

Vite

**Paddock,
les rumeurs.**

Le jour où il n'y aura plus de "on dit", la F1 ne sera plus tout à fait la F1. Avant d'attaquer les rumeurs sur les transferts, un petit échantillon de bruits plus ou moins légers... **Page 2.**

Alesi, au point !

Ça y est, il l'a fait ! Jean Alesi a brillamment terminé les GP de Monaco et du Canada, et par la même occasion, donné ses premiers points à l'écurie. Portrait d'un homme en bleu et en forme ! Une interview exclusive quelques jours après la cavalcade dans les rues de la Principauté en **pages 1 et 3.**

**Panneauteur,
drôle de métier.**

Depuis que la course existe ou presque, on les voit sur les bords des pistes... Qui sont-ils, et pourquoi le panneautage continue-t-il de subsister à l'heure du tout électronique ? Rendez-vous, **page 4.**

**Démarreur de
moteur, mission à
plein temps.**

Les moteurs Acer ne démarrent pas sur un claquement de doigt... L'ingénieur moteur de Jean Alesi nous parle de sa vie entre Maranello et Guyancourt et nous raconte ce qui se passe à l'usine. **Page 4.**

**"La Gagne" est-elle
indispensable en F1 ?**

Depuis quelques saisons, ce sont toujours les mêmes qui gagnent les GP. Et les autres, comment font-ils pour continuer d'y croire ou pour tout simplement avoir les moyens de continuer ? Une question que tout le monde se pose en **page 5.**

**Anti-patinage rime-
t-il avec anti-stress ?**

Un certain nombre de départs manqués a fait craindre le pire... L'anti-patinage est-il vraiment au point, comment fonctionne-t-il, qu'apporte-t-il vraiment ?

Enquête **page 6.**

Plans Club.

Des offres en veux-tu en voilà, un jeu, des idées, la page Club est bien remplie ! Rappelons que vous pouvez nous aider à l'étoffer en nous écrivant ! **Page 7.**

**La Convention
pointe son nez !**

D'accord, on pense d'abord aux vacances et aux GP de l'été, mais le 5 septembre c'est quand même bientôt ! Tout sur le grand rendez-vous du Club à Magny-Cours en **page 8.**

L'interview

Alesi mord encore !

**Des paumes de mains meurtries,
un dos endolori et un pilote encore secoué...**



Le point arraché par Jean Alesi sur le tourniquet de Monaco, avant ceux glanés à Montréal, sont bien la preuve que l'Avignonnais garde son rang d'équilibriste et de finisseur ! De ces 78 tours qui n'en finissent plus, Jean garde un formidable souvenir - un de plus - et quelques ampoules douloureuses. De la chaleur du public il garde évidemment le frisson.

Lenthousiasme est toujours présent. Après une balade entre vignes et oliviers il nous accorde un peu de son temps. Celui après lequel il court depuis plus de dix ans. Ce chasseur de chrono a apporté un immense bol d'air à toute l'écurie en prenant la sixième place du Grand Prix de Monaco. "A Monaco tout peut se passer", avait-il estimé après s'être qualifié sur la onzième place de la grille. "Ce n'est pas un classement idéal. J'aurai dû être plus haut. Mais ici..." Pour Alesi, Monaco ou ailleurs c'est un peu pareil. Une fois dans le baquet c'est tout donner et n'avoir aucun regret. Ce qu'il fait depuis un an au sein de l'écurie. Au sortir de l'inférale ronde monégasque, Jean est apparu souriant, mais physiquement marqué. Le sentiment de la tâche parfaitement accomplie. Un point qui vaut un gros soupir de soulagement. Epuisé par l'attente de résultat, usé par un circuit qui ne fait pas le moindre cadeau. Impitoyable du premier au dernier tour. Jean le sait.

Alors pour évacuer le stress et se refaire une santé, l'Avignonnais s'est reposé après Monaco. "Pas d'essais privés entre Monaco et Montréal. Du repos pour le corps et de la tranquillité pour l'esprit."

PGPLC : A Monaco la course fut terriblement éprouvante. Physiquement récupère-t-on vite d'un tel effort ?

Jean Alesi : J'ai eu mal au dos parce que j'ai été secoué dans le baquet et j'ai des ampoules sur les paumes des deux mains. Monaco sans la direction assistée, c'est physique ! Je me suis livré à 180%. Il fallait réussir. La pression est constante en F1. Mais ici à Monaco, on a rendez-vous avec nos machines. C'est ça Monaco. Je savais qu'on pouvait réussir un coup. Je me suis parfaitement préparé et concentré tout le week-end. Alors dans les jours qui suivent il faut se relâcher, d'autant que pendant 2 heures on s'accroche au volant comme des forcenés. Impossible d'envisager un temps de pause ou un tour plus tranquille. Un tour ne ressemble jamais au précédent. Se laisser aller c'est par-

tir à la faute. Non, ce que j'ai beaucoup aimé c'est de pouvoir suivre Schumacher. Rester derrière c'était bien. Impossible de penser à autre chose que de piloter parfaitement. La concentration est maximale. Je crois que cette notion de concentration à Monaco est omniprésente tout au long du week-end. J'ai beaucoup insisté sur cet aspect des choses. Ne pas avoir l'esprit trop détourné. C'est, je crois, l'une des clés à Monaco.

PGPLC : A vos yeux que représente ce point pour votre équipe ?
J. A. : Je ne voudrais pas parler de malédiction, mais... Depuis des mois, il y avait toujours un petit truc qui clochait. Tant d'efforts jamais récompensés. L'équipe n'a pas baissé les bras, et quand on voit comment les choses se font, sur le plan de l'organisation... Regardez nos ravitaillements, on est proche des meilleurs parce qu'il y a de l'expérience au sein de l'écurie.

On est parvenu à nos fins à Monaco. Et en passant devant le stand, en Principauté, j'ai ressenti chez tous les techniciens une grande satisfaction. Une si longue attente. On doit poursuivre dans cette voie.

PGPLC : Un point qui doit également rassurer vos supporters ?

J. A. : Je découvre avec joie que ces supporters sont fidèles. Déjà l'an passé à Magny-Cours, malgré ma dernière place au classement, j'avais aimé cet enthousiasme, cette chaleur qui se dégageait autour de l'écurie. Le public, ce sera toujours pour moi symbole d'émotion. Je remarque aussi qu'il y a beaucoup de passion et des supporters fidèles autour de l'écurie. Ce sont des moments forts. J'en ai éprouvé quelques-uns comme ça, en Italie, avec Ferrari.

PGPLC : Et vous, de ce point et de cette course, quels souvenirs conservez-vous ?

