

Vite

Paddock :
Pas d'intersaison
pour les rumeurs.

Le point sur ce qui se dit et parfois ce qui se trame au cœur des écuries : la trêve des confiseurs, connais pas, page 2.

Villadelprat :
portrait d'un
homme en bleu.

Il vient d'intégrer l'écurie avec de grandes ambitions. C'est un proche d'Alain Prost. Une interview exclusive de ce "Grand" d'Espagne, sur cette page et en page 3.

De Spa à Sepang...

...en 2000, les membres du Club étaient partout ! Récits de supporters présents en Belgique et en Malaisie, page 2.

Modeleur,
ajusteur, bricoleur...

Il faut tout savoir faire quand on est responsable des maquettes chez Prost Grand Prix. Un nouveau métier passion, passé... en soufflerie ! Page 4.

Novembre, on ferme !

Les bûcheurs s'imaginent qu'après le dernier Grand Prix, tout le monde part en vacances... Didier Perrin leurs montre que pendant la fermeture, l'écurie tourne de plus belle ! Page 5.

Sucette sur la piste.

Drôle de responsabilité que celle de l'homme sucette ! Chef d'orchestre des ravitaillements, il tient les F1 en respect le temps d'un pit-stop ! Page 6.

Il est encore temps de se faire des cadeaux...

Offrez-vous la superbe maquette de l'AP 03, le Livre de la Saison 2000 ou encore le calendrier officiel 2001, et démarrez la nouvelle année en bleu ! Pages 7 et 8.

Nappe à damier en plein Paris...

Essayez pour vous, un restaurant qui marie avec convivialité coup de fourchette et coup de volant, page 7.

Vie et mort des pièces détachées...

On se pose tous la question... Quelle est la durée de vie d'une pièce de F1, et que devient-elle après avoir "tout donné" l'espace d'un Grand Prix ? Réponse en page 8.

L'interview

Rencontre avec le nouveau Directeur Général de Prost Grand Prix : Joan Villadelprat.

Sa moustache est aussi connue dans les paddocks que celle de John Walton, mais elle n'avait jamais encore été teintée de bleu. "Grand" d'Espagne, Joan Villadelprat s'enorgueillit de presque 30 ans d'expérience accumulée dans les plus grands teams de F1. Le voici aux côtés d'Alain Prost... Pour y faire quoi ? Nous lui avons demandé, en exclusivité pour vous.

En cette journée de fin d'automne grise et pluvieuse, le nouveau Directeur Général de Prost Grand Prix nous reçoit dans son bureau, au 1^{er} étage de l'usine de Guyancourt. L'entretien se passe en anglais, langue décidément de plus en plus parlée chez les Bleus !

PGPLC : Quand êtes-vous arrivé chez Prost Grand Prix ?

J.V. : (Il réfléchit) Et bien, c'était le 6 novembre, et nous nous étions mis d'accord avec Alain quelques jours plus tôt, le 30 octobre.

PGPLC : Et de quand datent les premiers contacts ?

J.V. : Vous savez, Alain et moi, nous nous connaissons depuis longtemps, nous avons même travaillé ensemble il y a quelque temps, alors nos contacts ne datent pas d'hier. Plusieurs fois nous avons évoqué la possibilité pour moi de rejoindre son écurie, et Alain m'a fait une proposition sérieuse lorsque j'ai quitté Benetton (fin 1999). Mais à cette époque, j'avais mon propre projet (monter une équipe depuis l'Espagne), et j'ai décliné son offre tout en lui disant que si l'opération ne marchait pas, on pourrait en rediscuter. C'est ce que nous avons fait. Quand mon projet n'a pas abouti, Alain m'a appelé pour savoir si j'étais toujours intéressé ; je lui ai dit oui, mais que je préférerais venir à Guyancourt pour en parler. Quelques jours plus tard, l'affaire était réglée et je m'installais à l'usine presque aussitôt !

PGPLC : Qu'est ce qui vous a décidé ?

J.V. : J'avais d'autres possibilités, je ne vous le cache pas, mais ce qu'Alain m'a proposé m'a plu : occuper le poste de "Managing Director". L'entreprise est sérieuse, elle a un fort potentiel – j'avais pu m'en rendre compte en visitant l'usine – même si l'équipe sort d'une période difficile. C'est un vrai challenge, même pour quelqu'un qui a de l'expérience (il sourit) ; c'est une belle opportunité. En plus avec Alain, je crois que nous nous apprécions vraiment tous les deux...

PGPLC : Quelle est votre mission exacte ?
J.V. : J'ai le poste de Directeur Général, pas seulement de l'écurie, mais de toute l'entreprise. Alain est le Président et je suis juste derrière lui pour chapeauter tout, les études, la production, le service course, etc.

PGPLC : Quel diagnostic portez-vous sur l'écurie au jour d'aujourd'hui ?

J.V. : Je vais vous répondre honnêtement ; il y a ici beaucoup de très bons éléments, des gens qui ont vécu 3 années difficiles pour de multiples raisons dont je ne parlerai pas, et qui ont envie et besoin, que ça change. Alors ça change déjà avec le nouveau moteur, avec la marque qui le



fabrique, avec mon arrivée et encore plein d'autres choses que vous découvrirez petit à petit. Tout le monde est en train de recharger ses batteries à bloc !

PGPLC : Pourquoi à votre avis ce manque de compétitivité en 2000 ?

J.V. : Ecoutez, je n'ai pas envie que l'on parle de ça. L'an dernier, c'était l'an dernier, je préfère évoquer le futur, et ce futur a déjà commencé avec la réorganisation mise en place. Nous avons commencé par l'équipe "course" afin de nous assurer que chacun connaît et assure son rôle ; nous poursuivons avec les autres services pour être bien sûrs que tout le monde va dans la même direction. Ce n'est pas seulement une question d'efficacité : nous devons être certains les uns et les autres de poursuivre un objectif commun. C'est très important.

PGPLC : Par quoi avez-vous entamé votre travail chez Prost Grand Prix ?

J.V. : Par la réorganisation dont je vous parle ; j'ai fait un organigramme où chacun des directeurs qui est en dessous de moi voit clairement ce qu'il a à faire et ce qu'ont à faire les groupes qu'ils encadrent.

PGPLC : Quel serait pour vous un bon résultat pour Prost Grand Prix en 2001 ?

J.V. : Je suis intimement persuadé que le team peut faire partie des 6 meilleurs dès

l'an prochain et je ne vois pas ce qui pourrait l'en empêcher. C'est en tout cas mon objectif pour la saison 2001.

PGPLC : Quelle est la priorité des priorités ?

J.V. : Ma priorité c'est de changer des choses, et c'est ce que je fais. J'ai la liberté et le pouvoir de changer tout ce qui à mon avis ne va pas bien.

PGPLC : Oui, mais il n'y a pas une chose vraiment capitale que vous voudriez changer tout de suite ?

J.V. : Non la priorité, c'est plein de petites choses, de multiples détails ; c'est aussi s'assurer que tout le monde travaille avec tout le monde. Je n'ai pas le pouvoir de faire gagner ou perdre la voiture, mais j'ai le devoir d'exiger le meilleur de chaque collaborateur. Euh, quand je dis perdre, je n'en ai vraiment pas envie car ce serait alors de ma responsabilité au final (il rit).

PGPLC : Avez-vous une philosophie personnelle du management d'une écurie de F1 ?

J.V. : J'ai une certaine expérience acquise au sein de plusieurs écuries de F1 ; mon parti pris, c'est la simplicité, le côté direct, être proche des gens qui travaillent avec moi. Ma porte est toujours ouverte, à tout le monde ; la richesse d'une équipe de F1, ce sont les gens qui la composent, pas les machines. Les machines, vous pouvez tou-

jours les changer, en acheter d'autres, pas les gens. Vous savez, les hommes qui font une entreprise comme celle-là sentent très bien si on les comprend ou pas. Si vous ne savez pas les retenir, ils peuvent partir du jour au lendemain.

PGPLC : Combien faut-il de temps pour gagner ?

J.V. : Difficile à dire ; nous avons pas mal d'exemples autour de nous qui nous montrent que ce n'est pas seulement une question de pilotes, pas seulement une question d'argent, mais que c'est tout un ensemble de chose qui fait gagner, un "package" réunissant de nombreux ingrédients. Regardez Ferrari, ils ont rassemblé petit à petit tout ce qu'il faut pour gagner : ingénieurs, pilotes, moyens, et ce n'est que cette année qu'ils sont devenus Champion du Monde absolu. Mon job à moi, c'est de préparer le team au mieux pour que le jour où se présente une opportunité, nous soyons capables de la saisir.

PGPLC : Quel est actuellement le moral au sein des équipes Prost Grand Prix ?

J.V. : Soyons clairs, l'ambiance ne peut pas être bonne, parce que l'écurie ne gagne pas. Les gens travaillent dur, et ils ne gagnent pas. Or l'intensité du travail est pratiquement la même que vous gagniez

(suite p.3)

Rumeurs de saison :

Brundle chez Minardi ?

