, au Nürburgring, pour s'imposer avec la manière. Il tourne une seconde plus vite, au tour, que les meilleurs de ses rivaux, et même une pénalité pour excès de vitesse dans les stands ne peut l'empêcher de s'imposer. Il récidive à Monaco puis deux fois dans le week-end sur la piste de son jardin anglais, à Silverstone. Avec en prime un double dépassement très osé dans la courbe de Becketts, à 220 km/h, sur Piquet Jr et le Monégasque Clivio Piccione, qui fait gronder de plaisir le public du temple british du sport auto.

Piquet va se remettre et assurer le suspense jusqu'à la fin de la saison, enfin presque. Lors de l'avant-dernière manche, à Monza, il manque encore 1 point à Lewis pour assurer son titre. Il l'obtiendra après l'arrivée, suite à la disqualification de Giorgio Pantano qui a doublé sous les drapeaux jaunes. C'est le point du meilleur tour en course, signé par Pantano avant sa disqualification. Lewis termine 2006 avec un bilan très significatif : 21 courses, 1 pole position, 5 victoires, 114 points. Il est encore champion, comme en karting, en Formule Renault et en F3. Il est prêt pour la F1...

Lewis Hamilton et la presse britannique, une relation privilégiée

Andrew Benson, responsable de la couverture de la F1 au sein de la vénérable BBC, a suivi Lewis Hamilton depuis ses débuts et a tout enregistré, tout consigné, tout rangé dans

l'ordre, les résumés des courses, les interviews exclusives, les transcriptions de conférences de presse. Comme de nombreux confrères britanniques, il a senti assez vite, grâce à son instinct de journaliste, que Lewis allait devenir l'un des plus grands champions de son époque. Il va très vite constituer, avec Ben Hunt (*The Sun*), Richard Williams (*The Guardian*), Peter Windsor (*Autosport/F1 Racing*), Jonathan McEvoy (*The Daily Mail*), Kevin Eason (*The Times*), David Tremayne (*The Independent*) et quelques autres, une sorte de garde rapprochée autour du champion, capable de faire le tri dans les infos plus ou moins positives, dans ses déclarations plus ou moins prudentes, en prenant soin de ne pas les sortir de leur contexte, de faire la part des choses, de mettre en perspective ses erreurs assumées, et donc de le protéger.

Le résultat, au bout de 14 saisons de F1, de 2007 à 2020, c'est que Lewis a désormais un palmarès inouï et une image très forte, en ayant toujours joué le jeu, en ayant répondu à presque toutes les questions lors de ses points presse rituels, le samedi soir après les qualifications d'un GP, avec la crème de la presse britannique. S'il est aujourd'hui Sir Lewis, c'est aussi grâce à tous ces journalistes compétents et passionnés qui ne l'ont jamais trahi, parce qu'ils avaient une tendresse particulière pour lui, parce qu'il aurait pu être leur fils, parce qu'il était en train de devenir un modèle pour toute une génération, parce qu'il fallait le défendre contre les racistes, les jaloux, les mesquins. C'était une mission, ils l'ont parfaitement remplie. Alors quand Lewis est devenu champion du monde pour la septième fois, un dimanche de novembre en Turquie, Benson et ses collègues ont ressorti leurs archives, sur papier et sur Internet. C'est forcément le fil rouge de ce livre, de cette biographie déstructurée, un peu décalée, parce qu'ils connaissent très bien Lewis, depuis longtemps, et en parlent très bien...

LEWIS RACONTÉ PAR ANDREW BENSON (BBC), 1^{ER} ÉPISODE

Un kartman pas comme les autres...

Le parcours d'Hamilton vers le succès tous azimuts débute à Rye House, une modeste piste de karting coincée entre la plate-forme de distribution d'une chaîne de supermarchés et un parc naturel, à l'intersection de deux lignes ferroviaires, tout près d'une sortie de l'autoroute A10 dans le Hertfordshire, au nord de Londres.

Lewis n'a que huit ans, il est avec son père Anthony, le kart est d'occasion, ce n'est que la première marche d'une ascension météorique. Il se fait tout de suite remarquer, pas parce qu'il a l'air rapide, volant en main, mais parce qu'il ne ressemble pas aux autres garçons à qui il se mesure. La plupart viennent de familles plus aisées que la famille Hamilton, et en plus il est noir. Ses grands-parents sont arrivés des Caraïbes dans les années 1950, et plus précisément de l'île de La Grenade. Anthony a grandi à l'ouest de Londres, il a épousé une jeune femme blanche, Carmen, Lewis est né en janvier 1985 puis ils se sont séparés quand il a eu deux ans.

