

**Vite**

**L'événement**

## 2001 bruits et chuchotements.

Quoi de neuf dans le paddock ?  
Nouveaux motor-homes encore plus grands ?  
Triche sur l'assistance au pilotage ?  
Il s'en passe des choses... **Page 2.**

## Les dessous du moteur Acer.

Pour beaucoup, il est entouré de mystères, le moteur Acer... Notre journaliste a mené l'enquête et vous en dit plus sur ce magnifique ensemble au pedigree très... latin ! **Pages 1 et 3.**

## Le Club 2001, c'est parti...

Comment en tirer le meilleur parti ?  
Tout savoir sur le Pack Services et sur la meilleure façon d'utiliser Prost Grand Prix Le Club. **Page 2.**

## Henri Durand, une nouvelle "tête" chez Prost Grand Prix.

A peine arrivé de chez McLaren, le nouveau Directeur Technique Henri Durand s'est mis au travail pour faire évoluer l'AP04. Il nous parle de son métier et de la façon dont il va procéder. **Page 3.**

## Des pilotes en forme.

Un pilote stressé, fatigué ou en petite forme peut faire perdre les "dixièmes" que les ingénieurs ont mis des mois à gagner ! Pierre Baleydier nous explique comment il amène sur la grille (après les avoir mis sur le grill !) des champions en pleine forme. **Page 4.**

## Bibendum, le retour.

Eloigné des circuits de F1 depuis un certain nombre d'années, Michelin appréhendait quelque peu ce retour dans le Grand Cirque. Les premiers GP ont montré que Bibendum était dans le coup ; Pierre Dupasquier nous confie ses espoirs... et ses attentes. **Page 5.**

## Du stand au cockpit, les secrets des communications radio.

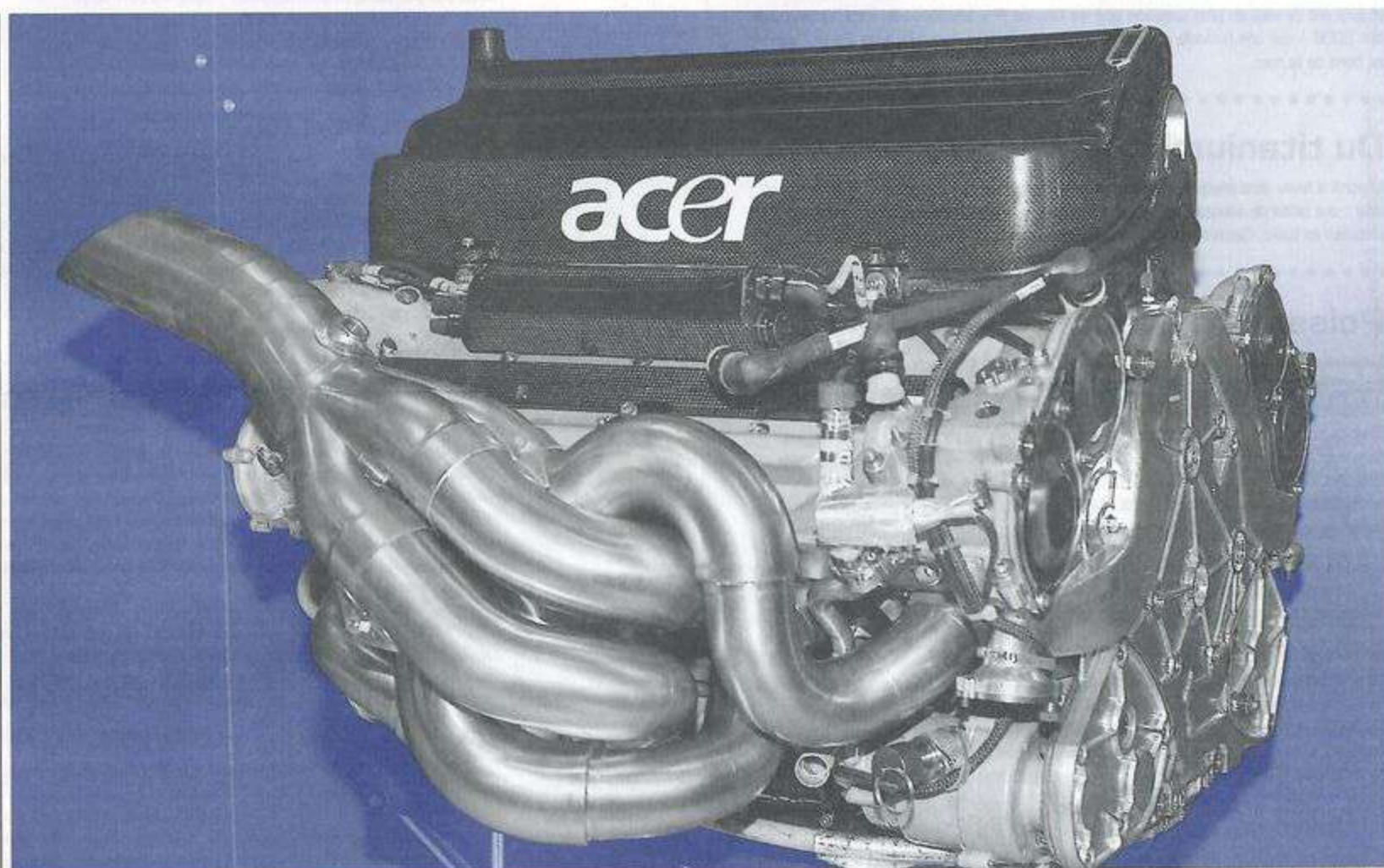
Mais pourquoi ont-ils tous des écouteurs sur la tête ? Et des micros ? Pour se dire quoi ? Les stands sur les circuits prennent des allures de Cap Kennedy... Qu'y a-t-il donc de si important à raconter pendant un GP ? **Page 6.**

## Le GP de France.

Magny-Cours, c'est dans 2 mois, il est temps de réserver ! Vite, rendez-vous en page 8 ! Vous découvrirez le marche à suivre pour obtenir vos places à prix Club ! **Page 8.**

# Prost-Acer et Ferrari : accord parfait.

Jean Todt et Alain Prost se serrant chaleureusement la main dans le paddock d'Indianapolis. La photo a fait le tour du monde, parce qu'elle concerne deux personnages emblématiques du paddock, deux figures incontournables de la Formule 1. L'image a surtout confirmé que l'écurie Prost Grand Prix était désormais un acteur important du "Formula One Circus".



Jean Todt, directeur de la gestion sportive de Ferrari et Alain Prost ont signé en septembre 2000 un contrat liant les deux écuries pour deux ans. L'AP 04 sera donc propulsée par une mécanique Ferrari, le formidable V10 qui a permis à Michael Schumacher et à la Scuderia de devenir l'un et l'autre Champions du Monde.

Voilà donc les Prost-Acer équipées du meilleur moteur 2000 et prêtes à s'illustrer lors du Championnat du Monde 2001. Avec le 049c, dernière spécification utilisée par l'écurie italienne l'an passé, les Prost-Acer pourront donc aller se frotter aux meilleures écuries pendant deux saisons au moins. C'est en tous cas ce que prévoit le contrat. Et cet accord, Alain Prost le doit en partie à l'amitié qui le lie à Jean Todt, au centre des négociations, aux relations que le quadruple Champion du Monde a su garder au sein de la Scuderia et aussi aux liens amicaux que Jean Alesi entretient avec l'équipe de Maranello et Luca di Montezemolo, le patron de Ferrari. Avec Alain Prost, Jean Alesi, John Barnard et Henri Durand qui ont travaillé pour la Scuderia mais aussi Pedro Diniz qui a eu la chance d'utiliser une mécanique en provenance de Maranello lorsqu'il pilotait pour

Sauber, cela fait donc beaucoup de raisons de croire en l'association Prost-Acer/Ferrari et beaucoup de raisons d'espérer.

### Choix stratégique.

L'écurie est donc prête pour de nouveaux défis, d'autant que cet accord a eu tôt fait d'intéresser des partenaires ; Acer ayant décidé d'intégrer la Formule 1 avec les Bleus et de donner ainsi son nom au moteur. C'est avant tout un choix stratégique qu'a fait Alain Prost, privilégiant un investissement lourd pour bénéficier d'un moteur qui offre des qualités et des garanties de résultats. "Cet investissement était de toute façon indispensable et stratégique" expliquait le "professeur" quelques heures après la signature du contrat. "Parfois on investit sur un pilote, un ingénieur, une soufflerie ou un long programme technique. Cette fois nous avons fait un choix différent, en privilégiant le moteur, l'un des deux meilleurs du monde."

Mais avant que les Prost-Acer vrombissent sur les pistes du monde entier, techniciens français et italiens ont beaucoup œuvré pour élaborer un programme de conception qui se devait d'être efficace. Dès l'officialisation de l'accord franco-italien, Vincent Gaillardot, ingénieur en chef res-

ponsable course et essais, a pris le chemin de l'Emilie Romagne avec son équipe technique pour une première réunion. "Il fallait rapidement établir un plan de collaboration" explique l'ingénieur français. "Il est évident que concrétiser un accord avec un tel motoriste était de nature à rendre tous les membres de notre écurie particulièrement confiants. Il faut en effet imaginer que nous disposons d'un package validé. En clair, l'offre Ferrari est quelque chose de connu. Restait aux deux partenaires à s'entendre et à définir les priorités et les exigences en termes d'intégration du moteur. Ce fut d'ailleurs l'un des premiers axes de travail."

Mais à Maranello, fief de Ferrari, tout est prêt depuis de longs mois pour accueillir de nouveaux "clients". Stefano Govoni responsable de ce département au sein de la Scuderia et toute son équipe ont déjà expérimenté ce type de relation puisque l'écurie Sauber est cliente depuis plusieurs années. "Dans la pratique, tout est clairement établi" explique Stefano Govoni. "Il faut dire qu'au sein même des usines Ferrari nous disposons d'un bâtiment spécialement dédié "aux clients F1". Aujourd'hui cette construction est divisée en deux. D'un côté les hommes œuvrant

pour Sauber, de l'autre les techniciens détachés à Prost-Acer. Ainsi les choses sont très claires."

### Ouverture d'esprit.

Rapidement Stefano Govoni et son staff ont rencontré les techniciens français. "Fort de notre expérience avec Sauber, qui ne fut pas forcément facile au début, nous avons pu mettre un calendrier en place avec l'écurie française" poursuit le responsable du département client de la firme italienne. "Sachant que la voiture était en cours d'élaboration, il nous fallait plancher sur l'intégration du moteur et de quelques éléments périphériques que nous allions fournir. Il nous fallait connaître, et je vous livre cela pêle-mêle, les points de fixation, la contenance des réservoirs, l'emplacement et la grandeur des radiateurs et toute une foule d'autres détails... Et je dois avouer que tout s'est parfaitement déroulé. Les ingénieurs et tous les membres de l'écurie Prost sont de grands professionnels, des passionnés dont l'ouverture d'esprit est grande, ce qui facilite nos échanges. Franchement depuis septembre tout se passe idéalement. Je dois juste améliorer mon Anglais", plaisante encore Stefano Govoni.