On murmure que Minardi serait rachetée par une grande banque américaine. Si cela se faisait, ce serait une toute nouvelle écurie qui verrait le jour, sans Gabriele Rumi ni Gienerio Minardi. Bernie Ecclestone qui ne peut s'empêcher de mettre son nez dès qu'il entend prononcer le mot « F1 », aurait proposé aux investisseurs le nom de Martin Brundle pour manager le nouveau team. L'ex pilote britannique (156 Grands Prix disputés sans aucune victoire) est aujourd'hui un businessman éclectique et talentueux.

Le Grand Prix du Brésil victime du tabac ?

Au pays de Berrichello, on ne plaisante pas avec la publicité sur le tabac. Une nouvelle loi qui risque d'être votée, mettrait à mal les organisateurs du Grand Prix. Seul pays d'Amérique du Sud capable d'organiser un Grand Prix sur cette partie du continent, le Brésil admettrait difficilement la suppression de sa course. Un certain nombre de sponsors également !

Pilote essayeur à 21 ans.

Lauréat du "Prix du plus jeune pilote de l'année" décerné en Angleterre, Anthony Davidson, 21 ans, vient d'être engagé en tant que pilote essayeur par BAR. Avec juste une saison de Formule Ford à son actif, on ne pourra pas dire qu'il a été engagé sur son expérience ! C'est un peu la même chose avec Räikkönen qui vient d'obtenir sa super licence après avoir tout juste disputé 23 courses en Formule Renault ! Les plus grands espoirs sont permis à tous ceux qui en sont encore au stade de la voiture à pédales...

"J'aimerais un équipier français !"

Pour ceux qui n'ont pas lu son interview dans l'Equipe fin décembre, voici un extrait de ce que Jean Alesi déclare : "Pour moi, l'équipier idéal serait un jeune, parce qu'il faut penser à la relève en F1. Talentueux bien sûr. Personnellement, j'aimerais qu'il soit Français. La majorité de nos supporters sont Français. Et de bons pilotes, on n'en manque pas chez les jeunes ; il y en a un que je connais bien puisqu'il est notre pilote essayeur, Stéphane Sarrazin, un autre que je connais moins mais dont les résultats sont éloquents : Jonathan Cochet. Mais voilà ce qui manque c'est le soutien financier..."

Un Grand Prix en Inde, ça avance.

On connaît les fameux films indiens, mais pas encore les Grands Prix de Formule 1. En 2002, ce sera peut-être chose faite... si les élections se passent bien, si tout le monde se met d'accord, si l'on trouve une date hors mousson, et si l'on construit un circuit ! Ce serait en tout cas au Bengale, près de Calcutta. À suivre.

Suzuka se refait une beauté.

Sérieux lifting pour le circuit japonais, à combien soucieux de conserver l'organisation de son Grand Prix national ! Réagissant prestement au rejet du "Mont Fuji" par Toyota, Suzuka s'est lancé dans des travaux de grande envergure, augmentant sensiblement sa capacité d'accueil et la qualité de ses infrastructures. Toyota nourrit en effet de fortes ambitions en faisant son entrée en F1, tant sur la piste que du côté de l'organisation. Il n'était pas question pour le mythique circuit japonais de se laisser déborder... Il est vrai aussi que les derniers venus, Sepang et Indianapolis, ont placé la barre très haut !

Quel avenir pour Jean Todt ?

Les rumeurs vont bon train sur le futur de Jean... Il est vrai que son contrat avec Ferrari prend fin au cours de la saison prochaine. Alors Jean Todt chez Renault à la place du "non politiquement correct" Flavio Briatore ? Ou mieux encore, Jean Todt à la tête d'une écurie Renault bis - Minardi pour ne pas la nommer - rebaptisée et francisée ? Les idées les plus folles circulent... Et si notre Todt national se transformait tout simplement en "business angel", en continuant d'investir comme il le fait déjà dans les start-up internet ? À suivre...

Le genou de Fisichella.

Impliqué dans plusieurs gros crash la saison dernière, Velence en mai, tonneau à Spa, et un accident à Monza Fisichella souffrait du genou. Les progrès de la micro-chirurgie sont tels qu'il a pu être opéré grâce à de nouvelles techniques (introduction d'un arthroscope minuscule qui filme l'intérieur des tissus et permet d'agir en finesse). Déjà sur pied, il devait participer aux entraînements Benetton de pré-saison à Lanzarote début janvier.

"J'ai suivi Alesi en Malaisie..."

**Gabriel Martin,
membre Fondateur
du Club, a assisté
au Grand Prix de
Malaisie ; il raconte.**

En déplacement en Malaisie pour mon job, j'ai eu la chance de pouvoir assister au Grand Prix de Sepang, dernière épreuve de la saison. 25° à 30° toute la journée, des palmiers partout, un décor ultra moderne et des gens qui sourient en permanence, on est vraiment loin de Paris ! Placés dans la tribune la plus connue, celle que l'on appelle la Rotonde, nous avons assisté à un Grand Prix spectaculaire dans d'excellentes conditions, puisque de nos places nous pouvions distinguer 4 portions du circuit et voir les voitures à maintes reprises. J'avais emporté mon drapeau du Club, et j'ai bien fait, car c'était sans doute le seul drapeau bleu de toutes les tribunes ! Tout autour de nous, beaucoup de rouge s'agitait, il faut dire que la veille au soir, Ferrari avait fêté sa 1ère place au Championnat du Monde non loin de là, au restaurant du Sheraton. Anecdote amusante : pour rejoindre le circuit, isolé dans une zone industrielle près de l'aéroport, il faut prendre le taxi. Or ceux-ci n'ont pas le droit de pénétrer dans l'enceinte ; il vous laisse donc à l'entrée, en plein soleil, à 30 minutes de marche de cette fameuse tribune pourtant très cotée. Inutile de vous décrire l'état dans lequel vous êtes à l'arrivée ! Hormis ce petit détail, tout est fait pour que le public assiste dans les meilleures conditions au spectacle ; pour les autochtones en effet, la F1 est ici plus un grand show



qu'une véritable passion ; elle est vécue comme quelque chose de luxueux, de cher, et à la limite de moins captivant que les courses de Proton - la formule nationale. Heureusement, le sourire, la bonne humeur, le souci d'être agréable remplacent à bon compte la communion et l'engouement que nous connaissons en Europe. Bien que cela ne soit pas vraiment suffisant pour déridrer notre équipe favorite...

"Spa avec l'accent français..."

Plusieurs supporters avaient fait le déplacement dans les Ardennes belges pour suivre le Grand Prix de Belgique. Ils nous livrent quelques impressions.



C'est toujours un événement d'assister au Grand Prix de Belgique. Cette année, grâce au Club, nous étions plusieurs dizaines de supporters français à nous retrouver dans la même tribune, situation toujours sympa malgré les petites déceptions rencontrées... Ainsi la Porsche Cup a-t-elle été supprimée le dimanche matin et la parade des pilotes nous a laissé sur notre faim. Nous espérons en effet un petit signe de Jean et de Nick, mais comme il pleuvait, ils devaient sans doute penser à autre chose... Quant à Alain, il semblait très préoccupé ; on l'aurait été à moins !

Bonne surprise en revanche lorsqu'un membre de l'écurie nous apporta les feuilles de temps officiels de la journée du vendredi et le communiqué Gauloises sur la F3000. Nous eûmes des renseignements très intéressants sur les pneus utilisés, sur la météo prévue et sur de nombreux petits détails techniques. Moment agréable aussi avec le début de course très impressionnant de Jean Alesi, auteur de très bons temps au tour, après un warm up des plus réguliers le matin. Notre tribune était située en face du stand Minardi, celui de Prost était sur la droite et on voyait bien nos voitures sortir. On était malheureusement un peu loin du début du virage et, pas de chance, la partie de tribune dans laquelle nous étions n'était pas couverte... Certains d'entre nous en ont été quittes pour un bon rhume ! Nous avions en revanche tout près de nous un écran géant qui nous a permis de bien suivre les événements importants.

Un regret enfin, quel dommage de ne plus pouvoir aller derrière les stands, comme il n'y a pas si longtemps, afin d'approcher voitures et pilotes. Mais maintenant c'est pareil sur tous les circuits !

Cela ne nous empêchera pas, une fois - comme disent les Belges - de revenir l'an prochain !

(suite de la couverture)

ou que vous perdiez. Seulement, quand vous ne gagnez pas, vous n'avez pas le moral et vous repartez les mains vides. Cela a été surtout vrai cette saison où le team s'est retrouvé à la dernière place. C'est donc normal que les gens soient démoralisés. Mais c'est en train de changer ; la réorganisation montre à tout le monde que nous allons de l'avant ; le contrat signé avec Fernari donne une vision à 2 ans, ça redémarre !

PGPLC : De quoi êtes-vous le plus fier en presque 30 ans de carrière ?

J.V. : Avant d'être fier, je suis quelqu'un d'heureux. J'ai un tempérament positif,

je suis content de faire le métier que je fais, j'ai la chance de faire ce que j'aime depuis 28 ans, et ça, peu de gens peuvent s'en féliciter. Je ne fais pas de calcul au nom de je ne sais quelle idée de carrière. J'aime ce que je fais et j'essaie de le faire de mon mieux, c'est un peu ma philosophie. Prendre les choses comme elles viennent sans penser à après...

PGPLC : Comment voyez-vous la F1 d'ici 2 à 3 ans ?