J. A. : Des bons moments, des suées aussi. Evidemment cette course et ce résultat m'ont procuré un immense plaisir. Pendant un moment je suivais Michael Schumacher, sans trop puiser dans mes

(suite p.3)

Rumeurs de saison :

Alain Prost bientôt sur Ferrari...

...si Michael Schumacher bat son record de victoires en GP ! Alain l'a dit, et Ferrari semble d'accord, il prendrait le volant de la monoplace de Schumi sur le circuit de Fiorano pour quelques tours (d'honneur ?). Répondant à une question d'un auditeur sur une radio périphérique au lendemain du GP de Monaco, Alain a répété qu'il serait heureux de clore une bonne fois pour toute sa vie de pilote en se mettant quelques instants à la place du champion allemand. A vos chronos !

Goodyear, le retour ?

Un Américain répondant au nom de Stu Grant n'est pas passé inaperçu dans le paddock du GP d'Autriche, même s'il n'y est pas resté longtemps. Responsable du service course de Goodyear, il était venu en éclaireur prendre la température du petit milieu de la F1, et annoncer aux patrons d'écurie le probable retour de la firme US sur les circuits dès 2003. Fort de 33 saisons de présence et de 368 victoires en GP, Goodyear profite d'un changement de management pour revenir à ses premières amours... la seule question étant : "avec qui" ? Williams, Benetton et Jaguar sont liés à Michelin jusqu'en 2006, McLaren termine cette année son contrat avec Bridgestone, alors que celui de Ferrari court jusqu'à fin 2002. Les paris sont ouverts !

Ralf chasse le scoop...

La vérité toute nue ferait-elle peur au cadet des Schumacher ? Toujours est-il que Ralf, ayant appris que des photos de sa fiancée Cora Brinkmann - dans le plus simple appareil - risquaient d'être publiées dans la presse, a sorti son carnet de chèques pour racheter 360 clichés signés d'un grand photographe allemand. Les photos faisaient partie d'une expo consacrée à l'érotisme et étaient, si l'on en croit le journal *Das Bild*, très belles...

Comment contourner l'interdiction des essais hivernaux...

Les patrons d'écurie ont rencontré Max Mosley au cours d'une réunion, plusieurs fois reportée, et qui avait pour objet la question du maintien ou non des règlements actuels. Rien n'a été décidé, mais on en a appris de belles sur d'éventuels détournements concernant l'interdiction des essais sur circuits pendant la période hivernale... Ainsi, certains pourraient camoufler une F1 sous la carrosserie d'une sport prototype et d'autres, essayer dès septembre les solutions de l'année suivante mais peut-être avez-vous des idées vous aussi ? Faites-les nous parvenir !

New way* pour Newey ?

(* nouvelle destination) Ce fut le feuilleton de ce printemps : partira, partira pas ? Il semble acquis maintenant qu'Adrian Newey restera chez McLaren Mercedes... A moins qu'un rebondissement de dernière minute... Intox, guerre des communiqués entre Jaguar et de McLaren, menaces de procès, chantage à l'amitié (on sait que Newey et Rahal sont très proches), lobbying des épouses de Mansour Ojjeh, Ron Dennis, Mario Illien, et intéressés aux abonnés absents pendant plusieurs jours, tout était réuni pour que "l'affaire Newey" soit un remake, en plus grandiose, de "l'affaire Brunner" (l'ingénieur en chef de Minardi "piqué" par Toyota). D'ici que les contrats des directeurs techniques soient aussi complexes - et complets - que ceux des pilotes, il n'y a qu'un pas ! Et maintenant, à qui le tour ?

Rêve pour Williams BMW, cauchemar pour les autres...

Les 2 victoires de Ralf Schumacher laissent un goût amer à pas mal d'autres acteurs de la F1. Mercedes d'abord qui voit d'un mauvais œil l'ascension météorique de son ennemi n°1 BMW : triomphe après seulement 18 mois de F1 ! Bridgestone ensuite qui se fait le même genre de réflexion au sujet de Michelin. Jaguar dont l'un des objectifs est de développer ses ventes de voitures en Allemagne ; Honda enfin, qui a placé la barre très haut en matière d'ambition vis à vis de son engagement en F1... Nul doute que les comités marketing de toutes ces entreprises doivent être quelque peu crispés...

A quand une Chevrolet F1 ?

Si certains se posent des questions sur leur devenir dans le Championnat du Monde de F1, d'autres rêvent d'y faire leur entrée. General Motors est de ceux-là ; l'idée fait son chemin au sein de l'entreprise US, actuellement en pleine restructuration. Comment ? peut-être en utilisant des moteurs... Ferrari rebaptisés pour l'occasion Chevrolet. Il faut dire que GM possède 20% de Fiat et a une option pour acquérir 30% de parts supplémentaires, ce qui en ferait l'actionnaire majoritaire ! Par ailleurs on murmure que des groupes américains seraient intéressés par l'achat d'écuries de F1, Arrows et Minardi étant dans le collimateur... Le propriétaire de Red Bull, qui vise le marché américain serait de ceux-là. Alors, pourquoi pas un front Walkinshaw / Red Bull / Chevrolet ?

Regard bleu sur le GP d'Espagne.

Un membre du Club, présent à Barcelone, nous fait part de ses impressions...

Une équipe de F1 se doit d'être internationale, aime à répéter Alain Prost... Pareil, en ce qui concerne les supporters ! Prost Grand Prix Le Club a la chance de compter des membres dans le monde entier, du Japon à l'Amérique du Sud, en passant aujourd'hui par l'Espagne... Certes ce ne sont pas les plus nombreux, mais en matière de dynamisme ils n'ont personne à envier !



ainsi, Gerardo Barsi Moreau qui habite Madrid, nous a envoyé son "reportage" sur le GP d'Espagne auquel il a assisté avec d'autres supporters venus du Sud de la France. "C'était la 3^e fois que j'assistais à un GP, et la première fois que je m'offrais 2 jours sur un circuit ! J'étais sur place dès le vendredi soir et l'ambiance était fantastique : mega fête jusqu'à 3 h du matin ! J'avais un billet pour la tribune G où nous nous sommes retrouvés à plusieurs pour assister aux essais qualifs ; nos voitures ne retrouvaient malheureusement pas la forme qu'elles avaient à la fin des essais hivernaux, mais bon, cela nous a permis de discuter et d'échanger nos points de vue ! La soirée du samedi se déroula au camping où d'autres membres du Club vinrent nous rejoindre, et le dimanche matin chacun était à son poste pour Le Grand Jour avec casquettes, T-shirts et banderoles ! Pas de point malheureuse-

ment pour les pilotes bleus, mais un grand moment lorsque Jean Alesi voyait nos drapeaux, nous gratifia d'un salut sympathique pendant le tour d'honneur. Sitôt la course terminée, je me ruai dans la tribune qui fait face aux stands pour acclamer les mécanos de l'écurie ; ceux-ci un peu surpris répondirent à nos encouragements, et je restai de longues minutes à les regarder ranger le matériel. C'était déjà fini, mais je me promis de tout faire pour venir à Magny-Cours en juin ! D'autant que maintenant nous avons un point dans la poche !"