(suite p.3)



## Rumeurs de saison :

### La FIA place de la Concorde ?

La célèbre FIA pourrait quitter les bords du Lac Léman pour réinstaller ses bureaux au dernier étage de l'immeuble qui abrite l'Automobile Club de France place de la Concorde. Serait-ce un signe prémoniteur ? La bagarre fait en effet rage du côté de l'utilisation des droits de retransmission télé des Grands Prix. Bernie Ecclestone a perdu la majorité de sa société familiale (SLEC) qui détenait ces fameux droits... jusqu'en 2100 ! Le nouvel homme fort, Léo Kirch aujourd'hui majoritaire à la SLEC, a entamé un bras de fer avec les constructeurs qui, de leur côté, menacent de créer un Championnat du Monde de F1 concurrent... C'est beau le sport !

### Interlagos à l'amende ?

Le Grand Prix du Brésil est toujours riche en faits divers... Cette année, parmi les nombreux "incidents" à déplorer dans le paddock, notons les 7 ordinateurs disparus chez Jaguar, les jantes envolées chez Minardi, l'agression à l'arme lourde du manager Tony Lees, les différentes attaques de collaborateurs d'écurie, et même, toujours devant le stand Jaguar, la chute d'une caméra devenue soudainement folle ! Le tracé lui-même n'est pas à l'abri des critiques ; il est vrai qu'il date de 1938, et qu'il est de plus en plus question que les Grands Prix brésiliens du futur se déroulent dès 2006 - sur une nouvelle piste qui verrait le jour dans la province de Santa Catarina, au bord de la mer.

### Du titane chez Minardi.

Minardi a beau être une petite équipe, elle n'en est pas moins innovante. Sa dernière idée : une boîte de vitesses en titane, réalisée pour elle par une nouvelle entreprise installée en Italie. Cette nouvelle boîte devrait entrer en service au GP d'Espagne.

### Poissons d'avril...

Surprise pour ceux qui sont allés sur le site F1-live.com le 1<sup>er</sup> avril, ils y découvraient un scoop : Schumi relégué de la 1<sup>re</sup> à la dernière ligne sur le circuit d'Interlagos ! Motif : monoplace non conforme, suite à la découverte d'un système anti-patinage prohibé ! Était-ce prémoniteur ? En tout cas, on y a cru ! Autre poisson d'avril, peut-être, l'ouverture annoncée pour la énième fois du restaurant de J. Villeneuve à Montréal, qui s'appellerait "Newton" (traduction approximative de "Ville Neuve" !) Enfin, dernière interrogation, le déplacement - annoncé lui aussi à Interlagos - de l'usine Jordan. Eddie s'installerait à Dublin, et ses ateliers s'appelleraient "Virtue". C'est peut-être cela le plus dur à avaler !

### Boîte à air ou boîte à malice ?

Là, ce n'est plus un poisson d'avril... Ferrari aurait trouvé un système judicieux de contrôle de motricité sans pour cela déroger au règlement ! En mesurant la pression de l'air à l'entrée de la boîte à air, il serait possible de communiquer des informations au moteur qui, du coup, régulerait la puissance à fournir aux roues ! Ce qui expliquerait la domination des voitures rouges, en particulier sous la pluie, lors des premiers GP de la saison. Rappelons que l'anti-patinage ne sera autorisé qu'à partir du GP d'Espagne.

### Connaissez-vous le High Tech Test Track ?

C'est tout simplement la nouvelle appellation du Circuit Paul Ricard ! Racheté par Bernie Ecclestone, l'ex-Castellet ambitionne de devenir à partir de 2002 "le" circuit d'essais de la F1, et de supplanter ainsi Barcelone dans le cœur des teams. Il est vrai que le circuit du Var est plus proche de l'Angleterre et de l'Italie et que l'on peut s'y rendre facilement par autoroutes. Utilisé exclusivement par Toyota pendant l'année 2001, il va faire l'objet d'importants travaux afin d'en améliorer l'accueil, le tracé et le revêtement. C'est Philippe Gurdjian qui en est le nouveau "patron". Good Luck !

### Ravitaillement : les points s'envolent !

L'écurie Prost-Acer souhaite préciser la raison qui a anormalement prolongé le premier arrêt au stand de Jean Alesi pendant le Grand Prix du Brésil à Interlagos : il s'agit d'un problème récurrent que connaît l'équipe avec le nouveau système de ravitaillement introduit pour la saison 2001 de Formule Un. Le même problème avait eu lieu lors du Grand Prix précédent à Sepang en Malaisie, au moment du ravitaillement de Gaston Mazzacane. Par conséquent, avant le Grand Prix du Brésil, l'écurie, en collaboration avec Intertecnic (fournisseur de ce nouveau système), avait vérifié en détail et révisé toutes les machines à essence. Pendant la course, lorsque Jean Alesi est rentré au stand pour son ravitaillement, sa machine à essence s'est mise en mode alarme (exactement comme pour Gaston lors de la course précédente) et a refusé de libérer l'essence. Compte tenu du temps minimal nécessaire à la réinitialisation de la machine, l'arrêt au stand de Jean a duré 15 secondes de plus que la normale. Sans cet incident, Jean aurait probablement terminé la course en 6<sup>ème</sup> position, et aurait alors marqué le premier point de l'écurie cette saison. L'écurie Prost-Acer a informé la FIA de ces incidents et travaille activement avec les techniciens d'Intertecnic pour déterminer précisément la cause de ces problèmes et leur trouver une solution définitive.

## Prost Grand Prix Le Club 2001 mode d'emploi.

Vous venez de rejoindre le Club ou vous êtes déjà un "vieux routier"... Peu importe, c'est toujours bon de réviser ses classiques ! Prost Grand Prix Le Club, votre club, regorge de services et de possibilités qui ne sont pas toujours utilisés de façon optimale. Suivez-nous donc pour une visite guidée du Pack Services, qui comme le dit la pub, "vous en donne plus" ! Sachez que vous avez accès à tout ce que nous allons voir ensemble, quelle que soit l'adhésion que vous avez choisie !



### La ligne téléphonique du Club.

C'est l'organe de liaison privilégié du Club. Chaque jour, en appelant le 0 826 822 226 (numéro Ecofil : 0,99 F la minute), vous obtenez des nouvelles de l'écurie, de la Formule 1 en général et de Prost Grand Prix Le Club. Pour être précis, pendant chaque week-end de Grand Prix, nous vous donnons accès au programme des courses, aux résultats des séances d'essais, aux classements. Tous ces communiqués sont mis à jour durant tout le week-end. Vous pouvez également dialoguer avec des permanents du Club du lundi au vendredi entre 10h et 12h et nous faire part de vos suggestions dans la "boîte à idées". La Ligne est un lien vivant et convivial ; profitez-en ! (si vous habitez Monaco, les DOM TOM ou l'étranger, vous aurez accès à la Ligne du Club en composant le 33 141 22 2006).



### Le site Internet.

Constamment enrichi - pour ceux qui nous suivent depuis la 1<sup>re</sup> heure - [www.prostgp.com](http://www.prostgp.com) progresse en permanence. Qu'y trouve-t-on ? Deux choses : Dans la partie accessible à tous, des nouvelles très complètes sur la Formule 1 et sur l'écurie, actualisées chaque jour et, les week-ends de Grands Prix, les résultats des essais, la course, les classements et les déclarations des pilotes et responsables de l'équipe Prost-Acer. Dans la partie réservée au Club, vous trouverez le Forum des supporters auquel vous pouvez participer comme bon vous semble. A vous le chat, les échanges, coups de gueule ou encouragements ! Vous y trouverez aussi des jeux, des "goodies" à télécharger, les archives des communiqués de presse et la possibilité d'acheter des objets et de vous inscrire à des événements Club.



### Le Journal du Club.

Vous le tenez entre les mains, à vous de nous dire ce que vous en pensez ! Il y aura 4 numéros cette année, sous une présentation analogue à celle de l'an passé, qui, semble-t-il, vous a plu. Il est toujours en deux couleurs, toujours aussi copieux car nous continuons de croire que la quantité d'informations prime sur le nombre de couleurs... Dans chaque numéro, vous retrouverez des nouvelles de l'écurie, une interview exclusive, un dossier technique, un "métier passion", un point de vue "Course" et beaucoup de choses sur le Club. Nous vous proposerons aussi de prendre la plume comme nous l'avons fait en 2000 ; à vous de nous raconter comment vous vivez votre passion, et de nous envoyer également idées et petites annonces. Dès maintenant, n'hésitez pas à nous écrire (Le Journal - Prost Grand Prix Le Club - 95231 Soisy sous Montmorency cedex).



### La Convention Nationale des Supporters.

Ça, tout le monde en a entendu parler, même ceux qui n'étaient pas avec nous l'an dernier, même les écuries concurrentes, même ceux qui s'intéressent de loin à la Formule 1 ! Déception bien sûr en 2000, où nous avons dû, au dernier moment, annuler l'événement faute de combattants (les écuries ayant décidé de changer de circuit pour leurs essais de septembre), mais grosse réussite le 15 septembre 1999, où les 3600 supporters présents n'étaient pas les moins étonnés de se retrouver aussi nombreux ! Cette saison, nous allons tenter de faire encore mieux ! La date ? Ce sera début septembre et nous vous précisons la date exacte dès qu'elle sera sûre ! Pour ceux qui n'étaient pas adhérents les années passées, il s'agit de la grande réunion du Club qui dure toute une journée pendant une séance d'essais officiels à Magny-Cours, avec accueil privilégié, accès à toutes les tribunes, déjeuner au-dessus des stands, et un certain nombre d'autres surprises comme la visite du paddock et la possibilité d'arpenter la ligne droite des stands !



### Offres spéciales sur la Boutique du Club.

Nous allons vous faire profiter comme l'an dernier de tarifs préférentiels sur un certain nombre d'articles aux couleurs du Club. En fonction de votre adhésion, vous avez déjà accès à certains produits faisant partie du coffret de bienvenue, nous allons vous en proposer d'autres. A suivre en cours de saison... et déjà en page 7 de ce Journal.



### Les visites d'usine.

Vous êtes nombreux à vouloir visiter les ateliers de l'écurie Prost Grand Prix. C'est un moment d'une grande intensité qui permet de vraiment comprendre ce que la Formule 1 est devenue. Pour pouvoir satisfaire un maximum d'entre vous, nous avons décidé d'en passer par le tirage au sort, qui donne les mêmes chances à chacun et par ailleurs, nous avons augmenté la fréquence de ces visites pendant les congés d'été... Vous pourrez vous inscrire sur Internet, et pour ceux qui aiment écrire, nous envoyer des cartes postales sur le site [www.prostgp.com](http://www.prostgp.com).



### Les tribunes Bleues.

En 2001, nous serons sur deux Grands Prix : le GP de France, le 1<sup>er</sup> juillet et le GP d'Italie, le 16 septembre. L'idée, c'est de vivre ensemble un moment magique depuis des tribunes particulièrement bien placées, puisqu'il s'agit de la tribune K à Magny-Cours (1400 places) et de la tribune "Parabolic Lateral Stand" à Monza. Pour ces deux Grands Prix, les places seront attribuées dans l'ordre des réservations reçues (voir page 8).