J.V. : La Formule 1 a beaucoup changé, depuis l'époque où je suis entré dans le circuit. Quand j'ai commencé avec

McLaren, c'était le "Project Four", nous étions seulement 40 personnes, dans toute l'entreprise McLaren ! Quand j'ai quitté McLaren, il y avait déjà 200 personnes. Chez Benetton, nous étions 330. Vous voyez l'évolution ! Il n'y a plus de place pour l'amateurisme. Tous les teams sont professionnels, le niveau est élevé, et ça va continuer d'évoluer dans ce sens là.

PLGLC : Vous pensez vraiment que ça va continuer ?

J.V. : Bien sûr. La F1 est une sorte d'icône, l'étandard de la haute technologie ; il n'y a qu'en F1 que l'on fait des choses aussi

sophistiquées dans des délais aussi courts. Quand on pense que pour fabriquer un nouvel avion, le projet s'étale sur plusieurs années, alors qu'une F1 qui utilise la même technologie, est réalisée en 5 mois, à partir de zéro... Aucun autre type de business n'est capable de telles prouesses, d'autant qu'en F1, vous savez tous les 15 jours si ce que vous avez fait est bon ou mauvais. Pour cela, la F1 est vraiment unique.

PGPLC : Connaissez-vous l'existence du Club ?

J.V. : Non ! Mais vous allez m'en parler (Joan Villadelprat regarde alors différents

éléments du Club, dont le journal). Ce Club, c'est une excellente idée...

PGPLC : Peut-il aider l'écurie "à avancer" ?

J.V. : Sans aucun doute : plus vous avez de gens qui croient en vous, et plus vous croyez en vous-même ! C'est un peu comme votre famille... Du coup, vous vous sentez plus responsable vis-à-vis de tous ces gens qui vous supportent. Plus il y aura de membres dans le Club, et plus nous travaillerons dur !

PGPLC : Le programme AP 04 n'a-t-il pas pris trop de retard ?

J.V. : Tout dépend par rapport à quoi. Si notre programme avait été de terminer la voiture pour aujourd'hui, oui, nous serions en retard. Mais nous avons jusqu'en février, ça nous laisse encore beaucoup de temps. Notre objectif est que la voiture soit prête mi-janvier et je suis convaincu qu'elle le sera. Revenez me voir à cette époque, et là, je vous dirai si nous sommes en retard !

PGPLC : Peut-on gagner avec un moteur Ferrari "client" ?

J.V. : Nous allons disposer du moteur qui a gagné cette année le Championnat du Monde. Bien sûr, pour la saison prochaine, Ferrari va continuer de développer son propre moteur. L'important, je l'ai dit tout à l'heure, c'est de réunir tous les ingrédients qui nous permettront de monter sur le podium. Et je suis convaincu qu'on peut le faire.

PGPLC : Quels seront vos liens avec la Scuderia ?

J.V. : J'ai personnellement beaucoup d'amis chez Ferrari ; j'ai travaillé chez eux pendant 2 ans, et la famille de ma femme est de Modène. Effectivement ça crée des liens ! Je suis très attaché à Ferrari et la dimension humaine est importante dans les relations que nous sommes amenés à avoir avec eux, ça aide.

PGPLC : Comment fêterez-vous le 1^{er} janvier ?

J.V. : Chez moi à Versailles. Je vais passer Noël en famille en Espagne car vous savez que je suis Espagnol (il rit). Mais je suis très heureux d'habiter en France, et le 1^{er} janvier sera l'occasion de passer quelques moments avec ma femme et mes 2 enfants, avant de revenir à l'usine !

Le Parcours

Calendrier de la saison 2001* :

4 mars	> Grand Prix d'Australie
18 mars	> Grand Prix de Malaisie
1 ^{er} avril	> Grand Prix du Brésil
15 avril	> Grand Prix de Saint Marin
29 avril	> Grand Prix d'Espagne
13 mai	> Grand Prix d'Autriche
27 mai	> Grand Prix de Monaco
10 juin	> Grand Prix du Canada
24 juin	> Grand Prix d'Europe
1 ^{er} juillet	> Grand Prix de France
15 juillet	> Grand Prix d'Angleterre
29 juillet	> Grand Prix d'Allemagne
19 août	> Grand Prix de Hongrie
2 septembre	> Grand Prix de Belgique
16 septembre	> Grand Prix d'Italie
30 septembre	> Grand Prix d'Indianapolis
14 octobre	> Grand Prix du Japon

* calendrier provisoire.

Joan Villadelprat : né le 15 novembre 1955 à Barcelone (Espagne).

• 1972 - 1977 :

Travaille successivement dans différentes formules de course espagnoles.

• 1977 - 1980 :

Chef mécanicien en Formule 3.

• 1980 - 1987 :

Chef de voiture - McLaren F1.

• 1987 - 1989 :

Chef mécanicien - Ferrari F1.

• 1989 - 1990 :

Team Manager - Tyrrell Racing.

• 1990 - 1999 :

Directeur des opérations - Benetton F1.

• 2000 :

Commentateur de la Formule 1 pour la chaîne espagnole TV3.

« Nos maquettes connaissent par cœur le trajet aller-retour Guyancourt/Magny-Cours. »

Jean-Marie Delourme, responsable de l'atelier maquette, nous parle de son métier et de sa passion, les Formule 1 à l'échelle 2/5^{ème}.

« Par rapport à ce que j'ai appris pendant mes études ou mon stage chez Renault, le métier que je fais ici n'a rien à voir ! Finies la pâte à modeler, la blouse blanche et les dream-cars... Finies la contemplation et la vie d'artiste, place à l'efficacité immédiate, au travail de nuit et aux allers-retours Guyancourt/Magny-Cours ! »

Henri Durand - le nouveau Directeur Technique de l'écurie - l'a promis, le département "maquettes" sera renforcé à la fois en moyens et en hommes. "C'est une bonne chose, car même en travaillant 24h sur 24, en se relayant par équipes de 2+2 (2 modeleurs et 2 ingénieurs aérodynamiciens), nous avons du mal à suivre la cadence !" Jean-Marie Delourme, le regard vif et le débit passionné, nous explique avec force gestes son métier. "Ici, nous travaillons à 40 %, les maquettes que nous produisons sont toutes réalisées à cette

échelle, car la soufflerie de Magny-Cours ne peut pas en accepter de plus grandes. Une soufflerie, ça n'en a pas l'air, mais c'est très compliqué ; c'est un grand anneau à l'intérieur duquel circule l'air mis en mouvement par un immense ventilateur et accéléré par un Venturi. Les références sont très précises et si nous voulons pouvoir comparer des chiffres il faut que l'échelle des pièces soit rigoureusement identique."

Sur le bureau, devant nous, trônent quelques pièces miniatures, éléments d'ailes, entrée d'air, roue complète et même un casque. "Nous avons optimisé les formes des casques de nos pilotes pour mieux guider l'air vers l'ouverture du haut du capot, quant aux morceaux d'ailes, ce sont quelques-uns parmi les centaines que nous fabriquons ; un aileron avant est composé de 5 pièces : l'aileron primaire, 2 flaps et 2 fences, vous imaginez le nombre de combinaisons possibles avant de trouver la bonne !"

Résine, carbone et aluminium... comme les vraies !

Depuis quelque temps une machine stéréolithographie a pris place à l'intérieur de l'usine ; c'est elle qui fabrique automatiquement



un certain nombre de pièces en résine directement à partir d'un fichier issu du bureau d'études. Mais les maquettes se nourrissent également d'aluminium et de carbone ; les maquettistes doivent alors se transformer en ajusteurs et en drapeurs. "Toutes les parties de la voiture maquette sont identiques à celles de l'échelle 1 même si nous découpons certaines pièces en plusieurs morceaux pour pouvoir tester des configurations différentes (coque ou capot par exemple). Une AP 03 d'environ 1 m 80 de long pèse tout de même 50 à 60 kg et demande plusieurs semaines de construction minutieuse. Nous en réalisons plusieurs par saison qui sont continuellement modifiées à la fois ici à Guyancourt, et à Magny-Cours où nous avons conservé un atelier de modelage."

Quand on sait que les voitures maquettes naissent environ 3 à 4 mois avant les vraies, une question nous brûle les lèvres : et l'AP 04 ? "Si nous sommes aussi speed, c'est bien sûr parce que nous travaillons depuis un moment déjà sur la nouvelle voiture. Maintenant que nous connaissons la motorisation, nous avançons plus vite, mais notre planning est très serré ; et heureusement que nous avons une dead-line, car si nous n'avions pas de date butoir (la présentation et les premiers essais sur la piste), la voiture ne serait jamais finie ! D'ailleurs, dès la

présentation terminée nous recommandons à chercher, tester, améliorer."

40 m/s de vent en pleine figure !

Les maquettes ne connaîtront jamais l'asphalte des circuits ; leur terrain de jeu, c'est un tapis roulant qui dévale à 40 m/s, vitesse identique à celle du vent qui leur arrive en pleine figure. A l'échelle 1, ça fait 270 km/h, vitesse moyenne la plus souvent rencontrée par les vraies F1. "Certaines écuries disposent de souffleries à l'échelle 1 (Ferrari, McLaren) ; elles les utilisent essentiellement pour optimiser des petits détails de carrosserie. Tous les teams continuent de travailler avec des maquettes à 40 % ou 50 %. Nous avons pu ainsi vérifier la fiabilité de nos chiffres dans la soufflerie de Southampton et voir que nos installations de Magny-Cours étaient dans le coup" rajoute Jean-Marie Delourme.