Agé de 26 ans, Gerardo Barsi Moreau est membre de Prost Grand Prix Le Club depuis 2 ans ; supporter d'Alain depuis toujours, il aimerait établir un point de contact Club en Espagne. Avis aux amateurs ! Son mail : gbarsi@inicia.es

Merci à lui !

Le nouveau site prostgp.com est arrivé.

Alors, qu'est ce que vous en dites ?



Ce n'est plus un scoop, mais on aimerait bien avoir votre avis... Oui, le site de l'écurie et les pages du Club ont changé. Look plus technologique, dans une débauche de bleu très Prost, et contenu plus riche qui n'a pas encore dit son dernier mot. Ainsi, une webcam va être mise en place dans les ateliers de Guyancourt, juste au-dessus des baies de montage et démontage des voitures ! Vous, membres du Club, pourrez assister au travail des mécaniciens en live (pen-

dant 1h30 à chaque session, presque aussi bien que Loft Story !) comme si vous étiez sur la mezzanine réservée aux visiteurs !

Bientôt, vous pourrez également poser régulièrement des questions à Alain Prost, utiliser les nouvelles ressources du chat, participer à des ventes aux enchères, télécharger de nouvelles images et infos, etc... C'est comme le développement d'une monoplace, ça n'a pas de fin ! Alors, tous sur prostgp.com !



(suite de la couverture)

réserver c'était très exaltant. Et puis il y a eu cette crevaison, cette cinquième place qu'il fallait lâcher pour assurer au moins la 6^e place. Je pensais avoir crevé, mais sous le tunnel avec les vibrations je n'en étais pas sûr. La voiture louvoyait quelque peu. Je suis rentré au stand. Pneu crevé, vraisemblablement sur les débris de la monoplace de Frentzen. Schumacher a été, lui, plus chanceux.

PGPLC : Avec le recul, quel regard portez-vous sur ces derniers mois ?

J. A. : Je souhaitais tout de même venir chez Prost Grand Prix pour faire quelques chose. Je n'ai pas été contraint et forcé. J'avais envie de réaliser quelque chose avec Alain qui de surcroit, est aussi mon ami. Le point acquis au Grand Prix de Monaco, bien que long à venir, en appellera d'autres... Malgré les périodes difficiles que nous venons de vivre, il

nous faut regarder devant et ces derniers temps, je savais qu'il fallait rester patient. L'influence d'Henri Durand n'a réellement pu se faire sentir que ces dernières semaines car modifier une voiture cela prend du temps. Henri a su percevoir les faiblesses. A Monaco nous disposions d'une voiture vraiment différente que nous avions testée à Valence et qui nous a permis de gagner en performance. Maintenant, il faut pouvoir réunir tous les paramètres que requiert la course et se distinguer à nouveau. On a su rester concentré pendant tous ces mois et semaines de tension, de réflexion. C'est comme en football, tant que le match n'est pas fini il peut se passer un tas de choses et je crois pouvoir dire que l'écurie est loin de cela. On va s'en sortir parce que c'est un objectif commun.

PGPLC : A presque mi-saison quel est votre rival ?

J. A. : Il n'y en a pas qu'un. J'en compterai plutôt trois : Sauber, Arrows et Benetton. Toutes

les écuries progressent. Certains dominent plus tôt dans la saison d'autres viennent ensuite. Mais au final on se retrouvera avec ces écuries.

PGPLC : Les évolutions se font petit à petit. Mais à Monaco, n'y a-t-il pas eu un développement important sur la voiture ?

J. A. : Ces nouveaux éléments aérodynamiques, nous les avons testés à Valence. J'estime le gain à 4-5 dixièmes. C'est une bonne avancée. Mais si Monaco est un circuit spécifique, Montréal est son contraire en matière de réglages aérodynamiques. Donc, d'autres modifications vont encore intervenir au fil du temps. Henri Durand et son équipe poursuivent les travaux. Ensuite, il faut que le pilote donne le maximum. Ça, c'est mon job. Et quand je peux tout donner... Je le fais.

PGPLC : L'AP04 peut-elle encore progresser ?

J. A. : Bien sûr ! On a franchi un cap ces dernières semaines. Il n'y a pas de raisons que nos progrès s'arrêtent. Il faut pouvoir développer la voiture autant que nous le souhaitons notamment pour qu'elle freine mieux ! Après on verra... Le travail de Henri Durand était attendu avec impatience. Nos efforts vont porter leur fruit.

PGPLC : Vous êtes-vous déjà projeté plus en avant dans la saison ? Votre avenir est-il ici ou ailleurs ?

J. A. : Ce que je peux vous dire c'est que je

ne pense absolument pas à la retraite. Mais alors pas du tout. J'ai même déjà de petits contacts en F1. Je n'ai pas encore évoqué mon avenir avec Alain. J'aime toujours la F1. Je n'ai pas tout à fait réussi avec les Bleus mais ça vient. Quoiqu'il en soit pour l'instant il faut faire progresser l'AP04 et donc nos résultats.

PGPLC : Et pourriez-vous rejoindre les Etats-Unis ?

J. A. : Je ne l'ai pas vraiment envisagé. On peut très bien imaginer que je reste encore un an ou plus dans le paddock. Certains ont roulé jusqu'à 39-40 ans et je viens seulement d'avoir 37 ans. Ma passion est intacte. Aujourd'hui, quand je vois toute cette foule et ces groupes de fidèles supporters à Monaco, Montréal ou Magny-Cours, ça me donne toujours le frisson sans parler de Monza qui est fantastique ! C'est aussi pour cela que je fais de la F1.

PGPLC : Au fait, comment ça se passe avec Luciano ?