## Comment vit-on le Club à Lille ? Les impressions d'un Membre Fondateur.

Sa carte porte le n°009299, Yannick Lesaffre est un fidèle de la 1<sup>re</sup> heure... C'est sa femme qui, connaissant sa passion pour la F1, lui a fait la bonne surprise de l'inscrire. "J'avais vu la pub dans les magazines spécialisés, mais j'hésitais... le prix... et puis un jour je reçois le coffret ! Je n'en revenais pas !" N'ayant jamais vu de F1 "pour de vrai", Yannick s'inscrit à une visite d'usine sur Internet et a la joie de pouvoir se rendre à Guyancourt. Expérience inoubliable pour lui, comme pour tous ceux qui ont pu arpenter les ateliers ; il en revient ébloui : "Tant qu'on n'a pas vu les bureaux d'études, les voitures démontées, les machines, les fours, la métrologie, on ne peut pas se rendre compte. Là, on vous explique tout, j'ai même pu poser de questions à des ingénieurs et tenir dans mes mains le volant, c'était celui de Trulli à

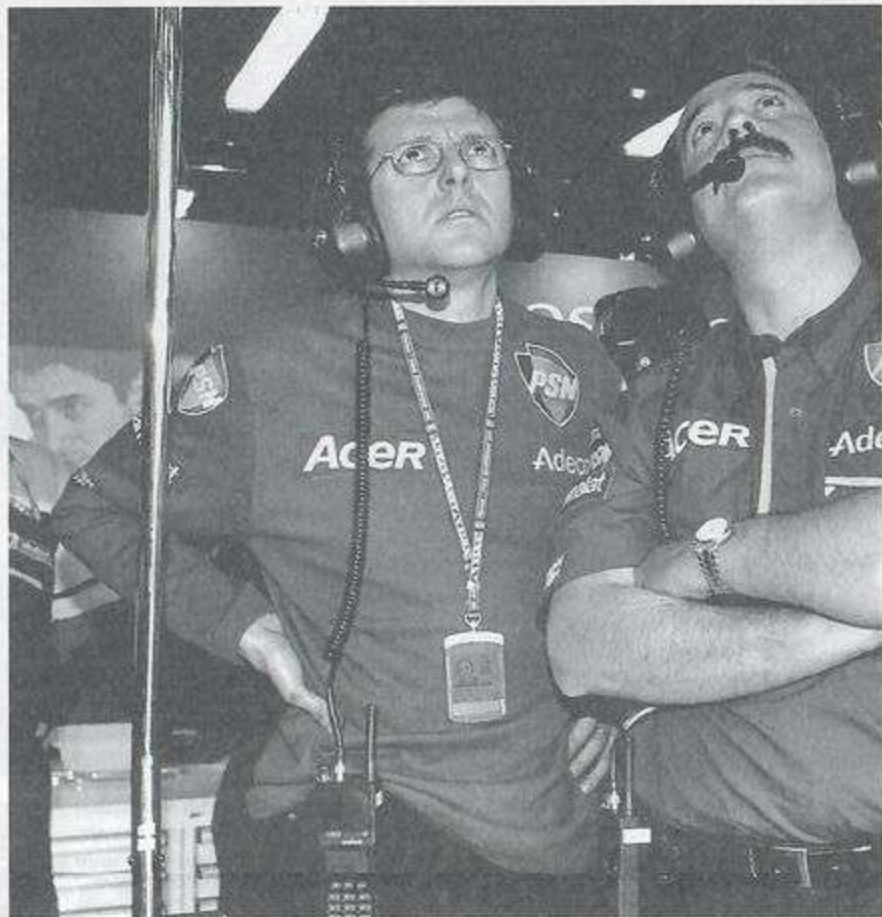
l'époque... Extraordinaire !" Accro des GP à la télévision, il n'a pu encore assister à une course sur un circuit, mais il a aidé un de ses amis à organiser une retransmission sur un écran géant dans un hôtel de Lille. C'était le GP de Malaisie, et il aimerait bien pouvoir recommencer, et même pourquoi pas, trouver un bar où les supporters nordistes pourraient se retrouver. Avis aux amateurs de la région lilloise ! Très enthousiaste, Yannick avoue quand même un regret : avoir manqué la Convention Nationale des Supporters 1999. Il faut dire que c'était pour la bonne cause : sa femme accouchait le même jour ; parfois c'est dur de devoir choisir entre deux événements !

Pour tout renseignement : appelez la Ligne du Club 0 826 822 226 ou contactez [yan.et.isa.lesaffre@libertysurf.fr](mailto:yan.et.isa.lesaffre@libertysurf.fr)



## Henri Durand : la F1 est un métier d'adultes.

A peine débarqué d'Angleterre (il officiait depuis 1990 chez McLaren), Henri Durand le nouveau Directeur Technique de l'écurie s'est aussitôt attelé à la tâche : rendre l'AP 04, la nouvelle monoplace, compétitive. Bien évidemment au moment de son arrivée (décembre) la nouvelle voiture était déjà dessinée, mais Henri Durand n'a pas mis beaucoup de temps à s'intégrer. Il nous livre ses premières sensations. Entre espoirs et certitude...



**PGPLC :** Quelle a été votre première impression en arrivant à l'usine ?

**Henri Durand :** J'ai trouvé une équipe motivée et une voiture que je qualifierai de correcte. L'écurie est bien équipée, disons qu'elle l'est en rapport avec sa taille. C'est évidemment un ton en-dessous de McLaren par exemple. Mais avec le temps...

**PGPLC :** Quelles ont été vos premières démarches ?

**H.D. :** J'ai réuni tous les membres de l'équipe, département par département. Secteur par secteur nous avons vérifié quelles étaient les priorités. Et ainsi, certains projets ont été confirmés et d'autres, infirmés.

**PGPLC :** Après une année aussi difficile que celle qu'a connue l'équipe en 2000, quel était le moral des troupes ?

**H.D. :** Bon à mes yeux. Vous savez la F1 est un métier d'adultes, il faut une grande force de caractère pour évoluer dans ce milieu. C'est parfois difficile

mais il est interdit de baisser les bras. Pour survivre il faut avancer. Alors on y va tous ensemble.

**PGPLC :** Le châssis n° 1 a été mis en piste dès le 15 janvier comme le prévoyait le programme de l'écurie. Depuis, le calendrier est-il respecté ?

**H.D. :** Oui. Même si comme toutes les écuries, nous manquons de temps. Mais nous avons déjà pu faire un constat : les voitures sont fiables.

**PGPLC :** Quels sont les principaux axes de développement de l'AP04 ?

**H.D. :** Le premier concerne l'aérodynamique. Ensuite, il nous faut nous concentrer sur le fait d'utiliser de nouveaux pneumatiques. Cela requiert pas mal de mises au point et de discussions avec les techniciens de Michelin. Enfin la répartition des masses est également un domaine sur lequel nous travaillons sans cesse. Dans ces trois domaines, je vous l'assure, nous avons déjà progressé. Si en Australie nous avions pu avoir la voiture qui a pris la piste au Brésil...

**PGPLC :** Quand interviendront les prochaines "grosses" évolutions ?

**H.D. :** Mais nous en avons à chaque course. Nous mettons progressivement en place des pièces nouvelles lors de chaque week-end de course mais également au cours des séances d'essais. Les changements les plus importants interviendront après l'Autriche.

**PGPLC :** Comment se fait-il que vous, comme les autres écuries, attendiez Imola pour parler d'évolution ?

**H.D. :** C'est simple. La saison débute par trois Grands Prix hors Europe. Le matériel et les monoplaces ont été embarqués dès le 22 février et ne sont

jamais revenus à l'usine. Voilà pourquoi, nous comme les autres, nous ne pouvons modifier de façon importante les voitures. Les évolutions lourdes sont donc impossibles.

**PGPLC :** Impossible donc de corriger d'éventuels défauts ?

**H.D. :** C'est évident. On peut faire des retouches. Mais pour juger de la qualité d'une voiture, il faut qu'elle roule beaucoup. Lorsque nous avons une idée, il nous faut un peu de temps pour l'appliquer car l'industrialisation de certaines pièces prend du temps. En début de saison, les configurations sont figées d'autant que les écuries effectuent par principe de longs tests avant de faire évoluer une F1 de façon notable.

**PGPLC :** C'est le cas chez Prost Grand Prix ?

**H.D. :** Nous faisons et nous ferons des tests. Mais nous avons aujourd'hui une philosophie un peu différente, parce que nous sommes dans une phase d'évolution rapide. A chaque course nous mettons des pièces nouvelles. Nous prenons des risques.

**PGPLC :** Réaliser une voiture est un processus assez long. Quand démarrerez-vous le chantier de l'AP05 ?

**H.D. :** En fait le processus intellectuel débute assez tôt. Et la pensée évolue en permanence. En juin nous donnerons, je pense, les premiers coups de crayon.

**PGPLC :** L'AP04 correspond-elle à vos souhaits ?

**H.D. :** C'est une voiture correcte et saine. Côté moteur, c'est fiable. Mais toutes les écuries travaillent d'arrachepied et progressent chaque jour. La concurrence est très vive et le niveau de compétitivité des écuries s'est encore accru. Il est vrai que nous avons beaucoup de travail parce que nos résultats sont pour l'instant insuffisants mais je suis tout à fait confiant.

Des relations dont se félicite également Vincent Gaillardot. "Ferrari est très attentif à nos demandes. Les questions ne restent jamais sans réponse. Nos relations sont quotidiennes et la communication est excellente" apprécie encore le technicien français. "Le temps d'adaptation pour notre équipe a été court et efficace. Un moteur reste un moteur. Dès nos premiers entretiens nous disposions de toutes les informations utiles pour pouvoir intervenir rapidement sur la mécanique italienne." Et de préciser encore : "Ce qui est important pour nous, c'est que le package mis à notre disposition (moteur et boîte) soit composé d'éléments fiables et éprouvés. Et sur la piste nous l'avons constaté rapidement puisqu'au-delà des essais hivernaux et des performances de Jean Alesi à Barcelone et à Estoril, nous n'avons enregistré que deux abandons seulement (les 2 pour Mazzacane) lors des trois premières courses. Nous savons donc que la fiabilité est là. Certes, nous avons encore beaucoup de travail dans d'autres domaines, aérodynamique notamment, mais côté mécanique nous ne sommes pas comme l'an passé, à chercher la solution à toute une foule de pépins. Cette année nous pouvons nous concentrer sur un ou deux domaines, pour améliorer la Prost-Acer. Nous gagnons un temps fou. Nous sommes donc parfaitement efficaces. Nous avons par cet accord un matériel de grande qualité à notre disposition." Et Vincent Gaillardot d'insister : "C'est tout bénéfice, à nous d'en récupérer les dividendes."