Bardées de capteurs, d'enregistreurs, de balances qui vont mesurer l'appui de l'air sur toutes leurs formes, les maquettes sont d'une aide phénoménale pour le développement de la voiture. Si durant tout l'hiver les efforts sont tournés vers la mise au point de l'AP 04, le programme destiné à faire évoluer les voitures intervient dès janvier.

Et les anciennes maquettes, que deviennent-elles ? "Certaines restent sur nos étagères, d'autres vont décorer les bureaux, d'autres sont détruites, mais pour devancer votre demande, pas question comme le fait Jordan je crois, de les commercialiser, en tout cas pour l'instant !"

Dommage car elles connaîtraient, c'est sûr, un certain succès !



Les chiffres qui laissent rêveur

- 50 % résine, 40 % carbone, 10 % autres métaux, recette d'une bonne maquette.
- 170 km/h : vitesse à partir de laquelle l'appui aérodynamique serait suffisant pour faire rouler une F1 à l'envers, collée au plafond !
- 30 % de l'appui total d'une F1 est produit par son aileron arrière.
- 2 tonnes : appui généré par une F1 lorsqu'elle roule à vitesse maxi.

Le Parcours

Après un BEP de modeleur et un bac professionnel dans la même discipline, Jean-Marie Delourme poursuit une spécialisation de modeleur/maquettiste. Il devient modeleur aéronautique puis entre chez Renault où il fait un stage de 6 mois au département design.

Il rejoint ensuite Ligier et passe 2 ans à Magny-Cours comme modeleur sur les JS 43 et JS 45.

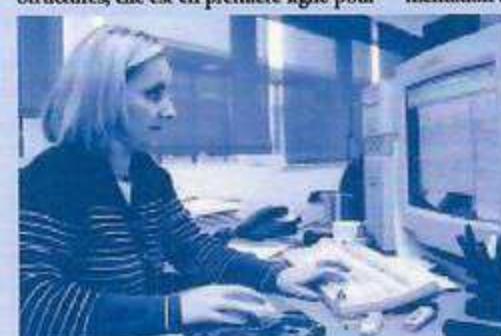
Puis il intègre Prost Grand Prix, avec le ferme espoir de voir son département s'étoffer très bientôt (chez McLaren, il y a 12 modeleurs !).

Ses qualités : l'endurance, la réactivité et la bonne humeur !

Ça se passe chez Prost Grand Prix...

Crash-Tests, une affaire de femme !

Marie-Luce Fréville a la tête bien faite... Responsable du Service Calcul des Structures, elle est en première ligne pour



tout ce qui concerne les crash-tests. Renforcés chaque année par une réglementation de plus en plus sévère, ces séries de tests sont ardues tant au niveau de la préparation qu'au niveau des délais, toujours très courts. Avant de s'aligner le 4 mars prochain en Australie, la nouvelle AP 04 devra ainsi se livrer à un nouvel ensemble de tests : crash-test latéral, test de résistance d'arceau, et test de pénétration (simulation de l'impact latéral d'un nez de monoplace).

Priorité hivernale, les calculs de résistance interviennent en amont de la préparation de la nouvelle voiture, car ils agissent sur la définition même des formes. Ainsi, les F1 2001 auront toutes des pontons légèrement plus allongés et plus larges, pour pouvoir résister à l'impact d'une autre voiture (résistance à un effort de 15 tonnes à 50 km/h). Les arceaux, eux aussi seront modifiés ; prenant en compte l'accident de De La Rosa lors du dernier Grand Prix d'Italie, les autorités rendent plus durs les contrôles anti-arrachement. Les arceaux devront être en mesure de résister à une pression de 8 tonnes, voire 12 tonnes sous certains angles. Les crash-tests latéraux sont eux aussi plus difficiles à passer : la vitesse

d'impact est maintenant de 10 m/s au lieu de 7 m/s, et la structure même du crash est plus complexe. "Au fur et à mesure que nos ordinateurs évoluent, les tests se compliquent ! Si bien que nous avons de plus en plus de choses à mesurer. De plus en plus de pièces sont concernées ; nous travaillons en étroite collaboration avec le bureau d'études et l'aérodynamique ; nous sommes 4 au service calcul et nous ne chômons pas !" confie Marie-Luce Fréville.

Entrée chez Prost Grand Prix voici 3 ans juste après avoir terminé ses études, elle a voulu éprouver un trac toujours aussi tenace lorsque approchent les fameux tests. "Les tests de push (force statique appliquée sur le châssis) s'effectuent ici,

mais les tests de crash (une plaque métal est projetée sur les éléments à tester) sont réalisés dans des centres agréés par la FIA, en Angleterre. Tous les teams y passent, les uns après les autres, le bruit est épouvantable et on a plus envie de fermer les yeux qu'autre chose."

Pour les tests de crash, on installe un mannequin à bord de la cellule ; des capteurs mesurent le nombre de « G » encaissés et les déformations éventuelles de structure ; "c'est un premier moment de vérité pour tous mais quand on voit la résistance des voitures sur les circuits (qui ne se souvient pas de l'accident de Jean Alesi à Hockenheim), on est fier de passer quelques nuits blanches devant son écran !"

Intersaison la saison la plus « hot » !

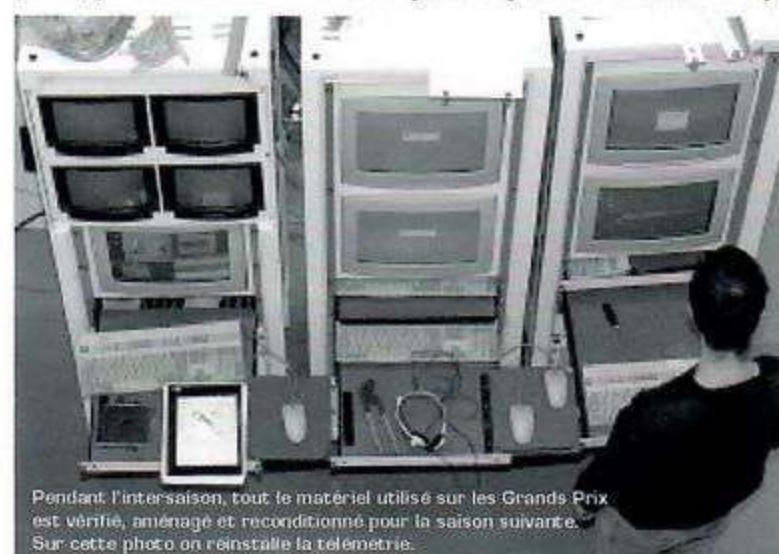
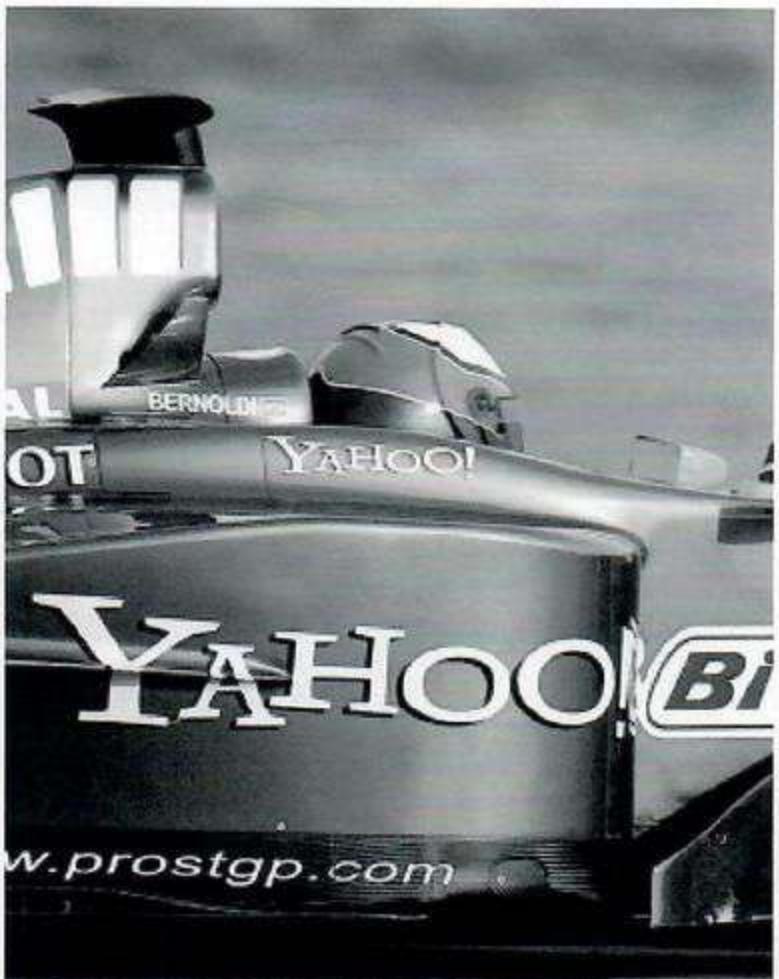
Que se passe-t-il chez Prost Grand Prix de novembre à janvier ? Didier Perrin nous dit tout...