J. A. : Parfaitement bien. Notre collaboration grandit au fur et à mesure que nous nous découvrons. Les choses se passent très bien avec ce jeune pilote. J'ai eu pas mal de coéquipiers alors je m'adapte facilement. Sur ce que j'ai vu jusqu'à présent, Luciano Burti roule bien et je trouve sincèrement que c'est un jeune homme studieux. A Monaco, par exemple nous avons beaucoup discuté parce qu'il découvrait le

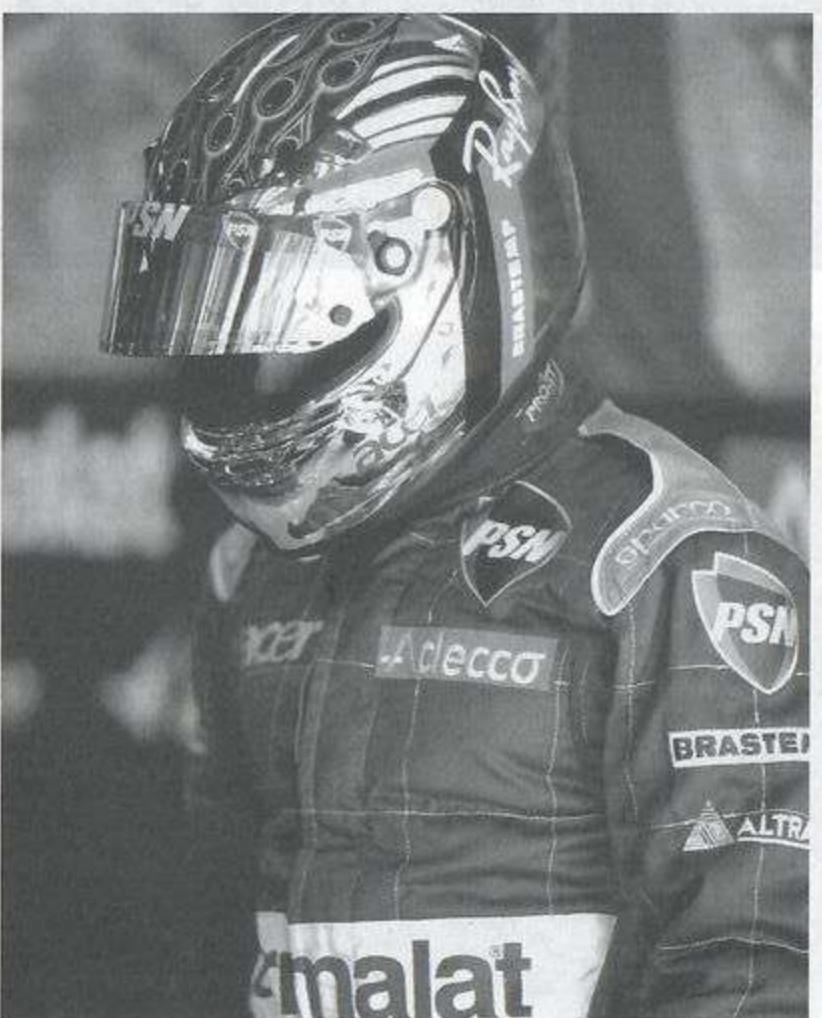
circuit. Hélas pour lui, il a connu tous les malheurs du monde en un week-end. Mais je suis confiant, il est honnête, sérieux et je ne doute pas qu'il y parviendra.

PGPLC : Sur un plan plus général et pour commenter l'évolution du calendrier de F1, le mois de juin va être particulièrement actif. Ne trouvez-vous pas que le rythme est un peu fort ?

J. A. : Oui et non. Ce qui est fou, ce sont les essais privés surtout quand vous voyez le nombre de journées qu'effectuent les écuries de pointe... Je me souviens de séances intensives chez Ferrari et Benetton, c'était harassant. Je préférerais, et de loin, que l'on augmente effectivement le nombre de courses mais qu'on réduise, voir même que l'on interdise, les essais car ce sont des instants dangereux. On fait des tests en tout genre, on prend des risques pendant les essais comme nous le rappelle la disparition de Michel Alboreto.

PGPLC : Et le repos hivernal qu'en pensez-vous ?

J. A. : 11 ou 12 semaines de trêve sont nécessaires car souvent après une saison, on n'a plus envie de voir sa voiture ; et pourtant, le temps de s'en défaire, l'idée de remonter dans une monoplace vous titille à nouveau. Deux mois, c'est juste assez pour se détendre et se préparer pour la prochaine saison, avec tout ce que cela comporte.



« C'est à Monaco que le panneautage est le plus difficile : nous ne voyons pas nos voitures arriver, et bien souvent, nous ne savons même pas si les pilotes ont vu les infos ! »

Chez Prost Grand Prix comme dans la plupart des écuries, chaque pilote a son panneauteur, ses panneauteurs même, puisqu'ils sont 4 à se relayer entre les essais et la course.

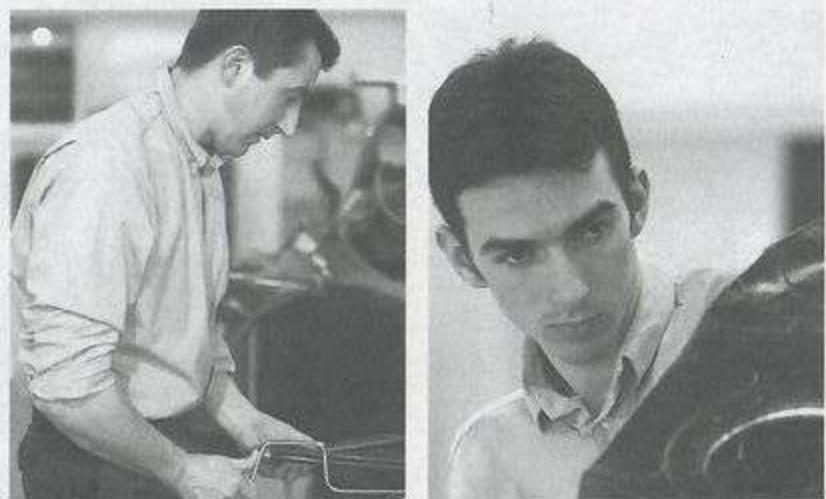
Pascal Colas est l'homme de Jean Alesi, Eric Donck celui de Luciano Burti ; mécaniciens de l'écurie, ils troquent leurs outils contre chiffres, lettres et panneaux au moment des essais. Pendant la course, ce sont d'autres membres de l'équipe qui les remplacent. "Ça peut paraître un peu anachronique à l'heure de l'ordinateur, de l'antipatinage ou des systèmes radio, mais le panneautage reste incontournable pour communiquer de façon simple des infos comme le nombre de tours restant à courir, l'écart séparant les pilotes de leur poursuivant ou leur position en course. Il faut croire qu'on n'a pas trouvé mieux puisque chaque écurie a ses panneauteurs sur tous les circuits du monde."