### Communication quotidienne

Dans la pratique, l'organisation mise en place semble parfaitement efficace. La communication entre Guyancourt et Maranello est quotidienne. "Mais nous pouvons bien évidemment dialoguer de n'importe quel endroit du monde" se réjouit Stefano Govoni. "Pour cela, nous avons les transmissions de données et les relevés télémétriques qui se font du circuit vers l'usine grâce au satellite. Comme n'importe quelle écurie c'est vrai, mais il convient de souligner que dans le cas qui nous concerne, les transmissions se font entre un client et son fournisseur. Et là, je dois avouer que je suis heureux de constater que nous parlons le même langage. On sent une volonté commune de réussir. Les consignes sont respectées de part et d'autre. Je suis sûr que notre association entreverra le succès bientôt. Il faut insister sur ce fait. Sans doute l'écurie Ferrari ne pourra-t-elle remporter tous les Grands Prix. Alors si l'un de nos clients peut s'illustrer et faire briller notre moteur, ce sera une satisfaction pour l'entreprise. Dans tous les cas, si nos clients se distinguent et devancent nos concurrents, ce serait la preuve de la qualité de notre technologie", conclut Stefano Govoni.

"Ce serait aussi la preuve que la Prost-Acer est bien la voiture que l'écurie attend. Alain Prost ne l'a jamais caché, il n'est pas question dans un premier temps de venir concurrencer les top teams, mais l'association franco-italienne devrait permettre à Prost Grand Prix de travailler dans le calme, sans la pression d'un constructeur à qui il faut rendre des comptes. Cependant cette pression existe encore quelque part puisque les partenaires financiers qui ont rejoint l'écurie auront à cœur de voir briller les "Bleus" mais nous avons dû patienter quelques temps avant de voir les Sauber sur le devant de la scène" rappelle Stefano Govoni. "Avec Prost Grand Prix, il y a une telle volonté d'avancer vite. Je suis heureux de travailler avec les

(suite de la couverture)  
Français" note le technicien italien. "Il y a encore beaucoup de travail, parce que la voiture doit progresser et puis nous devons prendre en compte quelques nouveautés, comme les pneus Michelin. Mais cela est du ressort des ingénieurs de l'écurie française."

### Dix moteurs par week-end

Sur le terrain, Ferrari a délégué un groupe de techniciens (6 à 7 personnes) entièrement dévoué à Prost Grand Prix. Parmi eux : deux ingénieurs, deux mécaniciens et un responsable électronique. Tous ces hommes ont la charge du bon fonctionnement des moteurs mis à disposition pour le Grand Prix. Sur les courses européennes, un camion estampillé "Ferrari clients" rejoindra les circuits avec à son bord les mécaniques dédiées à l'écurie Prost Grand Prix. "Tout cela a été déterminé par contrat. Rien ne manquera, soyez-en sûr" assure Stefano Govoni. "Nous sommes fournisseurs, Prost Grand Prix est notre client et cette écurie paie un service, nous devons être irréprochables." A l'issue de la course, les moteurs retourneront à Maranello pour y être analysés et révisés, avant de reprendre éventuellement le chemin de Guyancourt ou d'un circuit d'essais. Dans ce dernier cas, Ferrari délègue ses techniciens. C'est en effet entre deux courses que se joue parfois le résultat de la suivante. "Rouler, enregistrer des données c'est notre pain quotidien" précise encore le responsable italien. "C'est lors de ces tests que nous devons éprouver de nouvelles solutions et résoudre les problèmes qui peuvent apparaître. Les week-ends de course ce sont les performances qui constituent l'objectif de l'écurie. Et si nous ne pouvons satisfaire le client, c'est que notre travail n'aura pas été parfait."

### Evolutions

Le contrat liant Prost Grand Prix et Ferrari prévoit aussi qu'en cours de saison les moteurs recevront des évolutions. Autant dire que le rendement des Prost-Acer devrait s'améliorer au fil des Grands Prix. "Il convient de préciser qu'à Maranello, le département client fonctionne de manière très précise. Ainsi, nous fabriquons des pièces qui ne sont destinées qu'aux Prost-Acer. Nos clients sont traités comme s'ils étaient exclusifs" confirme Stefano Govoni. "Et je dois vous avouer que l'ardeur déployée à Maranello comme à Guyancourt devrait finir par payer parce que nous aussi, nous avons progressé dans notre manière de tisser les relations avec nos clients. Et pour ne rien vous cacher, ici tout le monde est très fier de travailler avec Alain et son écurie. J'ai collaboré avec lui lorsqu'il était pilote. Et ce grand Champion se comporte de la même façon depuis qu'il est patron. Nous nous parlons souvent" savoure Stefano Govoni. "Je me dois de répondre à ses demandes. Il a toujours le même feeling ; celui d'un perfectionniste. Parler avec lui reste un moment privilégié. Il aborde tous les sujets et domaines techniques qui nous concernent. Il veut savoir et comprendre. Et, comme avec Jean Alesi, nous pouvons dialoguer en italien. C'est mieux pour moi. Parce que je me dis que l'on doit parfois me maudire avec mon "pauvre" Anglais. Mais nos échanges quotidiens avec l'ensemble de l'équipe, la volonté affichée par les deux structures me laissent à penser que nous devrions bientôt recueillir le fruit de nos efforts. Ici, à Maranello, nous sommes fiers de travailler pour Prost Grand Prix."





## « En Grand Prix un pilote fatigué peut perdre 5/10<sup>ème</sup> au tour, et ruiner ainsi tous les gains obtenus en développement ! »

**Pierre Baleyrier, ostéopathe, nous parle du rôle qu'il joue au sein de l'écurie Prost Grand Prix.**

« Au début de notre collaboration avec l'écurie, nous étions là pour nous occuper des pilotes, les préparer physiquement ; puis les saisons passant, notre mission s'est élargie aux mécaniciens qui ont des efforts de plus en plus violents à fournir ; peut-être que dans quelques années nous préparerons aussi les comptables – il est vrai qu'avec l'Euro, ils vont être amenés à faire pas mal de gymnastique ! »

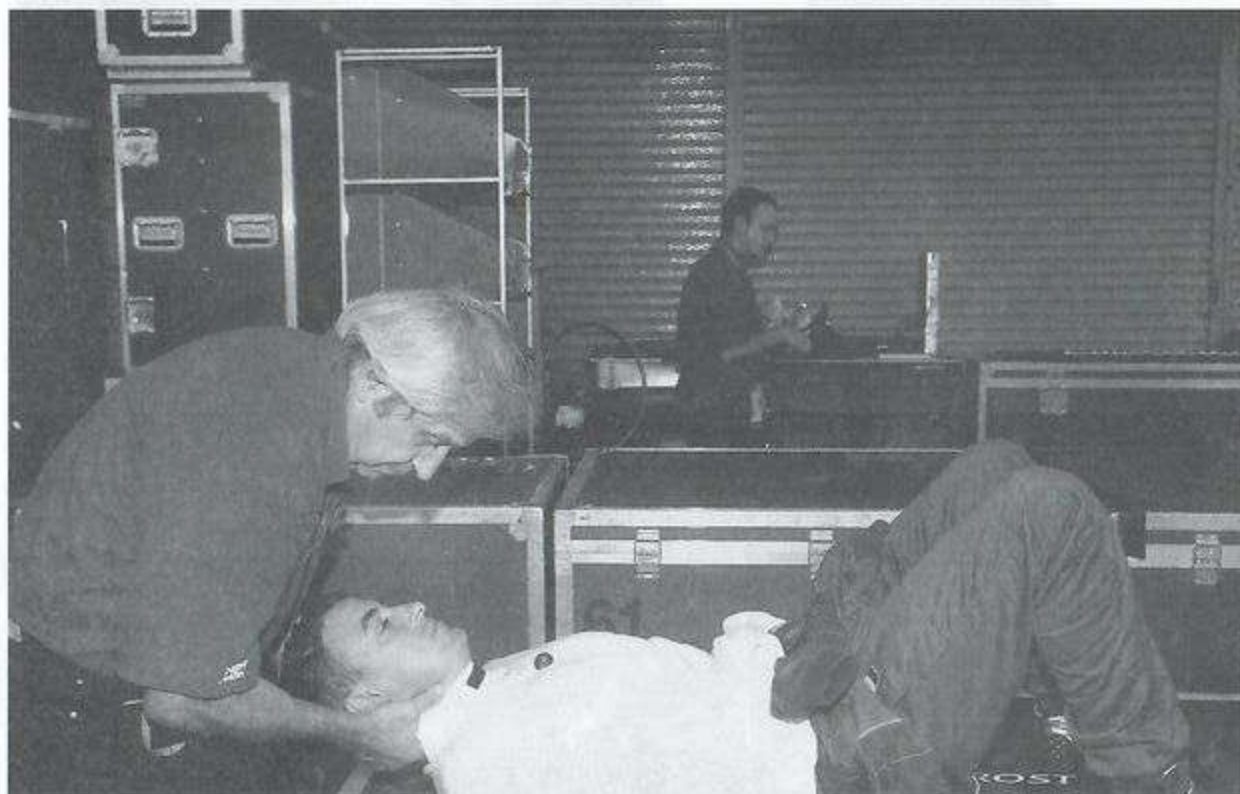
Passionné de sport depuis son plus jeune âge, bercé par les résultats de l'équipe de foot de St-Etienne de la grande époque, féru de cyclisme, Pierre Baleyrier est arrivé dans les paddocks après avoir franchi plusieurs étapes. D'abord kiné pour se rapprocher des sportifs, il s'installe à Annecy et commence à s'occuper de champions locaux avant de rencontrer Jean Sage de l'écurie Renault ; c'était dans les années 80 et seuls quelques pilotes se préoccupaient alors d'entretenir leur forme ou de veiller à leur alimentation... « En 1986, Senna, Laffite, Boutsen, Streiff se sont groupés pour me demander de m'occuper d'eux ; à l'époque, il n'y avait pas cette obsession du secret qui existe aujourd'hui dans le paddock, on pouvait travailler

facilement avec des gens de teams différents, et à part chez McLaren où elle commençait à poindre, la parano était inconnue ! »

Seuls deux préparateurs physiques suivaient les pilotes sur les GP : Pierre Baleyrier bien sûr et un autre qui travaillait pour Niki Lauda. Rien à voir avec ce qui se passe maintenant où chaque pilote dispose d'un coach/entraîneur, quand ce n'est pas d'un véhicule spécialement conçu... « Schumacher, qui est sans doute le plus fort mentalement et le mieux entraîné physiquement, dispose d'un camion Techno Gym super équipé qui le suit sur chaque circuit d'essais. Coulthard travaille beaucoup dans son motor-home spécialement aménagé ; Trulli qui est plus têtue, s'entraîne énormément, mais à sa façon, quant à Jean... »

Oui, Jean Alesi a une technique particulière : comme la gym l'ennuie, qu'il a l'impression de perdre son temps, il a choisi de s'entourer d'un préparateur par pays : quelqu'un au Japon, un autre en Avignon, un autre sur la Côte d'Azur. Ainsi les exercices sont variés, chaque préparateur ayant pour mission de le faire travailler au moins 3 heures par jour ! « C'est comme Alain Prost, quand je l'ai rencontré en 1982 – nous étions voisins, lui à Lausanne, moi à Annecy – et que je l'ai invité à monter sur un vélo, il m'a pris pour un fou. Mais avec le caractère qu'on lui connaît, une fois qu'il a vu ce que ça lui apportait, il est devenu super fort, et aujourd'hui il a encore une bonne pointe de vitesse ! »

Les efforts demandés aux pilotes actuels sont sans commune mesure avec ceux des années 80 ; certes les voitures sont moins « physiques » avec les boîtes séquentielles, les directions assistées, les effets de sol limités, mais on tourne beaucoup plus qu'avant, les GP ont lieu tous les 15 jours, les vitesses sont plus grandes, les effets de la force centrifuge plus intenses, les accélérations et décélérations plus fortes. La « pression » est, elle aussi, plus dure et le stress des départs et ravitaillements plus présent. « Un pilote non préparé ne résisterait pas longtemps à ce cocktail de G, de bruit, de tension » disait Cesare Fiorio, c'est vrai qu'on s'imagine mal quel-



qu'un s'installant au volant en chemise Lacoste après avoir passé une nuit blanche, comme ça se faisait assez couramment dans la F1 des années 60 !