Drôle de milieu que celui de la Formule 1. Quand on croit que tout est fini, que le Grand Cirque est démonté, que les pilotes sont en vadrouille, quand on pense que l'hiver permet à tous de se reposer, c'est là, en novembre, décembre, janvier, que les lumières restent allumées

maquette et l'aéro fonctionnent à 100 % de leurs possibilités, la production est en pleine surchauffe à partir du 15 novembre, le marketing prépare les contrats et la communication à venir, on fabrique des pièces, on en commande à l'extérieur... Chacun s'échine à suivre les plannings pour être prêt aux dates clés. "Fin sep-

tembre une réunion figure l'architecture générale de la voiture, l'emplacement, la répartition des masses. Cette date est importante, on ne peut pas la dépasser si nous voulons être prêts en temps et en heure. D'un autre côté si on figure trop tôt la définition, on risque de se priver d'un certain nombre de recherches ou d'exploitations de données. Cette année, nous n'avons pas de voiture hybride, le moteur a été connu trop tard ; aussi nous ferons peu d'essais sur circuit. En revanche nous allons tester minutieusement un certain nombre de choses : tout ce qui concerne les réglages de suspension en fonction de la charge aérodynamique, sur le banc 4 roues. Tout ce qui concerne la rigidité de la coque : résistance à la torsion du châssis et des trains roulants. Enfin nous nous appliquons à bien préparer les différents tests de crash et de push (chocs

et entre chaque drapage, il faut cuire : 6 heures à 135° pour le 1^{er} drapage, de 2 à 3 heures pour le second et la même chose pour le 3^{er}. Heureusement maintenant les "masters" sont faits avec une machine, mais avant, quand j'étais chez McLaren, on les faisait à la main ! On gagne un peu de temps mais il faut quand même compter pas loin de 6 semaines pour faire un châssis complet." L'urgence, c'est bien sûr d'être prêt pour les crash-tests. Et là, toute l'équipe composites croise les doigts "Si jamais ça casse, il faut refaire. Les coques d'aujourd'hui ne sont pas



Pendant l'intersaison, tout le matériel utilisé sur les Grands Prix est vérifié, aménagé et reconditionné pour la saison suivante. Sur cette photo on réinstalle la télémetrie.

le plus longtemps dans les usines, ateliers, bureaux d'études des différentes écuries.

A Guyancourt, c'est tout juste si l'on ne travaille pas le jour de Noël et le jour de l'An, et encore, il serait étonnant de trouver à ces moments-là le parking absolument vide... Dès octobre et même un peu avant, le compte à rebours de la saison suivante est lancé. Et le rythme s'accélère avec la fin de l'année. Pas question de ne pas être prêt pour les sacro-saintes présentations de janvier ! "On dispose en fait de 4 mois, 5 dans le meilleur des cas pour passer d'une feuille blanche - ou plutôt aujourd'hui d'un fichier vide - à une voiture finie, capable de rouler à l'issue de la présentation à la presse ; vous vous rendez compte, 150 jours seulement pour concevoir une monoplace de Formule 1 moderne ! Imaginez qu'il faut créer tout de A à Z et que pratiquement chaque pièce est nouvelle" nous confie Didier Perrin. "Ceux qui aiment les sports d'hiver peuvent déjà chercher un autre métier, chez nous, pas de basse saison !"

Que ceux qui prennent des vacances lèvent le doigt !

N'exagérons pas, certains membres de l'équipe prennent quand même des vacances bien méritées à l'issue du dernier Grand Prix de la saison. L'équipe course, "au feu" depuis début mars, s'éparpille dès les dernières caisses rangées. Les pilotes aussi disparaissent pour profiter de leur famille, de leur maison ou de leurs loisirs. Le patron joue normalement relâche pendant quelques jours, même si cette année Alain Prost a surtout pris l'avion pour d'autres raisons... Mais à Guyancourt, on mouline ! Comme vous le lirez par ailleurs, le bureau d'études tourne à fond, la

« Ceux qui aiment les sports d'hiver peuvent déjà chercher un autre métier, chez nous, pas de basse saison ! »

avant, latéraux et arrières) qui deviennent très sévères. Nous voulons que l'AP 04 soit avant tout fiable, simple et agréable à utiliser ; nous faisons à ce sujet beaucoup d'efforts pour faciliter l'accès aux organes principaux de la voiture."

Objectif : terminer la carrosserie la veille de la présentation.

C'est pas une blague ! La décoration de la carrosserie, la mise en place de l'aileron avant se termine parfois 20 minutes avant le lever de rideau officiel. Pendant l'intersaison, la bataille contre le temps est un combat de chaque instant. Chaque heure gagnée permet d'affiner les recherches en soufflerie, de faire de nouveaux essais de couleurs, de décoration de carrosserie. On recule les délais au maximum, et... les autres écuries font de même. En 2001, l'AP 04 sera sans doute l'une des dernières

Mais où passent les pièces de la saison précédente ?

A l'usine, on vide les camions, les caisses, on range toutes les pièces de la saison écoulée et on les conserve précieusement au moins pendant 1 an. On garde aussi en stock les moules de la voiture précédente comme certaines pièces importantes (aileron). D'autres éléments serviront à équiper les

"show-cars" qui représentent l'écurie dans des animations ou opérations de promotion. Ce n'est qu'au bout de 2 ans que l'on met un certain nombre de pièces au rebut. De leur côté, les camions sont nettoyés, repeints, ou même changés. "Nous pensons avoir un nouveau motor-home l'an prochain, plus moderne et plus vaste ; c'est pendant l'intersaison que nous nous en occupons. Nous étudions aussi de nouveaux aménagements pour les stands, et les mécaniciens qui ne travaillent pas sur les voitures modifient un certain nombre d'accessoires fabriqués ici ; les plafonniers situés au-dessus de chaque voiture dans les stands utilisent du carbone, et nous sommes en train de les préparer. La mise à niveau des machines-outils, elle, a été faite pendant l'été, mais nous nous occupons en ce moment de l'atelier peinture pour qu'il soit prêt à accueillir les AP 04."

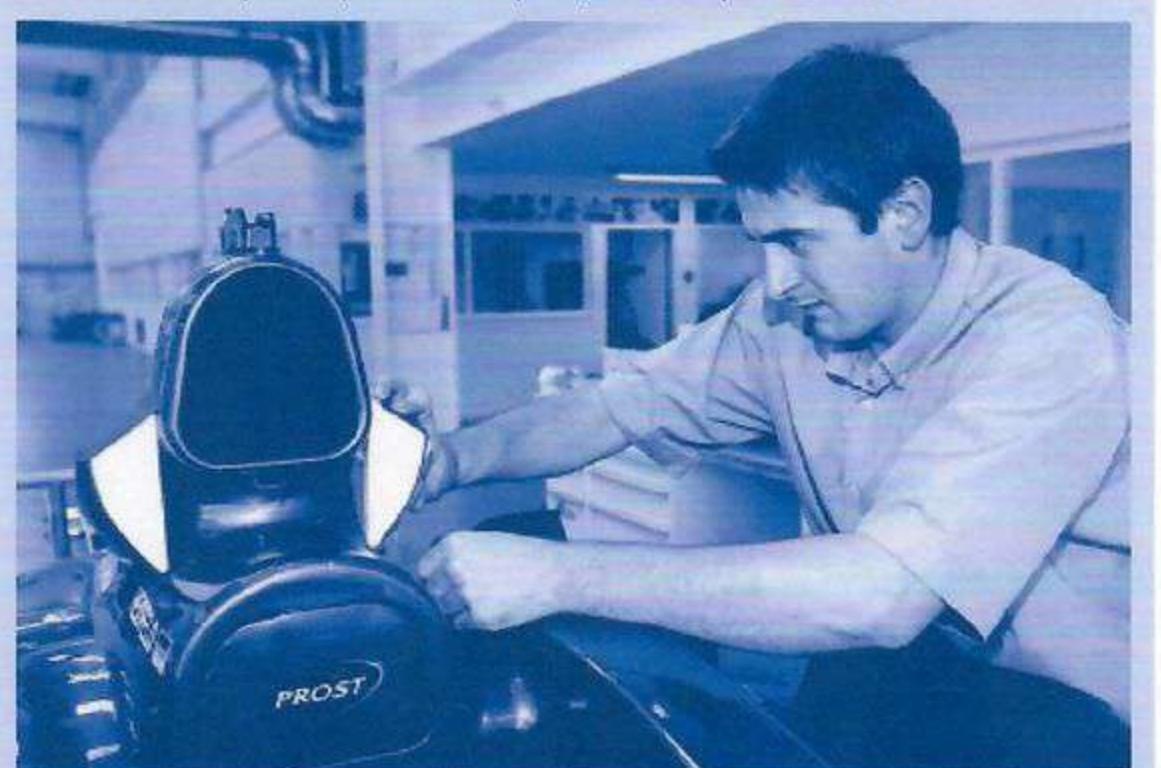
Coques à l'anglaise...