Le panneau fait vraiment partie de la légende de la course ; rôle autrefois dévolu à la petite amie du pilote – à l'instar du chronométrage – le panneautage s'est peu à peu professionnalisé ; mais les outils, eux, n'ont que très peu changé : plaque de bois ou de métal munie de glissières, chiffres et lettres jaunes, prénom, nom ou casque du pilote sur la partie supérieure, c'est tout ! La seule sophistication consiste parfois en l'adoption de caractères fluos (c'est aux 24 Heures du Mans que les "recherches" en matière de panneautage sont le plus poussées, avec éclairage intégré ou panneaux réfléchissants), mais la plupart des teams se contentent de matériel classique, le même que celui que l'on peut trouver dans n'importe quel magasin d'accessoires de sport automobile. "Nous disposons à nos pieds d'une boîte dans laquelle sont rangés chiffres et lettres, et nous agissons sur ordre de l'ingénier à côté duquel nous sommes placés. C'est lui qui nous indique les messages à transmettre au pilote. Sur certains circuits, nous devons agir particulièrement vite car les temps au tour sont très courts, comme à Monaco par exemple ou en

Autriche". Installés le long du muret, devant les stands, les panneauteurs doivent faire preuve d'une grande concentration : volontaires pour accomplir cette tâche, ils ne peuvent relâcher leur attention une seconde : ils doivent souvent modifier leur panneau au dernier moment pour tenir compte des incidents de course ou changements de stratégie. "Nous savons à un très léger hochement de tête si le pilote nous a compris, mais il arrive que ce dernier demande confirmation d'une info à la radio ; il nous arrive aussi de suppléer aux manques de cette même radio, en cas de panne ou de mauvaise réception ; sur certains circuits accidentés, la radio coupe par instant, nous avons alors une sacré responsabilité ! Il faut indiquer au pilote qu'il doit rentrer pour ravitailler par exemple ou qu'il a omis d'allumer son feu de pluie ou encore qu'il vient d'écopé d'une pénalité ou – et certainement le message le moins agréable – qu'il doit laisser passer son co-équipier, comme ce qui est arrivé à Barrichello au GP d'Autriche ! Mais là, le panneautage n'a pas suffi et l'on a vu Jean Todt s'écrier dans son micro "Change Position, Change Position !" Certains panneauteurs usent d'ailleurs de codes mis au point au préalable ; à l'aide de flèches ou d'abréviations, ils peuvent transmettre un message que leur pilote sera le seul à comprendre, à condition de l'avoir capté ! "Ainsi Jean a l'habitude de relâcher une fraction de seconde l'accélérateur pour me montrer qu'il a compris le message "Retour au stand" confie Pascal Colas.

Tout risque de confusion n'est pourtant pas écarté. Ainsi, reprend Eric Donck "lorsque nous avons le soleil dans les yeux ou que les voitures sont très serrées, on peut être amené à douter. Si l'info à passer est importante, on fait en sorte de la doubler par radio ; jusqu'à maintenant, dieu merci, toutes les hésitations ont pu être levées..." Sur la brèche pendant toutes les séances d'essais ou la durée de la course, les panneauteurs ne laisseraient leur place pour rien au monde. "C'est vrai, nous sommes à la fois acteurs et spectateurs privilégiés", avoue Pascal Colas, "mais en fait nous n'avons d'yeux que pour notre pilote, et notre vision des événements n'est que partielle, heureusement, on nous raconte après... Et quand notre pilote accomplit de belles performances, nous sommes les pre-

miers à lever les bras pour le féliciter depuis le bord de la piste !" Les premiers aussi à souffrir lorsque quelque chose ne va pas ou que la voiture doit s'arrêter au bout de quelques tours "il nous reste alors à rassembler le matériel, et à traverser la pit-lane la tête basse sans un regard pour nos confrères panneauteurs des autres teams... mais quelques heures après tout est oublié, et nos panneaux à nouveau vierges sont prêts à annoncer les temps les plus "canon" !



Petite révision sur le langage des panneaux !

Nous l'avions évoqué dans le n° 3 du Journal du Club, mais pour ceux qui l'auraient oublié, voici un résumé du "langage officiel des panneaux Prost Grand Prix". En dehors de ce que les panneaux indiquent régulièrement, vous trouverez ci-après la signification d'un certain nombre de mots employés :

- nom du pilote
- position (ex : P1 = 1^{re} place / P2 = 2^{me} place)
- temps au tour précédent
- écart avec la voiture qui le précède (signalé par un "-" en haut du panneau)
- écart avec la voiture qui le suit (signalé par un "+" en dessous du signe "-")

Cool

On demande au pilote de ralentir, surveiller températures, essence, freins, pneus (signe montre jusqu'à ce qu'il ralenti).

Stay out

Le pilote ne peut rentrer au stand, car l'équipe de ravitaillement travaille sur l'autre voiture (signe pouvant également être utilisé suite à la demande du pilote de rentrer au stand, pour lui signifier que ce n'est pas le bon moment. Il sera alors montré pendant 2 tours puis retiré).

GO

Le pilote doit accélérer, soit parce qu'un concurrent le rattrape, soit parce que celui qui est devant ralenti (panneau montré aussi longtemps que nécessaire).

Hold

Le pilote doit conserver sa position, soit par rapport à son équipier (on montrera le panneau simultanément aux 2 pilotes), soit par rapport à un concurrent dont le nom sera mentionné (panneau montré pendant 2 tours puis enlevé).

Yield

Le pilote doit céder sa position à son équipier ou à un concurrent dont le nom sera mentionné. (panneau montré jusqu'à ce que le pilote cède sa position).

Box

Le pilote doit rentrer au stand à la fin du tour.

Penalty

L'équipe prévient le pilote qu'il a une pénalité. Accompagné du mot Box, cela signifie que le pilote doit rentrer immédiatement au stand pour accomplir sa pénalité, sous peine d'être disqualifié.

Flèche

Le pilote doit rentrer au stand mais peut rester en piste un tour supplémentaire. S'il le peut, il doit prévenir le stand par radio. Ce panneau sera montré jusqu'à ce que le pilote rentre au stand.

Radio

Le pilote a oublié d'éteindre sa radio ou l'a allumée par erreur. Il doit l'éteindre immédiatement pour permettre la communication avec le stand (panneau montré jusqu'à ce que la radio soit éteinte).

Fuel

Utilisé pour la position de la "map" (carto) s'il est accompagné d'un numéro. Accompagné du mot Box, il signifie que le pilote doit rentrer au stand sous peine de tomber en panne d'essence. Ce panneau sera montré jusqu'à ce que les instructions soient menées à bien.

Light

Le pilote doit éteindre son feu de pluie (panneau montré jusqu'à l'extinction du feu).



Ça se passe à l'usine Prost Grand Prix...

Le démarrage des moteurs Acer, un process sous haute protection.