« VieLife, institut au sein duquel j'officie avec François Dufrez, m'a permis d'approcher mentale et physique des choses ; l'une ne va pas sans l'autre, et cela Alain Prost l'a bien compris. C'est lui qui nous a demandé de concevoir un programme sur mesure pour son écurie ; celui-ci repose sur plusieurs actions : évaluation et suivi des pilotes, kits spécifiques pour les déplacements de l'équipe sur des GP lointains à fort décalage horaire ou dont le climat ou la nourriture sont particuliers ; réalisation de « feuilles de route » pour tous les GP, stages de préparations physiques pour les pilotes et mécaniciens, et soins en cas d'urgence. »

L'urgence, c'est l'un des mécaniciens ravitailleurs que l'on est obligé de remplacer au pied levé parce qu'il a les bras tétanisés, les ampoules à soigner, les crampes ou les lumbagos à faire passer et tous les petits bobos du quotidien à traiter... Mais l'urgence c'est aussi de redonner le moral à un pilote qui doute à l'issue d'une séance d'essais ou de remettre sur pied un technicien « vide » après une énième nuit blanche ! « Il n'y a pas de recette miracle,

mais un amalgame de différentes philosophies et techniques orientales telles que le yoga, le Wu Su (art du combat chinois), et aussi beaucoup de psychologie et d'expérience... C'est peut-être pour cela que l'on me surnomme « le gourou » dans le paddock ! »



### Les pilotes : souffle, rythme, et pâtes...

- Les pilotes se mettent en apnée avant d'aborder un virage ; ils récupèrent dans les lignes droites en accélérant le rythme de leur respiration.
- Le cœur d'un pilote est un véritable yo-yo. De 50 pulsations/min. au repos, il passe à 80, une demi-heure avant le départ, puis à 140 sur la grille. Au 1er virage il est à 160, et peut atteindre 220 en cas de sortie de route !
- Jamais de plats en sauce, peu de pain, vin, sucreries, viande dans l'alimentation d'un pilote. En revanche, poisson grillé, légumes, salades et fruits à volonté, et bien sûr les jours de course, pâtes, riz complet et céréales.

### Le Parcours

Avis aux amateurs, Pierre Baleyrier va bientôt s'arrêter, retraite oblige ! Pour espérer faire sa carrière, il faut avant tout être passionné de sport... et d'études ! Diplôme de kinésithérapeute en poche, il vous restera à guetter les opportunités, il y en a toujours, en commençant par la base, c'est à dire les autres formules de sport automobile. Vous avez une chance, on aura de plus en plus besoin de préparateurs physiques dans l'avenir, que ce soit en rallye, en F 3000 et bien sûr en F1, et les Français ont la cote dans ce domaine ! Bon courage !

### Ça se passe chez Prost Grand Prix...

#### Mystère autour du moteur Acer...

La caisse immaculée est arrivée à Guyancourt par un beau matin de septembre, c'était le 29 pour être précis. On savait qu'elle venait d'Italie, mais on ne connaissait pas son contenu. Bien sûr, des bruits couraient mais les responsables de Prost Grand Prix avaient juré de garder le secret. Enfermée dans un bureau jouxtant le Bureau d'Etudes, au 1er étage de l'usine, elle ne s'ouvrit que devant quelques personnes triées sur le volet ; pendant de longues semaines, seules 6 « happy few » eurent le droit de franchir la porte de ce bureau aussi mystérieux qu'un décor de Belphégor.

A l'intérieur, « il » était là, le nouveau moteur qui allait équiper l'AP 04, celui qui recevra plus tard le doux nom d'Acer... « D'extérieur, c'était un vrai moteur, mais le cœur était presque vide » révèle Didier Perrin, « ce moteur, nous en avions bien besoin pour affiner nos calculs concernant encombrement et implantation, et je peux vous dire que nous nous en servons

encore. La porte est toujours fermée à clé et les personnes qui peuvent l'approcher, si elles sont un peu plus nombreuses aujourd'hui, ne sont que des collaborateurs confirmés de l'écurie. Ni journalistes, ni gens extérieurs... Désolé pour les membres du Club ! »

Pourtant en bas à l'atelier, lorsqu'on démonte les voitures après un GP ou une séance d'essais, on peut contempler à loisir les moteurs des AP 04. « Oui, comme sur les circuits, reprend-il, mais il y a des choses que vous ne verrez pas : l'intérieur de la boîte à air par exemple ou certains dispositifs qui ne sont pas « montrables »... C'est pour cela que nous sommes, comme les gens de Maranello, très attachés à la confidentialité. » Les gens de Maranello, justement, on en voit dans les couloirs de Guyancourt. A chaque installation d'un moteur dans un châssis, c'est à eux que revient la délicate mission d'assurer le démarrage, ce qui signifie beaucoup d'aller-retour avec l'Italie quand on sait que chaque moteur est fourni pour une distance d'utilisation de 500 km !



# Michelin et Prost mettent la gomme !

"Michelin a une grande expérience en Formule 1 et quand j'entends des pilotes parler 'd'un certain feeling' avec ces gommages, ça ne m'étonne pas." Alain Prost sait de quoi il parle. Le quadruple Champion du Monde a couru en pneus Michelin et le patron de l'écurie explique d'ailleurs que Michelin aborde la compétition avec une philosophie fort différente des autres manufacturiers. "Michelin partage plus de choses dans l'échange des informations" dit-il encore.

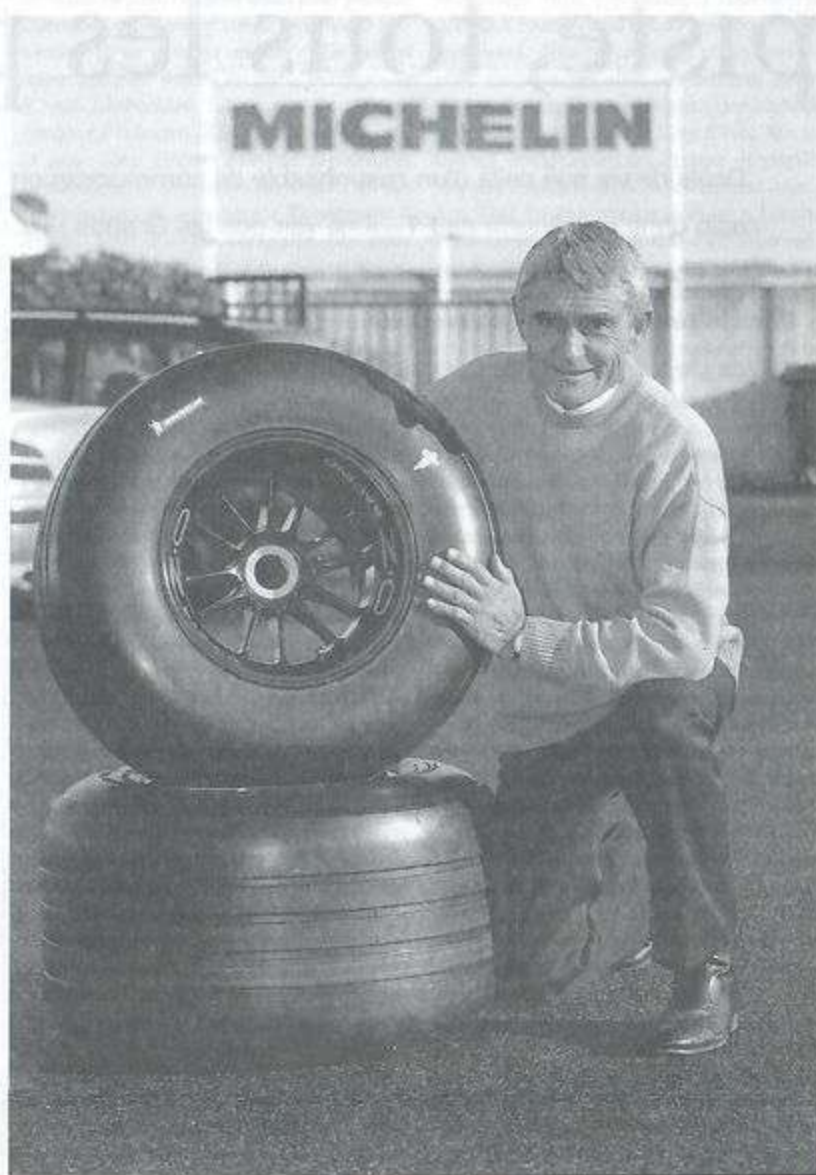
Voilà donc un partenariat scellé avec une volonté de travailler conjointement pour atteindre les mêmes objectifs : peut-être pas la victoire mais en tous cas le désir d'obtenir les meilleures performances possibles. Mais avant d'en arriver là, Alain Prost et Pierre Dupasquier ont beaucoup parlé au cours de l'année passée. "En fait, nos contacts remontent à quelques années. Je connaissais Alain lorsqu'il pilotait et nos échanges professionnels ont toujours été particulièrement fructueux. Ainsi l'an passé lorsque Alain travaillait à la préparation de la saison 2001, il m'appelait régulièrement pour me tenir informé de l'avancée de ses projets" se souvient Pierre Dupasquier, patron de la compétition chez Michelin. Aussi dès la signature entre Prost Grand Prix et Ferrari (Septembre 2000), Alain Prost contacte la firme française en faisant part de son souhait de voir ses monoplaces rouler en Michelin. "Alain avait très envie de travailler avec nous" explique Pierre Dupasquier. "Nous étions tous satisfaits de pouvoir collaborer." L'arrivée de Bibendum sur les pistes, satisfait donc team-managers et pilotes mais aussi tous les ingénieurs et techniciens de la manufacture clermontoise. "Plus qu'un investissement stratégique c'est un coup de cœur technique", résume Edouard Michelin le PDG. Le département recherche et développement ne manque donc pas d'ouvrage, tant les données technologiques qui entrent dans la fabrication d'un pneu ont évolué. Les composants qui entrent dans la fabrication d'une gomme - plusieurs dizaines - ont eux aussi

changé. C'est une ère nouvelle dans la guerre des pneumatiques qui s'est ouverte il y a quelques semaines en course, mais un challenge que Michelin a commencé à relever dès l'an passé à l'aide d'une voiture laboratoire qui a accompli 10 000 kilomètres de tests. "Podium ou pas il faudra démontrer la capacité des Michelin à améliorer les performances des monoplaces qui en seront équipées" estimait en février dernier Pierre Dupasquier. "Peut-être faudra-t-il attendre pour se distinguer. Mais nous sommes patients."