Le mois de décembre, c'est aussi la haute saison pour un Anglais très "français", Terry Green, qui s'occupe de la fabrication des coques. Nous ne pouvons pas quitter l'usine sans passer le voir :

"La coque, c'est bien sûr la première chose que l'on fabrique dans une nouvelle voiture : nous commençons par le "master", puis nous attaquons au moule et enfin, nous sortons la partie supérieure du châssis. Nous avons fini la partie inférieure autour du 15 décembre. C'est long parce que ça reste un travail manuel : il faut draper en 3 étapes

et entre chaque drapage, il faut cuire : 6 heures à 135° pour le 1^{er} drapage, de 2 à 3 heures pour le second et la même chose pour le 3^{er}. Heureusement maintenant les "masters" sont faits avec une machine, mais avant, quand j'étais chez McLaren, on les faisait à la main ! On gagne un peu de temps mais il faut quand même compter pas loin de 6 semaines pour faire un châssis complet." L'urgence, c'est bien sûr d'être prêt pour les crash-tests. Et là, toute l'équipe composites croise les doigts "Si jamais ça casse, il faut refaire. Les coques d'aujourd'hui ne sont pas faciles à réparer ; mais elles sont hyper résistantes ; de temps en temps le châssis est juste un peu enfoncé ; ce sont les vibrateurs qui leur font le plus de mal ; l'ingénieur regarde et on répare. Mais quand ça casse vraiment, poubelle !"

Et juste avant d'aller reprendre son travail, Terry Green nous livre un truc infaillible pour contrôler si un châssis est "bon" ou pas : "Tu prends une pièce de monnaie et tu tapes doucement un peu partout et tu écoutes le bruit, c'est toujours comme ça qu'on fait dans le métier !"



« Au bruit des pistolets, je sais tout de suite si tout se passe bien ou pas... »

Pierre Gall,

“l’homme sucette” du team nous entraîne au cœur des ravitaillements.

Pour la majorité des pilotes, l’arrêt ravitaillement est un “entr’acte” très difficile à bien gérer : c’est là que l’on gagne – ou que l’on perd – des places, là aussi que tous les incidents peuvent arriver, calage du moteur, roue mal serrée, blocage de tuyau d’essence, et même embouteillage sur la pit-lane !

Face au pilote, un homme en blanc, casqué, sa “sucette” à la main, intervient tel un chef d’orchestre, ou plutôt comme un maître de ballet. Chez Prost Grand Prix, il s’appelle Pierre Gall, il est assistant chef mécanicien “dans le civil” et compte quelques années d’expérience derrière lui... “Le plus important c’est de ne pas bouger”, nous confie-t-il, “autant les 22 autres participants au ravitaillement doivent s’acquitter de leur tâche le plus rapidement possible, autant moi je dois rester impassible, car le plus infime de mes mouvements pourrait être mal interprété par le pilote.” Ce dernier n’a de regard que pour la “lollipop”, ce panneau à 2 faces tendu à bout de bras par Pierre Gall. D’un côté, “BRAKES ON” lui intime l’ordre de rester le pied appuyé sur la pédale de frein, pour éviter que les roues ne tournent sous la puissance des pistolets, de l’autre, “1st GEAR” (1^{er} rapport) lui fait miroiter une libération toute proche... “Quand je dis ne pas bouger, c’est vrai pour toute la durée du pit-stop, à commencer par l’instant assez “chaud” où le pilote vous vise pour venir s’arrêter à vos pieds. Là il faut bien sûr partager une grande confiance, car voir arriver une F1 sur vous, même à 80 km/h, ça fait une drôle d’impression !” D’abord posté au milieu de la pit-lane, afin d’être repéré de loin par ses pilotes, Pierre Gall vient se positionner au point exact déterminé lors des entraînements précédant le Grand Prix (le jeudi après-midi, le vendredi matin et le dimanche matin, une séquence de 10 ravitaillements à blanc est

systématiquement organisée). A côté de lui, le mécanicien préposé au lève-vite attend que la monoplace vienne taper sur la barre inférieure de ce long cri ; Pierre Gall pose alors la sucette sur le nez de la voiture, côté “BRAKES ON” face au pilote.

4 roues changées en 3"5 !

La voiture est en l’air et, en à peine plus de 3 secondes, les roues sont changées ! “Le démontage/montage des roues avant se fait un peu plus vite que celui des roues arrière. J’ai les yeux rivés sur les pistolets ; rien qu’à les entendre, je sais tout de suite s’il y a une difficulté ou pas. Dès que je vois les gants en l’air, je sais que les roues sont en place. Je tourne la sucette pour montrer au pilote la face “1st GEAR”, mais je laisse le panneau posé sur le nez. Mon regard se fixe alors sur les gars de l’essence ; ils sont 4, arc-boutés sur l’arrière de la voiture : un qui s’occupe de fixer le tuyau sur la trappe, un qui tient le tuyau, un qui aide à débrocher la soupape dès le remplissage effectué, un autre qui, avec une plaque pare-feu évite que la moindre goutte d’essence ne tombe sur les échappements hauts ; il y en a même un cinquième qui se tient à l’arrière de la voiture prêt à intervenir avec un extincteur, soit sur la

machine de distribution d’essence, soit sur la voiture elle-même. Je sens le regard du pilote sur moi. Sa visière a été nettoyée, il sait que les roues sont montées, mais il ne sait pas si le ravitaillement en carburant est terminé. C’est là que je dois être le plus “parfait”. Ne pas bouger, ne pas hésiter, résister à la pression de celui qui bout d’impatience sous son casque... puis m’assurer que le tuyau est débroché, qu’aucune autre monoplace n’arrive sur la pit-lane, avant de lever cette “maudite” sucette et laisser le passage à 800 CV en furie ! Alors la tension retombe, nous rentrons tous à l’intérieur du stand, plus ou moins contents de notre prestation.”

Trac, stress et doute...

Le ballet des ravitaillements est si bien réglé qu’un spectateur au bord de la piste a du mal à en repérer les diverses phases. Tout est tellement bien huilé, rodé, que l’opération semble banale. Pourtant, le trac est là, à chaque fois, et l’incident peut arriver à tout moment. “La première fois que j’ai eu la responsabilité de la sucette, j’y suis allé très décontracté, mais la fois d’après, j’étais mort de trac, un peu comme avant un 2^{me} saut en parachute... Et puis il y a des circuits plus difficiles que d’autres, comme Spa, avec la piste des stands en descente, ou Monaco, où nous avons très peu de place pour travailler. Il y a la pluie qui change tout : la seule fois où je me suis écarté, c’est quand Jean a bloqué une roue sur une piste glissante ; il ne s’est pas arrêté à son point de repère habituel, et là, j’ai bien fait de bouger ! Il y a le stress quand un écrou de roue reste bloqué, qu’un pistolet pneumatique ne fonctionne pas (heureusement chaque gars en a deux !), que le débrochage ou le déblocage du tuyau se passe mal, que le pilote cale... Mais le pire, c’est le doute, juste après un pit-stop... le doute de celui qui n’est plus sûr d’avoir bien serré sa roue, ou après un changement de capot, se demande s’il l’a bien raccroché. Alors nous nous regardons tous, puis fixons les écrans

de contrôle : faut-il demander au pilote de rentrer à nouveau ?”

Le pit-stop, vu du baquet.

“Pour moi, confie Jean Alesi, le pit-stop, c’est la chose la plus violente que l’on puisse vivre au niveau émotionnel contrairement au départ, qui ne te fait pas subir une grosse pression dans la mesure où c’est presque un automatisme, une chose que tu connais plus ou moins parfaitement et qui n’implique que toi. Le pit-stop est le moment où ta voiture est entourée de nombreux intervenants, trois personnes sur chaque roue, une qui te met l’essence, deux qui te soulèvent puis qui te “jettent par terre” quand tout est prêt, et ensuite le redémarrage qui doit se faire au centième suivant. C’est extrêmement intense... Dès que tu rentres dans les stands, tu enclanches le limiteur de vitesse pour ne pas écopier d’une pénalité et, dès ce moment-là, tu roules suffisamment lentement pour bien voir où tu vas devoir t’arrêter (grâce à la présence de la sucette notamment). Là, je me dis qu’il faut absolument que je place bien la voiture pour que mes mécaniciens, qui se tiennent en position, ne perdent pas de temps à se replacer. La précision de l’arrêt doit être absolue. Au moment où la voiture est prise en charge par les mécanos, il y a toujours une fraction de seconde d’angoisse parce que tu as toujours peur de bousculer quelqu’un ou de voir des flammes surgir derrière toi. Mon repère, c’est le pistolet du mécanicien de la roue avant droite. Je lui demande à tout prix de ne pas bouger et je m’arrête exactement dans l’axe du pistolet.” Et Pierre Gall d’ajouter : “Jean termine son placement plus vite que d’autres pilotes, il freine plus fort, son dernier coup de volant est très précis, plus sec. Pas d’hésitation, c’est décisif, net, sans bavures.”