On ne démarre pas un moteur de F1 comme celui d'une voiture de tous les jours ; en tout cas, pas avec une F1 d'aujourd'hui, et pas avec une AP 04 ! Le processus de démarrage du moteur Acer est bien particulier, comme nous le précise un de ses "démarreurs", ingénieur motoriste de Jean Alesi, Lionel di Castro. "Je passe ma vie entre Maranello, Guyancourt et les circuits ! L'atelier moteur des Prost - Acer est installé (comme celui des Sauber) dans un bâtiment jouxtant l'usine Ferrari, je fais donc beaucoup de va-et-vient ; si ma fonction est effectivement de démarrer les moteurs, elle ne s'arrête pas là... j'ai aussi beaucoup d'autres contrôles à effectuer pour m'assurer que tout tourne correctement !"

Lionel di Castro arrive à l'usine de Guyancourt lorsque la voiture est prête à démarrer. Tout est installé, branché, câblé ; avec ses collègues chargés de la boîte, l'opération "démarrage" commence alors. Vérification des différents circuits, de la programmation des boîtiers électriques, de l'installation des capteurs... mise en route ! Ensuite intervient toute une série de contrôles, dont la montée et descente des vitesses, afin que la voiture arrive sur le circuit "prête à rouler."

"Tout cela dure à peu près une heure ; nous sommes bien rodés maintenant, et le moteur n'a plus à démontrer sa fiabilité ! Quand on arrive sur les circuits, l'essentiel a été fait et la procédure de mise en route s'exécute rapidement, ce qui permet aux mécaniciens de consacrer plus de temps aux réglages. Intervient alors le deuxième

volet de ma fonction, le contrôle de la télé-métrie, et la prise en compte de toutes les spécificités de la piste sur laquelle nous nous trouvons, afin de parfaire la mise au point et l'optimisation de fonctionnement."

Installé devant les écrans de contrôle, Lionel assure alors vraiment son rôle d'ingénieur. "Nous emportons une dizaine de moteurs sur chaque GP : deux sont utilisés le vendredi, deux autres le samedi, et deux autres encore pour la course... Croyez-moi, nous n'avons pas le temps de nous endormir !" Et pourtant le sommeil, c'est ce qui manque peut-être le plus aux responsables moteur ; car si l'Italie se montre accueillante et les gens de Ferrari très cordiaux, "il y a des jours où les kilomètres paraissent trois fois plus longs !"



Faut-il forcément gagner pour exister en Formule 1 ?

Est-ce uniquement la "gagne" qui attire constructeurs, sponsors, et partenaires en F1 ? Est-ce seulement l'espoir de victoire qui fait avancer les écuries ? Quels sont les ressorts qui animent tous ceux qui ont perdu le chemin des podiums ? Et comment conserver le punch, le mordant, le feu sacré, - et aussi les budgets - lorsqu'on se bat en fond de grille ?

Pour apporter des réponses aux questions que nombre d'entre vous se pose, nous avons enquêté sur le terrain : dans le paddock !

Bien sûr que nous sommes là pour gagner, toutes nos forces sont concentrées sur cet objectif, et quand on a goûté au podium, on ne rêve que d'une chose, c'est d'y retourner", confiait récemment Eddie Jordan, "mais aujourd'hui, il est impossible de figurer en F1 sans avoir le sens du business. Moi-même, je suis un mix entre sportif et businessman." Et showman pourrait-on rajouter, car il est vrai que le patron de l'écurie jaune a le sens du spectacle... médiatisé ! "Nous sommes à la télévision toutes les deux semaines, mais les 2 écuries leaders ont tendance à éclipser toutes les autres ; ajoutez à cela que les voitures deviennent plus petites à cause des réglementations, donc que l'espace dédié aux sponsors se réduit... nous sommes bien obligés, si nous voulons garder ces derniers de trouver d'autres solutions : produits dérivés et idées en tout genre." Reportages en compagnie de stars, lancement d'un



bateau de course, d'une boisson énergisante, peut-être d'un magazine, organisation du concert le plus célèbre de la F1, Eddie n'est pas à court d'idées... "Nous avons fait une étude de marché et il apparaît dans de nombreux pays que le nom de Jordan est celui dont les gens se souviennent le plus après celui de Ferrari", conclut-il avec un sourire, "peut-être qu'à l'avenir 50% des rentrées d'argent de l'écurie proviendront d'autre chose que de la course." "Méfiance, méfiance", réplique Joan Villadelprat, Directeur Général de Prost Grand Prix : "Attention de ne pas dépasser la limite ; les fondamentaux de cette discipline, c'est le sport ; la F1 doit rester sportive, le business est à la fois une chance et un danger pour elle. On ne peut pas être en F1 si l'on n'a pas envie de gagner. Le plus petit des mécanos comme le plus gros des constructeurs espère gagner... un jour plus ou moins proche, mais un jour. Si vous n'avez pas la "gagne" en vous, vous n'avancez pas au même rythme que les autres, vous n'êtes pas prêt aux mêmes sacrifices, et à un moment vous disparaissiez. Quand j'ai commencé chez McLaren, nous n'étions que 40 personnes, mais toutes hyper motivées, croyant que tout pouvait arriver, et... c'est arrivé ! Certes il a fallu apprendre la patience, mais qui gagne dès le 1^{er} jour ? (Wolf, NDLR). Chez Prost Grand Prix, comme nous le disons dans notre Club nous y croyons, sinon que seraient-ils venus faire ici, idem pour Henri Durand... Et tous les gens de l'écurie y croient eux aussi !" Justement, comment faire pour continuer à les motiver, après toutes ces nuits blanches passées



Les performances ne sont pas le seul moyen de capter l'attention des médias.

à traquer le dixième de seconde, toutes ces journées à démonter, remonter, tester, remballer... "Nous jouons sur deux registres" nous confie Didier Perrin, "l'implication et la communication. Nous avons une chance chez Prost, c'est que tout est concentré dans un même endroit, et que, comme dans toute écurie, le rythme de travail est très soutenu : entre le moment où une décision est prise, où le Bureau d'Etudes commence à travailler, où le personnel de l'usine produit, le laps de temps est très court. De plus, tout se passant sous les yeux de chacun, la progression du travail "se voit". Visibilité et transparence sont totales." "Fournisseur" et "clients" travaillent au coude à coude, chacun appréciant en temps réel l'apport de l'autre ; ainsi la motivation des membres de l'équipe s'en trouve-t-elle démultipliée. Les délais, il est vrai, laissent peu de place aux états d'âme ! "Nous menons aussi, reprend Didier Perrin, une politique de communication interne volontariste ; nous avons ainsi emmené tout le personnel des ateliers à Magny-Cours lors des essais de janvier ; nous faisons un débrief à l'usine le lundi après chaque course pour ceux qui le désirent ; nous assistons très nombreux au GP de France et notre salle multimedia est ouverte à tous pendant les essais précédant les Grands Prix. Et puis nous essayons de valoriser au maximum notre personnel : nous travaillons dans la haute technologie et ça se sait à l'extérieur. Bien sûr, si nous