Et les premières bonnes sensations sont arrivées très vite au sein de l'écurie Prost Grand Prix. En décembre 2000, l'AP03 reprend la piste afin d'effectuer les premiers roulages avec des gommages français. Très vite les premiers compliments arrivent sur la qualité du "produit" mis à la disposition de l'écurie mais aussi sur les excellentes relations nouées entre les techniciens de Clermont-Ferrand et les membres de l'écurie. "C'est vraiment très excitant de travailler avec de tels professionnels" répétait à l'envie un Jean Alesi, particulièrement volubile dans les échanges d'informations entre les deux équipes techniques.

Pour une écurie en reconstruction et un manufacturier de retour sur les pistes, les essais n'ont pas manqué. Barcelone et Estoril furent les lieux de passage obligés pour tous ces hommes. Et c'est d'ailleurs sur la piste catalane que les "Bleus" et les "jaunes et bleus" ont touché les premiers dividendes d'une collaboration parfaite. "Les gommages que nous avons choisis d'emporter à Melbourne pour l'ouverture de la saison et que nous avons

journalisés aux cinq écuries, avec lesquelles nous sommes sous contrat, ont été élaborés à la suite de nos essais d'hiver, mais surtout après les essais et les chronomètres exceptionnels établis par Jean Alesi sur la piste de Barcelone. La qualité du travail effectué par l'ensemble des intervenants nous a permis de progresser sur le plan de la performance et sur le plan de l'endurance." Et il n'est pas le seul. Les deux coordinateurs de la FI chez Michelin louent l'excellente ambiance régnant dans les



stands, tant en essais qu'en course. L'un d'eux, Jean François Collange, souligne l'importance des échanges entre pilotes et techniciens. "L'avis du pilote est pour nous la source d'information numéro 1. Viennent ensuite les relevés classiques de données. Enfin l'aspect visuel est bien entendu très important et ajoutons pour finir les relevés de température." Il est vrai que pour Michelin ce retour à la compétition n'est pas des plus aisés, puisque la firme clermontoise n'a jamais élaboré des pneus à rainures. "Je crois qu'il ne s'agit pas d'un retour de Michelin en F1" avoue Pierre Dupasquier.

"Il s'agit à mes yeux d'une arrivée dans la discipline tant les choses ont changé. Il nous faut apprendre ce qu'est la FI moderne. Les monoplaces ne sont plus les mêmes, les règlements ont évolué, certaines pistes sont nouvelles, bref nous devons découvrir beaucoup de choses." Et dans le même temps, Michelin doit prouver tout son savoir-faire. Il faut donc beaucoup rouler. "Parce que notre compétitivité dépend aussi de la compétitivité des écuries que nous équipons." Difficile en effet pour Michelin de pouvoir intégrer certaines données à la fabrication des gommages, quand les hommes estampillés Michelin n'ont jamais pu effectuer le moindre relevé sur des circuits tels ceux de Melbourne par exemple. "L'an passé quand nous travaillions en vue de notre retour en FI, nous avions loué le circuit d'Imola. Ce fut presque un coup pour rien tant le circuit était sale et balayé par le vent. Voilà bien l'un de nos soucis. La méconnaissance de certaines pistes ou de leur revêtement."

Voilà aussi pourquoi les données enregistrées depuis des années par les différentes écuries constituent des sources d'informa-

tions sur lesquelles Michelin doit s'appuyer. Cependant le manufacturier dispose de quelques données "très personnelles". Sa présence sur tous les circuits du monde, sans interruption, dans le cadre des différents Championnats du Monde moto vitesse ou endurance, GT et d'autres disciplines lui ont permis de "sonder" les

différents asphaltes : abrasifs, lisses, bosselés. Des données acquises au fil des courses, précieusement conservées et qui aujourd'hui servent à nouveau. Bibendum a en effet quitté les circuits en 1984 sur un double titre mondial constructeur et pilote, fort

d'un palmarès de 59 victoires en 112 Grands Prix, 57 poles, deux titres constructeurs et 3 pilotes.

Ce palmarès, Michelin ne devrait pas tarder à l'enrichir. Depuis le début de la saison, les résultats vont s'améliorant. "Franchement je trouve le scénario plutôt favorable depuis le début de la saison" estime Pierre Dupasquier. "On n'est pas mal. Regardez Interlagos. En première et deuxième ligne sur la grille ! Que se serait-il passé sans les accidents ayant éliminés les BMW. Quoiqu'il en soit nous avons recueilli pas mal d'informations. Alesi qui termine tous ses Grands Prix, c'est forcément intéressant pour nous, au moment de l'analyse du comportement de nos gommages."

"Michelin en conquête, Prost Grand Prix en reconquête, deux entités qui collaborent totalement, sans retenue..." répète Alain Prost. "Ils partagent plus de choses." En espérant que tous ces espoirs et ces efforts soient rapidement couronnés de succès. Ensemble, Prost-Acer et Michelin tenteront de réaliser des performances de premier rang.



## CHIFFRES MICHELIN :

- 1 Structure MICHELIN emmenée sur les courses : 5 semi - 1 Atelier de montage - 1 Motor-home.
- 2 Température : de 80° à 110°.
- 3 1600 pneus acheminés sur un GP.
- 4 6 trains/voiture/jour.
- 5 Sur la piste 150 jours/an (toutes écuries confondues).
- 6 50 personnes sur un GP.
- 7 Matériaux utilisés : caoutchouc naturel & synthétique, carbone, fil en acier entre autres.
- 8 Entre 250 et 300 composants utilisés pour un pneu (diverge selon le type de gomme).





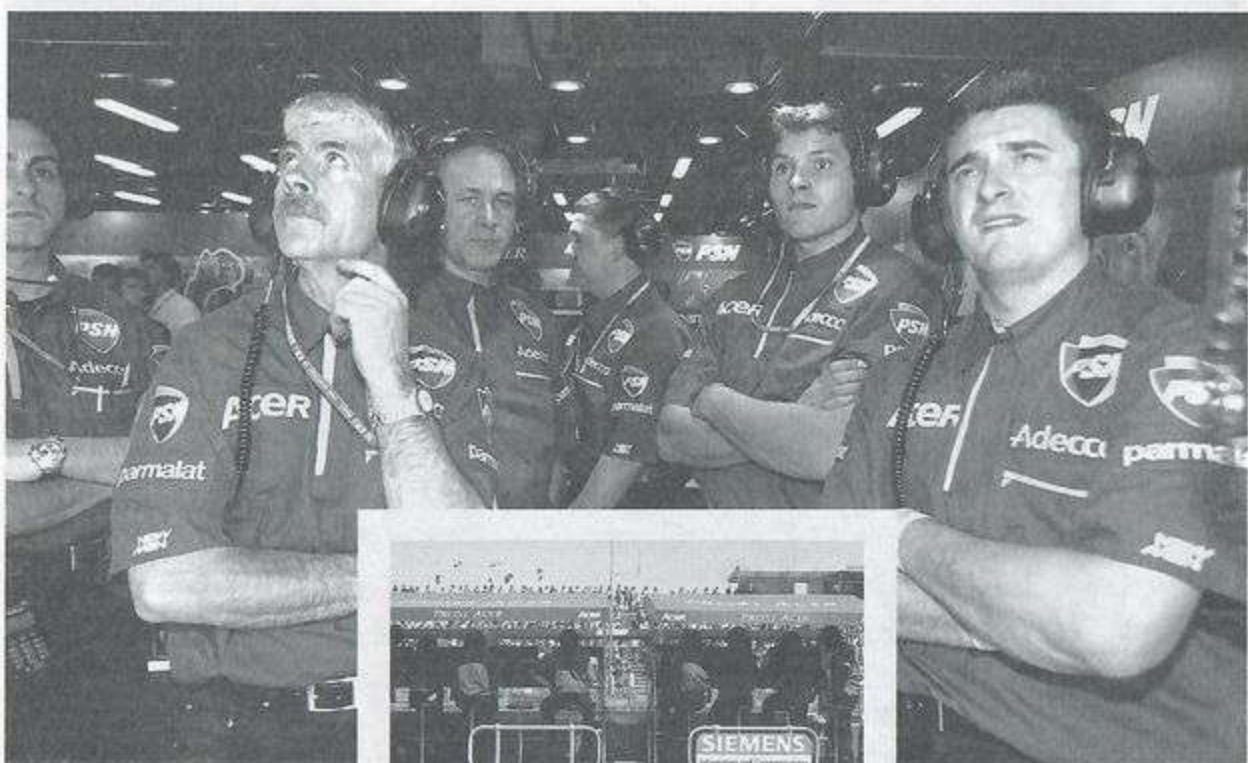
## “Quand la voiture de sécurité est en piste, tous les pilotes sont au micro.”

Drôle de vie que celle d'un responsable de communication radio dans une écurie de F1... il ne voit pas les Grands Prix, il les écoute ! Son job : s'assurer que près de 70 personnes dans le team puissent communiquer entre elles par l'intermédiaire de casques et de micros. Et si tout tombait en panne ?

“C'est n'est jamais vraiment arrivé, heureusement, car je ne sais pas ce qui se passerait ! On a bien sûr des interférences, des problèmes de fréquence ou des coupures momentanées, mais le grand trou noir, connais pas !” nous confie Marc Olivès chargé des problèmes de communication entre pilotes, ingénieurs de piste, mécanos et... direction générale. Il a fort à faire dès son arrivée sur les circuits : “notre système est rodé – nous travaillons avec Prost depuis le printemps 1997 – mais nous ne sommes jamais à l'abri des surprises. Suivant les pays, les fréquences diffèrent, comme les règlements administratifs ou les autorisations. Mon premier travail est d'essayer de trouver de la place sur les fréquences attribuées. C'est un petit peu la bagarre entre les écuries, il faut défendre “son bifeck”. Une fois les fréquences obtenues, vérification du matériel. Impeccablement rangés dans un des camions transporteur, les casques et micros personnalisés attendent leurs propriétaires. Il y en a 70 en tout : 10 pour les motoristes détachés par Ferrari et 60 pour les collaborateurs de Prost Grand Prix... et rien pour les VIP ! “Seuls les membres de l'écurie sont habilités à écouter les conversations techniques ou tactiques. Ce n'est pas comme aux USA où sur certains circuits, les spectateurs peuvent louer des casques et entendre les dialogues entre leurs pilotes favoris et les stands... Inutile que les membres du Club n'appellent, même les Top Guests du team ne peuvent y avoir accès !”