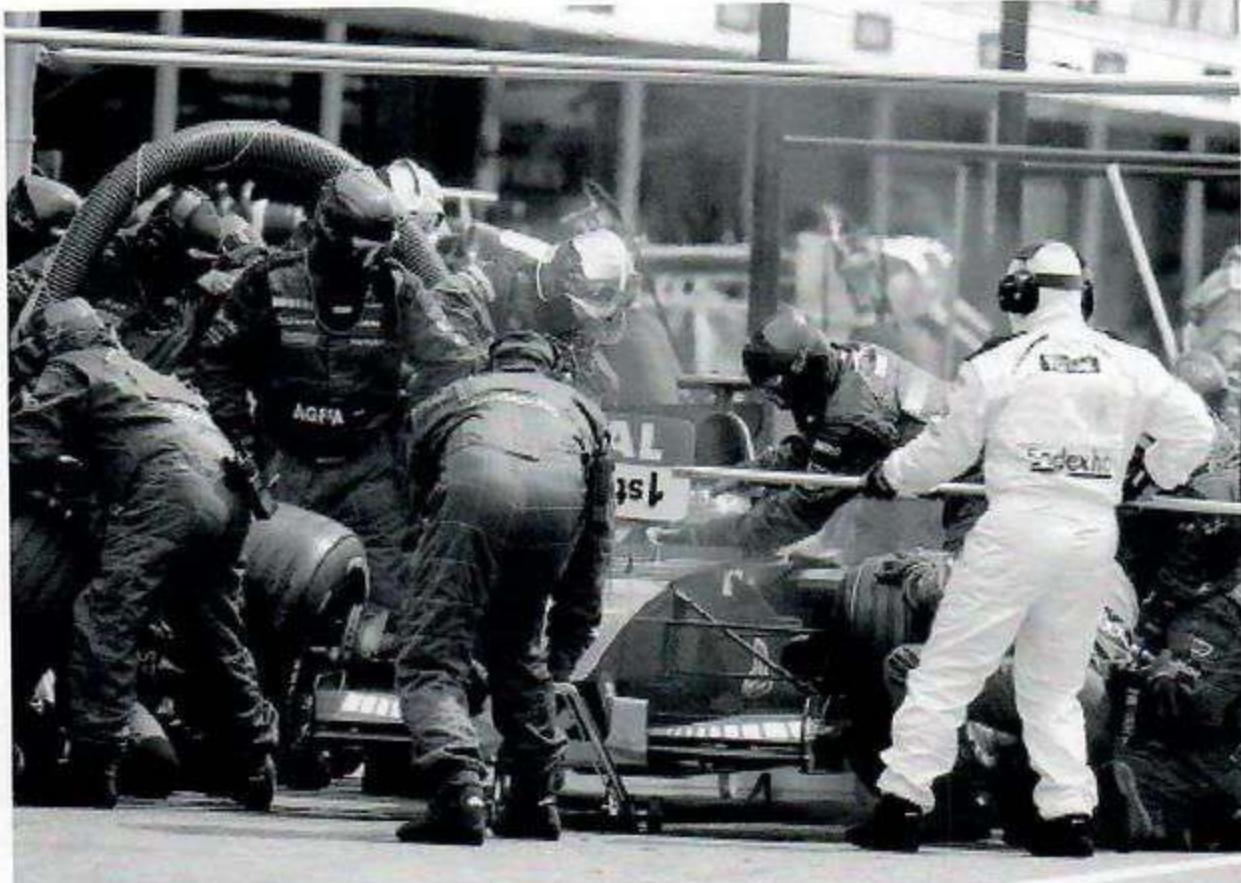
Jean n’a d’ailleurs jamais eu d’incident au pit-stop, ni accrochage avec un membre de l’équipe, ni incendie. Juste une boîte de vitesses qu’il a cassée à Monza quand il était chez Ferrari et qui lui fit perdre la course alors qu’il était premier. Pedro Diniz n’a pas eu cette chance, on se souvient tous de son incendie en Argentine, lorsque le tuyau d’essence est resté embroché alors qu’il redémarrant.

Le feu fait peur à tout le monde et chaque mécanicien sait qu’une goutte d’essence tombant sur un des organes de la voiture chauffé à rouge peut déclencher instantanément les flammes les plus violentes. “Nous y sommes préparés et nous savons pouvoir compter sur la solidarité des autres teams. Chacun surveille les stands les plus proches du sien et 2 gars avec des extincteurs à poudre à portée de main sont prêts à intervenir. C’est rassurant pour tout le monde !” Si la sécurité a progressé, notamment avec la limitation de vitesse sur la voie des stands, la tension est telle qu’il arrive qu’un mécano se fasse rouler sur le pied ou bousculer par un redémarrage trop intempestif. “Ca fait partie des risques, mais nous sommes tellement habitués à avoir un oeil partout que nous aussi, nous réagissons au millième de seconde !”

Ross Brawn, un maître absolu...

Ferrari passe pour avoir une maîtrise absolue de la stratégie ravitaillement.

Scénario souvent observé : Ross Brawn fait attendre Schumacher un peu plus longtemps que ses adversaires. Une fois ces derniers à l’arrêt, l’Allemand se lance dans une série de tours ultra-rapides avec un réservoir presque vide ; il gagne ainsi quelques secondes avant de s’arrêter. Puis il réapparaît sur la piste devant ses concurrents médusés !



« Suivez-nous au Driver's ! »

Ouvert depuis maintenant 7 ans, le Driver's est installé dans le 16^{me} arrondissement de Paris, non loin de la Maison de la Radio. Restaurant dédié à la course automobile, on y reçoit régulièrement passionnés et pilotes qui ont l'habitude de s'y donner rendez-vous. L'endroit est plutôt sympathique, enjoué et décoré de multiples "collectors" : combinaisons, casques, plaques de rallyes, pièces mécaniques, etc...

Nous y avons passé une soirée, et nous en avons profité pour "passer à la casserole" leurs propriétaires, Stéphane Muller et Jean-Charles Karmann qui l'a rejoints dès la deuxième année !

PGPLC : Pourquoi un restaurant sur le thème du sport automobile ?

S.M. : Ma tante, Michèle Duboscq, était la première femme chronométratrice du monde en F1. Elle a travaillé avec Alain Prost et le connaît bien. Dès l'âge de 6 ans, j'étais donc sur les circuits. Je travaille depuis 15 ans maintenant dans la restauration et je me suis toujours dit que lorsque j'ouvrirai mon propre restaurant, ce serait un restaurant spécialisé dans le sport automobile.

PGPLC : Parlez-nous du décor.

S.M. et JC. K. : Quand nous avons ouvert, le décor était plutôt axé sur des photos. Et puis petit à petit, nous avons demandé aux pilotes qui venaient de nous céder des objets personnels. C'est ainsi que nous possédons une trentaine de combinaisons, mais aussi des casques, des chaussures, des cagoules, des gants (ceux d'Alain Prost par exemple), et des pièces détachées comme des disques de frein... ou le vèlubrequin de la Matra qui tournait en 1972.

PGPLC : Et qui fréquente le Driver's ?

S.M. et JC. K. : De nombreux pilotes et personnalités du monde de l'automobile. Les autographes visibles sur le plafond en témoignent ! Au départ, nous avions instauré quelque chose d'original. Chaque fois qu'un pilote venait au restaurant, nous donnions son nom à l'une de nos

chaises. Cela apportait un côté "authentique" ! Aujourd'hui, si nous voulions continuer ce principe, il nous faudrait un restaurant de 250 ou 300 places pour arriver à avoir autant de chaises que nous avons de signatures sur nos murs ! Pour citer quelques noms des personnalités qui nous ont rendu visite, il y a Patrick Tambay, Michèle Mouton, Jean-Luc Thérrier, René Metge, Jacques Lafitte, Henri Pescarolo, Jean-Pierre Beltoise, etc. A ceux-ci, on peut ajouter : Vanina Ickx, les deux fils Beltoise, Luc Alphand, Estelle Halliday, Jean-Marie Bigard et bien d'autres encore...

PGPLC : Vous avez ouvert aussi un Driver's à Londres ?

S.M. et JC. K. : Oui, mais on ne peut pas être partout à la fois. Le Driver's de Londres a bien marché pendant un an, malheureusement au détriment de celui de Paris. La formule était la même, mais nous avons préféré nous recentrer sur le Driver's parisien.

PGPLC : Organisez-vous des événements autour des Grands Prix de F1 ?

S.M. et JC. K. : Pas facile, les Grands Prix se déroulent généralement à des dates ou des heures durant lesquelles nous sommes fermés. On a essayé de faire des retransmissions de Grands Prix. Mais les vrais passionnés préfèrent regarder les courses chez eux avec 2 ou 3 bons copains, et aucun pilote français ne cristallise à l'heure actuelle assez de passion pour que nous ayons une assemblée homogène à ces moments-là dans le restaurant. Dommage que le duel Prost / Senna soit du passé !



LE LIVRE OFFICIEL DE L'ÉCURIE EST EN KIOSQUE !



Il s'agit du livre n°3 "Prost Grand Prix 2000", qui revient en détails sur la saison passée et vous fait pénétrer au cœur de l'écurie. 164 pages passionnantes et de nombreuses photographies inédites en font un véritable collector !

Parmi les sujets traités, citons :

- Analyse de la saison, par Alain Prost.
- A Barcelone, les coulisses de la présentation de l'AP 03.
- Tournage : R. Berry, P. Timot et M. "Beau Sexe" à l'usine.
- Nick Heidfeld et sa Playstation, du volant au joystick.
- A quoi servent les briefings.
- F 2000, le vivier de Prost Grand Prix.
- John Walton, le nouveau directeur sportif.
- Logistique : les 17 marathons d'Eric Vuillemin.
- "For the boys" : hommage à l'équipe.
- Luigi "pestuccino" le "Prost" de la pasta.
- La saison vue par 2 adhérents du Club.
- Enchères et collection.
- Moteur, châssis, aérodynamique, les idées qui font l'AP 04, etc.