faisions plus de podium, les journées paraîtraient moins longues, mais au final, nos collaborateurs sont fiers et attachés à ce qu'ils font : la meilleure illustration en est que nous avons très peu de turn-over." A la différence de certains teams où les transferts ne touchent pas que les pilotes : le détournement d'ingénieurs ou de mécaniciens tend à se répandre, et le récent départ du directeur technique de Minardi pour Toyota montre qu'il n'est pas nécessaire d'être dans un top-team pour être "racheté" très cher ! Très chère Formule 1... 12 écuries maximum sur les grilles de départ, et pas une de plus d'ici des années, chaque jeton de présence vaut son pesant d'or. Tous les teams s'en trouvent valorisés, qu'ils marquent des points ou non. Bien sûr un point marqué égale un certain nombre d'avantages en termes de remboursement de frais de déplacement et d'attribution de droits TV, mais même la lanterne rouge du Championnat mondial des constructeurs "vaut" près d'un milliard de francs ! Merci qui ? "Merci Bernie," clament en choeur les patrons d'écurie... Ecclestone a su monnayer le grand show de la F1 partout dans le monde, en s'appuyant sur le levier Télévision. Ainsi quelques 340 millions de dollars, issus des droits télé, sont passés entre ses mains en 2000 ! Bien sûr le grand manitou de la F1 ne garde pas tout pour lui, il redistribue, ce qui fait sa grande force et la fortune des teams : 170 millions de

dollars ont été redistribués selon un barème mystérieux qui tient compte de la position des teams au Championnat, de leur ancienneté, de leur prestige, peut-être même de la propriété de leur motor-home, qui sait... Bien sûr, c'est mieux d'avoir des points, mais... comme le dit un observateur "toutes ces équipes, ça fait beaucoup de bouches à nourrir, mais on ne trouve aucun affamé dans les stands !"

L'image même des partenaires ne semble pas souffrir du manque de résultats ; Peugeot est ressorti indemne de ses années de vache maigre en F1 ; Jaguar caracole en tête en termes de perception, de dynamisme et de rajeunissement de marque, Parmalat ou Red Bull ont acquis, pour ne prendre qu'elles, une notoriété mondiale, etc... Même les plus petits des sponsors font un bilan positif de leur présence en F1. Formidable outil de cohésion interne, de RP, et de prospection commerciale, l'engagement en F1 peut se passer – pendant un moment – de victoires. La magie des motor homes, l'ambiance VIP du paddock-club, l'ivresse des stands, l'accueil fabuleux réservé aux invités et le timing savamment pensé d'une journée de Grand Prix ou d'essais privés font leurs effets... de nombreux contrats se retrouvent comme par miracle signés le lundi matin ! Alors peut-on exister en F1 sans marquer le moindre point ? Assurément oui, mais pour combien de temps ?... Seul sans doute Ecclestone le sait !



Un point gagné, le remboursement des frais de transport est assuré !

Un point, c'est tout !

"Il y a quelque chose d'un peu ridicule à se réjouir de cette façon pour un point marqué, je le confesse, mais c'est tellement important pour l'écurie, les mécanos, et même pour moi, que je ne vois pas pourquoi on n'en ferait pas une fête !" Ça, c'était à l'arrivée du GP de Monaco... Jean Alesi, marqué par son effort, et fatigué par toutes les interviews, avait le sourire des grands jours. C'est vrai qu'un point, ça change tout ! Ça évite à l'écurie de payer ses frais de transport dans les déplacements lointains ; ça modifie la part de gâteau [droits TV] qu'elle reçoit des mains de Bernie ; ça rapporte bien souvent des primes aux mécanos et pilotes (la "prime de point"... parlez-en aux membres du team McLaren Mercedes !) ; ça aide à déclencher des contrats de sponsoring et ça évite d'en perdre (une des clauses du contrat entre Orange et Arrows précise que l'écurie doit marquer au moins 8 points pendant la saison ; à défaut, le sponsor peut reprendre sa liberté) ; ça redonne confiance à tout le monde, médias y compris, ce qui est très important pour l'image et la motivation du team ; enfin ça donne envie de soutenir encore plus les pilotes intéressés, de devenir supporter et de gonfler les rangs de Prost Grand Prix Le Club... Magique, non ?

Anti-patinage... Tout sauf anti-stress.

"Ce qu'il y a de sûr, c'est que je débrancherai l'anti-patinage pour le départ, et que je ne m'en servirai pas pendant la course ; j'ai besoin de sentir réagir totalement ma voiture" confiait Jean Alesi le matin du GP de Monaco, et ça ne lui a pas trop mal réussi... "Our traction control is really OK now and I trust in it" affirmait en revanche David Coulthard avant le départ de ce même GP, alors... Qu'en penser ?

Pied à fond sur la pédale des gaz, anti-patinage en fonction, vitesses programmées (voir encadré), il suffit de relâcher un bouton pour que le départ se fasse tout seul ou presque : il faut encore regarder la rampe de feux rouges, là-bas, droit devant, mais peut-être qu'un jour... Ça, c'est la théorie, parce que pour ce qui est de la pratique, nous avons tous en mémoire un certain nombre de F1 scotchées sur la grille ou un certain nombre de pilotes "débrancheurs de système" (même Schumacher a débranché le sien au départ du GP d'Autriche, soupçonnant un problème de dernière minute). Les technologies sont-elles aujourd'hui fiables ? Comment fonctionnent-elles ? Et pourquoi d'ailleurs sont-elles autorisées à fonctionner ? "En F1 contrairement à d'autres sports, le dopage n'existe pas chez les... pilotes ; notre dopage à nous, il concerne les voitures, il s'appelle électronique !" confiait l'an dernier Max Mosley.

Opposée à tout système d'aide au pilotage, la FIA jurait ses grands dieux que l'on n'était pas près d'autoriser l'anti-patinage. Et puis de mauvaises rumeurs circulèrent dans le paddock : on soupçonnait telle ou telle écurie d'user de stratagèmes pas toujours très catholiques, mais en revanche toujours très difficiles à contrôler. Alors la position dure du pouvoir sportif commença à vaciller ; on comprit que Mosley hésitait. Devant l'impossibilité de pouvoir tout surveiller ("les choses sont devenues si compliquées, si pointues, que même si nous avions quatre ou cinq fois plus de spécialistes, nous ne serions pas certains d'aller au bout de chaque système" confiait-il alors) la FIA se rendit à la raison, et autorisa, un an juste après l'avoir formellement interdit, le recours à l'anti-patinage. "Dans un monde parfait, les pilotes n'ont pas besoin de l'anti-patinage, annonça-t-il alors, mais mieux vaut l'instaurer si c'est le seul moyen de s'assurer que tous puissent courir dans les mêmes conditions."