Qui parle à qui, alors ? Seuls les ingénieurs de piste s'adressent directement à leur pilote. Ce sont eux qui font la synthèse des demandes des autres membres de l'équipe. Les ingénieurs châssis et moteur écoutent les conversations mais passent par l'ingénieur de piste pour poser des questions. Un canal séparé leur permet par ailleurs de dialoguer entre eux ; ainsi Vincent Gaillardot, par exemple, peut s'adresser directement aux techniciens moteur ou au responsable du ravitaillement. De quoi parle-t-on d'ailleurs ? En course, on essaie d'être économe en paroles : les pilotes sont très concentrés et les vrais

sujets concernent les arrêts aux stands, l'état de la mécanique, les neutralisations lorsque la voiture de sécurité est sur la piste. “Il y a trois moments où les pilotes sont particulièrement prolixes : pendant le tour de formation ils communiquent leurs impressions sur la voiture, sa tenue de route, l'influence du poids embarqué, les réglages ; lorsque la Safety-Car mène le peloton, là il s'agit plus de tactique ou de mécanique : températures, pressions, consommation ; et bien sûr juste avant les ravitaillements pour s'assurer que tout est en ordre, et qu'ils peuvent rentrer. Ils donnent leur avis sur le type de pneus à monter, confirment que la piste est mouillée à tel endroit, s'informent sur la quantité d'essence à embarquer et demandent éventuellement une vérification rapide d'un organe.” Alain Prost peut intervenir à tout moment, en direct, ce qu'il fait de temps en temps avec Jean Alesi, mais la radio de bord n'est pas un téléphone portable, pas question de s'épancher outre mesure ! “Ceux qui regardaient les GP sur TF1 l'an dernier pouvaient se rendre compte de la difficulté de parler en pilotant : lorsque Jean Alesi présentait le tour du circuit, il s'interrompait à certains moments : soit parce qu'il était particulièrement concentré, soit... parce que la technique ne suivait plus !” Sur certains circuits accidentés, sous les passerelles, ponts ou tunnels, il arrive que des interférences coupent les conversations, ce qui peut s'avérer très préoccupant. Ainsi, pour un mot compris de travers dans ses écouteurs, on se souvient que Häkkinen faillit perdre le GP d'Australie 1997 ! Et les cafouillages auxquels nous avons assisté chez Ferrari au GP de Malaisie ou chez BAR au Brésil viennent sans doute d'une mauvaise communication. “L'importance qu'ont pris les arrêts aux stands dans les GP d'aujourd'hui fait qu'il faut être absolument sûr de son système de communication ; sur le mur des stands, les managers de Prost Grand Prix ont un véritable tableau de bord devant eux qui leur permet d'avoir une vision globale des communications radio.” Comme le dit Alain Prost, “un bon système ne nous



fera pas gagner des courses, mais il évitera peut-être de nous en faire perdre. Ce que l'on a mis au point avec Alcatel nous assure des conversations claires, et les progrès font que le bruit du moteur couvre de moins en moins la voix du pilote : les parasites c'est l'ennemi !”

Il n'y a pas que les parasites dont il faille se méfier ! Il est arrivé que 2 écuries utilisent les mêmes canaux, involontairement bien sûr ! On imagine les

cafouillages qui peuvent en découler ou pire, les accusations d'espionnage ; la paranoïa est tellement développée dans les stands que tout ce qui peut déstabiliser un concurrent est bon à prendre...

## Pilotes : le casque dans le casque !

Les règlements interdisent tous systèmes de haut-parleurs intégrés dans le casque, à cause des risques de séquelles en cas de choc latéral. Les écouteurs sont ajustés dans le creux de l'oreille. Le micro, en revanche peut être placé dans la mentonnière, tout près de la pipette qui permet au pilote de se réhydrater pendant la course. Attention, ne pas confondre !





## La boutique du Club

Pour vous en exclusivité, une sélection de produits de la Boutique (pour laquelle vous recevrez très prochainement le catalogue complet) à tarifs très Club.



### LA CHEMISE OFFICIELLE

Pilotes, mécaniciens, invités sur le circuit... et même Alain Prost : tout le monde la porte ! Coupée dans une belle gabardine pur coton. Ligne ample et longue. Poche plaquée poitrine. Col boutonné. Brodée de tous les logos des sponsors 2001. 4 tailles : M, L, XL, XXL. Coloris : Bleu. Référence : 201001. Prix : 459 FF



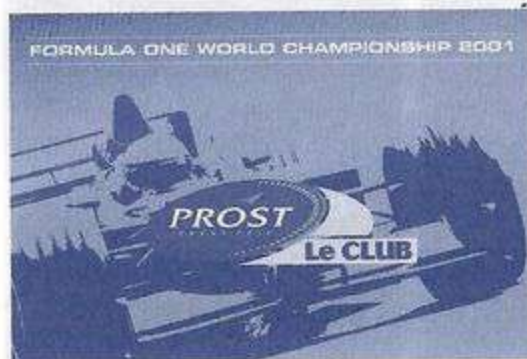
### L'ECHARPE

Un grand classique, à porter comme une bannière ! Echarpe frangée et tissée : 100% acrylique. Dimensions : 130 x 21 cm env. Référence : 203101. Prix : 75 FF.



### LE POSTER

Nom de code : APO4. Un portrait de famille très officiel ! Dimensions : 60 x 80 cm. Référence : 203041. Prix : 25 FF



### LE GRAND DRAPEAU

Véritable signe de ralliement dans les tribunes, pour hisser les couleurs de votre écurie ! Dessin très original imprimé sur un tissu fluide et soyeux 100% polyester. Dimensions : 140 x 100 cm environ. Livré sans hampe. Référence : 203021. Prix : 135 FF

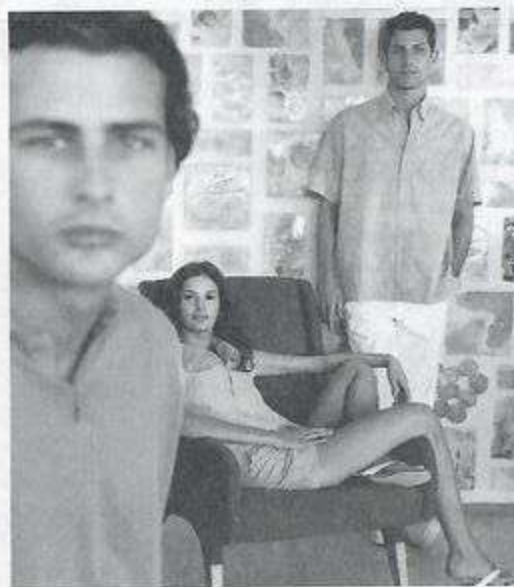


### LE T-SHIRT "BLEU, BLANC, ROUGE"

Pour soutenir la seule écurie française du circuit ! Sérigraphie poitrine. Logo Prost Grand Prix Le Club sur la manche. 5 tailles : S, M, L, XL, XXL. Coloris : Blanc. Référence : 200201. Prix : 95 FF

**-10% chez NEW MAN**

Newman, partenaire officiel de l'écurie Prost-Acer, équipe l'ensemble du personnel de l'écurie lors de tous les déplacements sur les circuits. Les membres du Club peuvent également s'habiller auprès de la marque officielle de l'écurie. Pour cela, Newman propose 10% de remise sur ses articles. Pour en profiter, rendez-vous dans une boutique Newman participant à l'opération muni de votre carte de membre 2001 (pour connaître la liste des boutiques, appelez le 02.41.71.50.00 ou visitez [www.newman.fr](http://www.newman.fr)).



### OFFRE SPÉCIALE BOUTIQUE

Pour 600 FF d'achats, 12 APO4 en chocolat offertes !



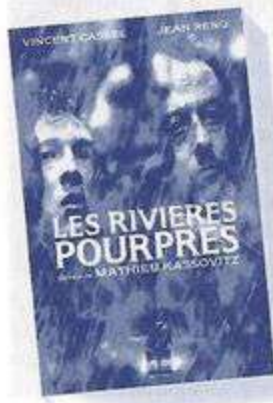
### Pour commander...

Remplissez le bon de commande joint à la lettre accompagnant ce journal et renvoyez-le avec votre règlement (chèque libellé à l'ordre de **La Boutique Prost Grand Prix Le Club** ou mandat cash ou n° de CB), à l'adresse du Club :

**Prost Grand Prix Le Club**  
**La Boutique**  
**95231 Soisy-sous-Montmorency cedex.**

## Le jeu Europe 2

A l'occasion de la sortie nationale de la K7 vidéo "Les rivières pourpres" de Mathieu Kassovitz, Europe 2 et Prost Grand Prix Le Club vous proposent de participer à un jeu concours. Pour jouer et gagner l'une des 20 cassettes vidéo mises en jeu, répondez aux deux questions ci-dessous et renvoyez votre réponse à **Prost Grand Prix Le Club/jeu Europe 2 - 95231 Soisy-sous-Montmorency cedex**, en indiquant vos nom, prénom et adresse complète ainsi que votre numéro d'adhérent\*.



**Question 1 :** A quel jour et quelle heure est diffusée l'émission "Série limitée" sur Europe 2 ?

**Question 2 :** Quelle Tribune Bleue a été réservée par Prost Grand Prix Le Club pour le Grand Prix de France 2000 ?

\*Les réponses se trouvent dans votre agenda de la saison 2001. Tout réponse incomplète ne sera pas prise en compte.

## La Playlist EUROPE 2

Le printemps est là... oubliez quelques instants les hurlements des V10 pour vous laisser cajoler par les rythmes de notre Playlist !

TOP LOADER	DANCING IN THE MOONLIGHT
SADE	KING OF SORROW
DE PALMAS	UNE SEULE VIE
LOUISE ATTAGUE	DU NORD AU SUD
MYLENE FARMER	L'HISTOIRE D'UNE FÉE
ARNO ELIAS	UNE QUESTION D'HABITUDE
DIDO	THANK YOU
ANASTACIA	COWBOYS AND KISSES
U2	STUCK IN A MOMENT
TEXAS	INNER SMILE
WYCLEF JEAN/MARY J. BLIDGE	911
DIDO	HERE WITH ME
COLDPLAY	TROUBLE
VANESSA PARADIS	QUE FAIT LA VIE
MADONNA	WHAT IT FEELS LIKE
KELLY JOYCE	VIVRE LA VIE
JANET JACKSON	ALL FOR YOU
HOOVERPHONIC	MAD ABOUT YOU
DEPECHE MODE	DREAM ON
EMMA BUNTON	WHAT TOOK YOU SO LONG ?
AXEL BAUER/ZAZIE	A MA PLACE
KEREN ANN	SUR LE FIL
ROBBIE WILLIAMS	SUPREME
SHANIA TWAIN	YOU'RE STILL THE ONE
SUPERMEN LOVERS	STARLIGHT



## L'écurie a besoin de vous ! Tous au GP de France !

Vous êtes déjà nombreux à vouloir assister au GP de France et c'est tant mieux ! Plus nous serons nombreux, et plus l'écurie se sentira entourée ! Si le Grand Prix 2001 se déroule dans les mêmes conditions que celui de l'an dernier, ce sera une vraie fête ! Soleil, ambiance, drapeaux, et course "à guichets fermés" !