Logé dans un HLM de Stevenage, Anthony est spécialiste informatique et télécoms (IT) pour les compagnies ferroviaires quand débute la carrière de Lewis en karting. Alors il se met à cumuler les jobs pour avoir assez d'argent et financer le matériel, les pièces de rechange, les déplacements. Il vend des fenêtres à double vitrage, il fait la plonge dans des pubs, il accroche des panneaux « À vendre » pour les agents immobiliers du coin.

« J'ai dû acheter une remorque pour y mettre le kart et les pneus de rechange, et tout le reste, se souvient-il. On était au maximum du découvert possible sur toutes les cartes de crédit. » L'argent n'était pas le seul problème. Les Hamilton étaient les seuls Noirs sur les courses de karting, donc il y a eu des propos racistes, parfois.

« La première fois que c'est arrivé, a raconté Lewis à la BBC, je me suis vraiment senti mal, je l'ai dit à papa et maman, je ressentais un besoin de vengeance. Depuis, je me suis habitué et si quelqu'un me dit quelque chose, je l'ignore et je m'occupe de son cas sur la piste. »

À l'âge de dix ans, Hamilton devient le plus jeune vainqueur du championnat britannique cadet. Cette année-là, en 1995, il est invité aux Autosport Awards, le gala de fin d'année du sport auto d'outre-Manche. L'anecdote est connue. Pas impressionné pour deux sous, il se dirige vers Ron Dennis, le grand manitou de McLaren, se présente et lui dit : « Un jour, je souhaite piloter vos voitures. »

Trois ans plus tard, Hamilton remporte son deuxième championnat britannique de karting alors Ron Dennis l'intègre à son programme de développement de pilotes et demande à son bras droit, Martin Whitmarsh, de superviser l'évolution du gamin.

« Il était jeune, candide, chaleureux, on voulait vraiment qu'il réussisse, se souvient Whitmarsh. Je ne sais pas si j'aurais pu prévoir, à l'époque, qu'il allait devenir champion du monde plusieurs fois, mais je me souviens que c'était un gamin adorable, d'origine modeste, avec un père très motivé..., sourit l'homme de confiance de Ron Dennis.

Il n'était pas arrogant, ou frimeur. Il y a peut-être quelques trucs qu'il a faits dans sa vie pour lesquels on peut dire : Oh mon Dieu, Lewis... mais en fait, c'est un bon gars. Il est vraiment, sincèrement, humble. Quand il est arrivé, on s'est dit : il a quelque chose, ça vaut peut-être le coup de miser sur lui. »

Le succès est arrivé, assez vite, mais pas toujours assez vite au goût de Lewis et de son paternel. Il a remporté le championnat britannique de Formule Renault en 2003, puis il a terminé quatrième des Euroséries de F3 l'année suivante, et avec son père, il a souhaité enchaîner tout de suite en GP2, alors l'antichambre de la F1.

Lewis Hamilton, la route du champion

Whitmarsh n'était pas d'accord, il pensait que Lewis apprendrait plus en restant en F3 pour dominer le championnat en 2005. « Nous avons eu une grosse dispute, se souvient Whitmarsh, alors accusé de ruiner sa carrière en le retenant en F3. À ce moment-là, Lewis commençait à attirer l'attention et son père a eu l'impression qu'il avait d'autres options. À la fin, j'ai pris le contrat et je l'ai déchiré. Je les ai libérés. Je leur ai dit : "Je ne vous veux pas ici à contrecœur. Nous voulons vraiment travailler avec vous, voici ce que je veux vraiment faire pour vous, mais si vous ne voulez pas..." Six semaines plus tard, Lewis m'a rappelé et nous avons signé un nouveau contrat. Quand je regarde en arrière, je me dis que j'ai failli être le gars qui a déchiré un contrat avec Lewis Hamilton et l'a perdu pour toujours. En fait, j'ai eu de la chance... », sourit Whitmarsh aujourd'hui. Hamilton a donc fait ce que Whitmarsh lui demandait, il a dominé la F3 européenne en 2005 puis est monté en GP2 en 2006 pour réussir l'une des plus belles saisons de l'histoire de ce championnat, ensuite rebaptisé « Formule 2 ». La F1 n'était plus très loin. Alonso, qui venait de rejoindre McLaren pour 2007 après deux titres mondiaux consécutifs chez Renault, n'a pas été impressionné quand il a appris que son nouveau coéquipier serait un débutant. Whitmarsh se souvient : « Fernando m'a demandé : mais pourquoi on fait ça ? Si nous voulons remporter le championnat, on ne peut pas mettre un gosse dans la voiture, il nous faut quelqu'un d'expérimenté. J'ai besoin d'un coéquipier fort, pas d'un *rookie*. Finalement, l'histoire a été bien différente de ce qu'on aurait pu prévoir. » La saison 2007 a été dramatique, tumultueuse, avec une paire de pilotes de très haut niveau, l'une des plus fortes jamais réunies en F1, et McLaren a failli implorer...