Prix de vente conseillé : 180 FF

Pour ceux qui souhaitent compléter leur trilogie, il reste encore quelques exemplaires des livres 1996 et 1999 édités chez Chronosports Éditeur. Renseignez-vous auprès de votre librairie habituel.

L'AP 03 sur votre cheminée !

Trop tard pour la commander au Père Noël... Mais il est encore temps de vous la procurer en profitant des conditions spéciales Club !

Commandez votre AP 03 au 1/6ème ! Ses dimensions : 750 x 350 x 90 mm.

Réalisée à la main comme la vraie, à partir de carbone, aluminium, fibre de verre, résine, elle vous est livrée sous cloche plexi. Aucun détail ne manque, vous pouvez en choisir le pilote ainsi que la décoration, avec ou sans publicité tabac.

Chaque maquette est numérotée et signée ; dépêchez-vous, les 20 dernières vous sont réservées !

Réalisez votre rêve en profitant de notre prix spécial Club :

5 500 F au lieu de 8 000 F.

Commandez à passer auprès de :

APOLE

- Circuit de Magny-Cours -
58470 Magny-Cours
Tél. : 03 86 21 24 33 - Fax : 03 86 58 00 00
e-mail : apole@wanadoo.fr

EUROPE 2 Play list fin de siècle !

Avant de passer à 2001, écoutez-les une dernière fois, ils ont marqué vos oreilles et vos mémoires en cette fin de millénaire !

TEXAS	IN DEMAND	MER
SONIQUE	IT FEELS SO GOOD	SER
MARY MARY	SHACKLES (PRAISE YOU)	COL
MADONNA	MUSIC	WEA
THE CORRS	BREATLESS	EAS
ANASTACIA	I'M OUTTA LOVE	EPI
SAIAN SUPA CREW	ANGELA	SOU
DE PALMAS	J'EN REVÈ ENCORE	POL
FLORENT PAGNY	ET UN JOUR, UNE FEMME	MER
YANNICK NOAH	SIMON PAPA TARA	SON
ETIENNE DAHO	RENDEZ-VOUS À VEDRA	VIR
UB40	LIGHT MY FIRE	VIR
SHANIA TWAIN	FROM THIS MOMENT	MER
JILL SCOTT	GETTIN' IN THE WAY	EPI
LES RITA MITSOUKO	FEMME DE MOYEN-ÂGE	DEL
RED HOT CHILI PEPPERS	CALIFORNICATION	WEA
PIERPOLJAK	DEPAREILLE	BAR
PHOENIX	IF I EVER FEEL BETTER	SOU
VANESSA PARADIS	POURTANT	BAR
WHITNEY HOUSTON/ENRIQUE IGLESIAS	COULD I HAVE THIS KISS FOR	BMG
CRAIG DAVID	FILL ME IN	EDE
DAFT PUNK	ONE MORE TIME	LAB
ASSIA	LA BAS	VIR

Ensemble
à Saint-Quentin-en-Yvelines



Question d'actualité : Que deviennent les pièces détachées réformées ?

Vous êtes nombreux à nous poser cette sempiternelle

question : "Mais que deviennent les pièces qui équipaient les anciennes voitures de l'écurie ?"

Nous y avons répondu de façon partielle dans certains de nos articles, mais

puisque nous sommes à la fin d'une saison, nous avons interrogé l'une des personnes les mieux placées pour nous répondre : Philippe Jacquet,

Directeur des Achats, dont la responsabilité est également de gérer les pièces détachées.

P.J. : "Vous tombez bien, nous sommes en grande période de "chauffe" en ce moment ; nous préparons l'AP 04 et c'est l'époque où nous fabriquons des nouvelles pièces à l'usine ; c'est aussi l'époque où nous contrôlons que les pièces commandées à nos sous-traitants (60 à 65 % des pièces de la voiture) arriveront dans les délais prévus. Alors, que faisons-nous des pièces anciennes ? D'abord, nous conservons toutes celles de l'an dernier ; elles sont stockées dans notre magasin ; un certain nombre peut encore servir, en particulier sur nos voitures d'exposition. En ce qui concerne les pièces plus anciennes, on les met au rebut et la plus grande partie est broyée, désolé pour les supporters... Pour répondre à votre question de façon plus large, je peux aussi vous parler de la durée de vie des pièces ; chaque voiture est

dotée de 3 jeux de pièces de rechange. Chaque pièce a un degré d'usure calculé à l'avance ; quand elle parvient à son kilométrage prévu, elle est contrôlée par le département métrologie qui décide si elle est encore bonne pour le service ou s'il faut s'en débarrasser. Ainsi une jante est prévue pour 2000 km, avec 2 contrôles intermédiaires. En revanche, toute la visserie est changée systématiquement après chaque Grand Prix. Certains éléments sensibles comme les trains avant et arrière, les arbres de transmission, sont surveillés avec minutie. Nous "checkons" aussi de très près les éléments de carrosserie, mais là pour une autre raison : certains d'entre eux, comme les capots, peuvent faire une course en début de saison puis être remisés et réutilisés lors d'un Grand Prix de fin de saison. Pas question de ne pas les retrouver !"



La « MEGAMAT » : 60 étagères, pour un format de 8 mètres de hauteur par 3 mètres 20 de largeur sur 1 mètre 80 de profondeur !



2001, et ça repart !

Dans la lettre qui accompagne ce numéro 5 de votre Journal, Alain Prost vous le laisse entendre :

2001 sera une grande année pour Prost Grand Prix Le Club ! Vous en saurez plus courant février, mais dites-vous dès maintenant que votre Club redémarre pour une 3^e saison riche en événements et en surprises de toutes sortes !

Parlez-en dès maintenant autour de vous, et mieux pour être parmi les premiers informés, rendez-vous sur le site Internet Prost Grand Prix Le Club et inscrivez-y votre adresse e-mail !

Le local du siège change d'adresse !

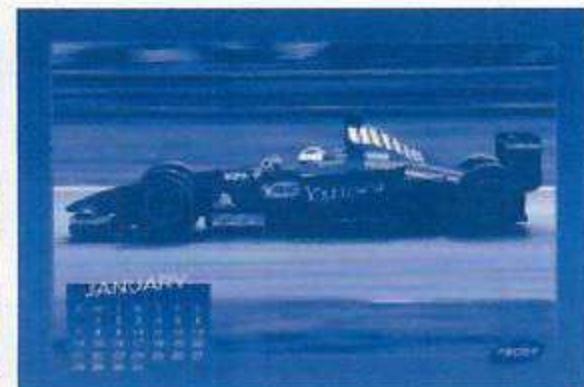
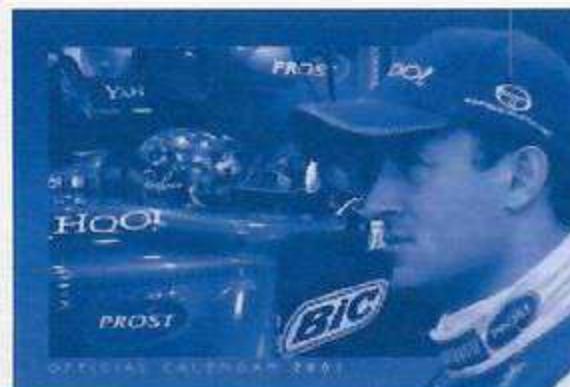
Prost Grand Prix Le Club change de local et se déplace d'environ 500 mètres. Pour ceux qui connaissent le centre commercial de St Quentin en Yvelines, la nouvelle antenne du Club se situe tout près de l'entrée principale (côté H&M). L'adresse exacte est la suivante :

Office d'Information et Service d'Accueil aux Associations,
3 place Robert Schumann
78180 Montigny-le-Bretonneux. Tél. : 01 39 30 42 10

Le calendrier officiel 2001 chez vous !

Vous trouverez joint à ce journal un bon de commande pour le calendrier de l'écurie... 12 pages de photos magnifiques, l'AP 03, ses pilotes et l'am-

biance de la saison 2000 pour 79 F, au lieu de 95 F, pour les membres de Prost Grand Prix Le Club ! N'hésitez pas !



Concours de pronostics

Ils sont trois sur le podium

- Valding avec 174 points,
- Eric Evain, 168 points,
- et SB 166 points...

Trois à avoir gagné une chemise de l'écurie, en participant à notre concours de pronostics organisé sur Internet.

Bravo à eux, et merci à tous ceux qui ont joué le jeu !

Ci-après la liste des autres participants :

4 ^{ème} place	: G.J.J.	> 159 points.
5 ^{ème} place	: Sarrazine	> 153 points.
6 ^{ème} place	: Prit	> 153 points.
7 ^{ème} place	: Bebert	> 145 points.
8 ^{ème} place	: Nicolas-the-best	> 144 points.
9 ^{ème} place	: Guitou	> 143 points.
10 ^{ème} place	: Tititous	> 127 points.