Comment réserver votre place dans la Tribune Bleue (Tribune K située face à un écran géant) ? C'est très simple, il vous suffit de remplir le coupon joint à ce Journal et de le retourner à :

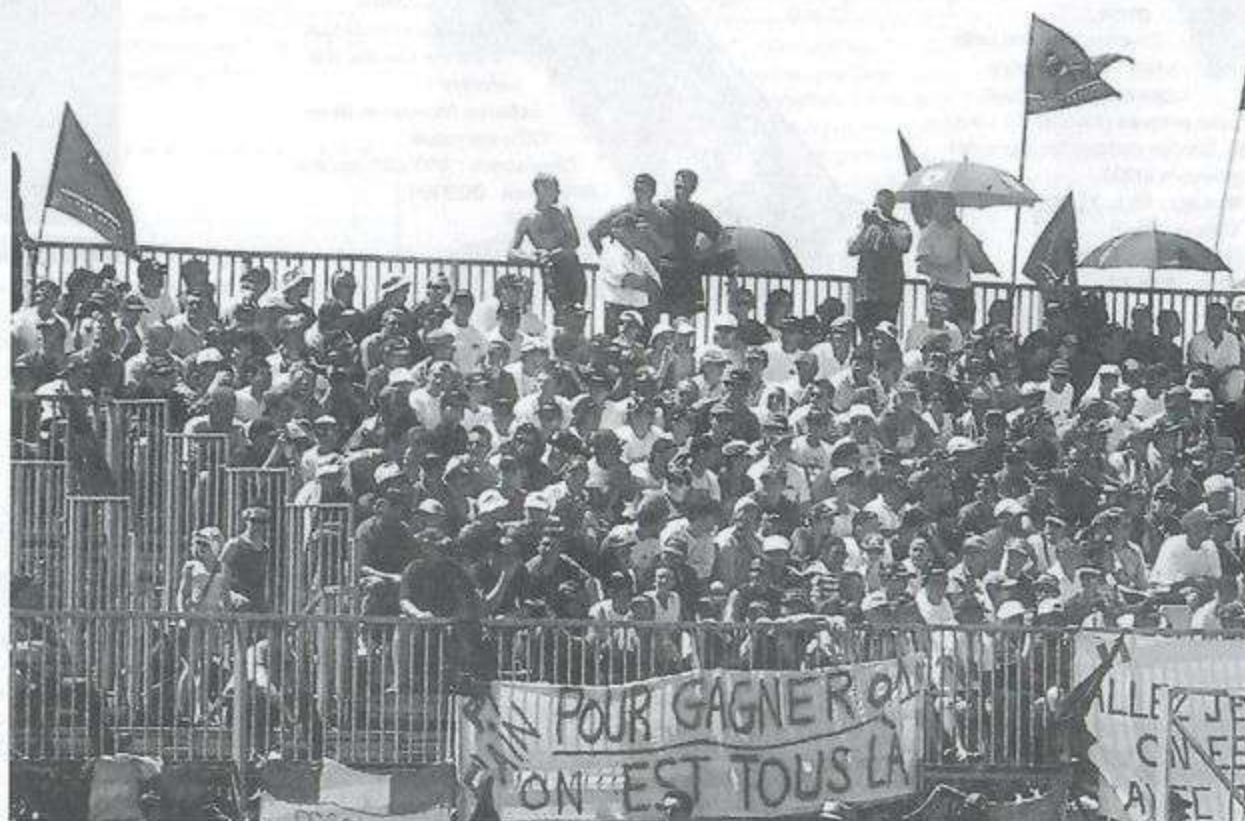
**TRIBUNE BLEUE**  
- Prost Grand Prix Le Club -  
95231 Soisy sous Montmorency cedex.

Il vous en coûtera ensuite la somme de 1 160 F par personne (+ 30 F de frais de port) pour les 3 jours, au lieu de 1 450 F par personne (tarif normal). Vous aurez également la possibilité de vous faire accompagner par une personne de votre choix non-membre du Club (1 230 F par personne invitée), à condition de réserver pour elle. Ne tardez pas ! L'an dernier, de nombreux retardataires n'ont pu profiter de nos conditions spéciales Club. Le nombre de places est en effet limité à 1 400 et il nous sera impossible de dépasser ce quota.

Cette année, nous vous donnons également la possibilité pour tout achat d'une place, de commander des emplacements de parking pour la somme de 120 F par véhicule (Parking Sud).

### IMPORTANT :

- La date limite d'inscription est fixée au 8 juin.
- Les places seront attribuées dans l'ordre des réservations reçues et la liste des personnes retenues sera mise en ligne sur le site du Club à partir du 12 juin 2001.
- Les places de parking doivent être réservées avant le 31 mai 2001 (dans la limite des places disponibles auprès du circuit).



- Vous recevrez vos places dans les 15 derniers jours de juin, puisque pour des raisons de sécurité les billets ne sont imprimés que peu de temps avant la course.
- Enfin, n'espérez pas trouver un hébergement sur place : tous les hôtels de Nevers sont réservés d'une année sur l'autre et les

capacités alentour sont très faibles. Mieux vaut préparer votre sac de couchage, avec un peu de chance il ne pleuvra pas, et en restant à côté du circuit vous éviterez les célèbres embouteillages du dimanche matin ! Pour tout complément d'informations, n'hésitez pas à contacter Bruno du

lundi au vendredi entre 10h et 12h ou à laisser un message au 0 826 822 226 (0,99 F TTC/min). Ne manquez pas cette fête de tous les supporters bleus : les pilotes, les mécaniciens, toute l'équipe Prost Acer compte sur votre enthousiasme ! A vos drapeaux !

### Le programme du week-end

(sous réserve de modifications du circuit)

#### • Vendredi 29 juin :

11h/12h : Essais libres F1  
13h/14h : Essais libres F1  
16h15/17h30 : Essais qualificatifs  
Championnat International F 3000  
17h30/18h15 : Essais qualificatifs  
Championnat International F 3000

#### • Samedi 30 juin :

9h/9h45 : Essais libres F1  
10h15/11h : Essais libres F1  
11h30/12h : Animation sur la piste  
13h/14h : Essais qualificatifs F1  
15h/16h15 : Course Championnat International F 3000

#### • Dimanche 1<sup>er</sup> juillet :

9h30/10h : Warm up F1  
11h10/11h30 : Parade des pilotes F1  
11h30/11h45 : Animation sur la piste  
14h/16h : Mobil 1 GP de France

**Pour toute information complémentaire sur le circuit, veuillez contacter le : 03 86 21 80 00.**

## TEE-SHIRT GP de France 2001

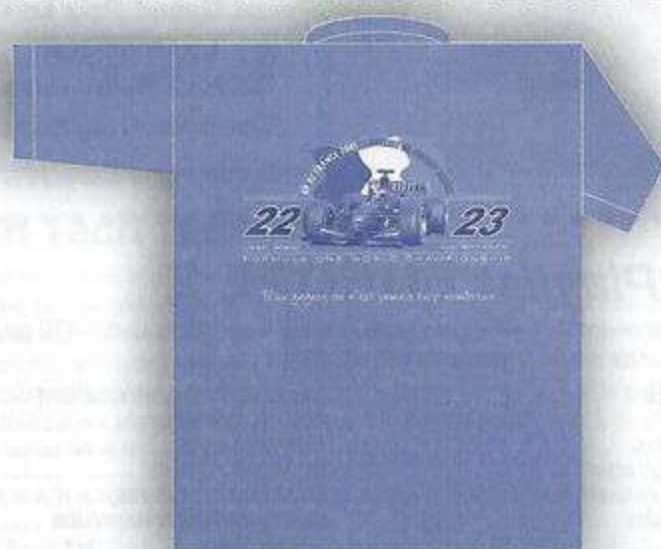


Illustration non contractuelle

**NOMBREUX SONT CEUX QUI ONT PORTÉ LE T-SHIRT GP DE FRANCE 2000, LES PHOTOS DE LA TRIBUNE BLEUE EN TÉMOIGNENT !**

Cette année, nous avons donc décidé de lancer à nouveau un tee-shirt GP de France 2001. Edité en série limitée, pour être sûr de le porter, vous pouvez dès maintenant en passer commande. Complétez pour cela le coupon situé en bas de la lettre présentant le Journal et retournez-le accompagné de votre règlement à :

**T-SHIRT GP DE FRANCE 2001**  
Prost Grand Prix Le Club  
95231 Soisy sous Montmorency Cedex.

## Dialogue direct avec l'écurie.

La question-réponse ci-dessous est extraite de la rubrique "Boîte à lettres" sur le Forum du site Internet Prost Grand Prix Le Club. N'hésitez plus à poser vos questions, le personnel de l'écurie Prost-Acer aura plaisir à vous répondre !

Question de Cyril SCHINDLER posée à Olivier FUET, mécanicien sur la voiture de réserve.

Cyril S. : Comment est désigné le pilote qui bénéficiera de la voiture de réserve ? C'est à tour de rôle, c'est le mieux placé, à pile ou face... ou autrement ?

Olivier F. : En fait, chez nous la règle veut que le "mulet" soit donné en alternance à Jean et à Gaston. Le vendredi et le

samedi du GP de Melbourne, c'est Jean qui l'avait et en Malaisie, c'était Gaston. On gardera cette fréquence jusqu'au dernier Grand Prix. Par contre, le dimanche des Grands Prix, c'est le plus rapide aux qualifs qui a le "mulet" et les réglages effectués sont ceux qui lui correspondent. Pour les pilotes, c'est mieux de disposer du "mulet" car cela leur permet d'avoir le choix au cas où leur châssis

attiré ne conviendrait pas. De plus, s'il survient un problème nécessitant une intervention, il peut sauter dans l'autre baquet instantanément et ainsi, ne pas perdre de temps (du moins en qualif !). Le dimanche, il arrive parfois que l'on doive attribuer le "mulet" au moins rapide des deux pilotes et cela implique de modifier tous les réglages de la voiture en un temps record !

## Dépêche de dernière minute.



Sans doute le savez-vous déjà maintenant, dès le GP d'Espagne, le pilote Brésilien Luciano BURTÍ a rejoint l'écurie Prost-Acer en tant que pilote officiel au côté de Jean Alesi et en remplacement de Gaston Mazzacane. Son pedigree ? Célibataire, il vivait jusqu'à présent à Cambridge en Angleterre. Issu de la filière "Stewart Racing", il débute sa carrière en gagnant son 1<sup>er</sup> titre en karting au Championnat Sud Américain de 1994. En 1996, il s'engage en Formule Opel junior sous la direction de l'ancien pilote de F1, Martin DONNELLY. Après 4 succès et 1 troisième place au Championnat, il est recruté par Paul Stewart Racing avec lesquels il remporte les séries hivernales puis le Championnat anglais de Formule Opel en 1997. Il passe alors en F3, collecte 7 succès en 2 saisons (1998 et 1999) et sera vice-champion. En 2000, il intègre la F1 chez Jaguar-Racing en tant que pilote d'essais et en 2001, il devient pilote officiel. Nous ferons plus amplement connaissance avec Luciano dans les prochains numéros du Journal. En attendant, souhaitons-lui du succès auprès de Jean !