Depuis le GP d'Espagne, toutes les voitures en sont équipées, à l'exception jusqu'à maintenant (tout au moins en course) de

celle de Jean Alesi. "Jean préfère contrôler ses accélérations, son feeling de pilote et son style de pilotage très particulier lui permettent de meilleures performances," confie l'un de ses ingénieurs, "mais Burti est équipé du système depuis le début ; il est sûr que ça lui permet d'aller un peu plus vite. Il est certain aussi que l'avantage sur piste humide est énorme. Mais le problème pour nous, c'est que l'anti-patinage tend à renforcer le sous-virage ; or, l'AP 04 est déjà un peu trop sous-vireuse, alors..." Alors Jean débranche ! Mais pas partout : en essais à Valence, il a essayé le système ; il l'essaiera à nouveau au Canada, et un jour viendra où comme les autres il l'utilisera. "Cela nous permet d'exploiter 100% du potentiel de l'auto, et tout ce qui fait avancer la voiture plus vite est bon pour moi !" s'exclame Michael Schumacher... suivi par de nombreux pilotes. Alors d'où vient cet avantage ? le système en lui-même est assez simple : il consiste à mesurer la différence de vitesse des roues avant et arrière et à agir sur la gestion électronique du moteur (allumage, injection, papillons de gaz et trompettes) pour stopper l'éventuel phénomène de patinage. "Nous pouvons donc agir sur les quatre paramètres fondamentaux que sont la quantité de carburant injectée, l'avance à l'allumage, la position des papillons et celle des trompettes. Les capteurs vont nous permettre d'optimiser le fonctionnement en corrigeant automatiquement les déséquilibres. Avec moins d'essence non brûlée dans les

cylindres, on consommera sans doute moins. Quant aux pneus, leur usure devrait logiquement être moins rapide." L'anti-patinage va sans doute donner un coup de fouet aux recherches sur les moteurs et en améliorer les rendements, ce qui ne sera pas une révolution quand on compare rendement d'un moteur de F1 et celui d'une voiture de série ! "Il va falloir aussi piloter différemment, s'entraîner à de nouveaux réflexes, en particulier au départ pour éviter ceux qui ne partiront pas" ironise un des plus jeunes pilotes du plateau ; le départ constitue en effet le talon d'Achille

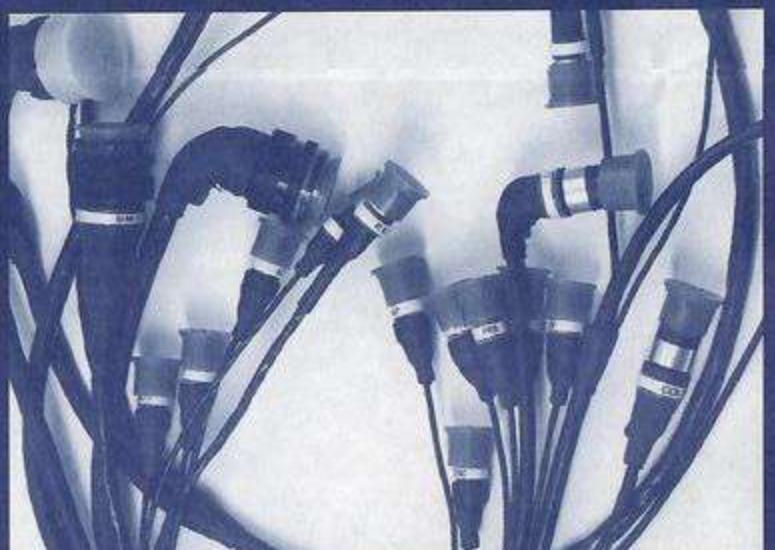


de ce nouveau système. "J'avais testé le mien au warm-up, et je ne le sentais pas ; l'écurie a quand même voulu que je parte avec, regrettait Jarno Trulli après son départ raté en Autriche, je n'aurais pas dû céder." Quant au pauvre Coulthard à Monaco, on n'est pas prêt de l'oublier... "L'assistance au départ est une phase spécifique, confie Gianni Sala. Chez Prost Grand Prix, nous n'avons pas les mêmes réglages que pour le reste de la course : jusqu'à la vitesse de 100 km/h, le système est variable pour que la voiture puisse patiner modérément sur la grille et éviter d'encaisser des forces trop violentes. L'anti-patinage absolument fragilise les moteurs et augmente les risques de rupture d'autres organes. Notre solution semble plutôt bonne."

Faisons confiance aux teams pour que chacun trouve "sa" solution. Mais après ? Car il y a toujours un après dans les bureaux d'études ; l'un des souhaits est de pouvoir généraliser les essais de départ "en vrai" sur la grille, pendant les séances d'essais officiels, comme cela fut le cas à Monaco ; il serait possible ainsi de mesurer le grip sur les lignes de départ de chaque circuit et d'adapter les systèmes en conséquence. Ensuite, les ingénieurs aimeront que les directions puissent continuer d'être assistées – et pourquoi pas par ordinateur – après la date fatidique du 31/12/2001. Enfin que les systèmes anti-bloquages de frein soient autorisés, mais là, ce serait au nom de la sécurité. Il paraît que lorsqu'on prononce le mot "sécurité", les oreilles de la FIA deviennent bienveillantes ! Mais au fait, les pilotes... seront-ils toujours pilotes ? Ou passagers embarqués ou clones d'ingénieurs ?

A suivre !

Boîtes préprogrammées, l'autre "saut de puce".



On en parle moins, mais la FIA a aussi lâché du lest sur le plan des boîtes de vitesses : aujourd'hui, il suffit d'accélérer à fond et les rapports montent (ou descendent) tous seuls selon des paramètres – dont le régime – enregistrés et étalonnés en fonction du circuit. Le pilote n'a plus besoin de manipuler les palettes dissimulées derrière le volant, sauf s'il le désire. Les rapports passent au régime idéal et au couple optimal. Comme le dit Olivier Panis, qui reste néanmoins méfiant sur le système, "plus besoin de suivre le sapin de Noël des petites lampes vertes, jaunes et rouges pour changer de vitesse au bon moment !"



Powered by Acer

Offrez-vous la puissance de l'AP04...

Acer vous remercie de votre enthousiasme et vous propose de bénéficier de conditions particulières sur l'achat de deux modèles de portables TravelMate.

Fondé en 1976, ACER est un des principaux fabricants mondiaux d'ordinateurs ; il offre une large gamme de produits informatiques, depuis les serveurs haute performance et les PC de bureau multimédia, en passant par les portables, les composants et les périphériques d'ordinateur.

ACER est également leader dans l'équipement Internet grâce à ses services, ses conseils et son savoir-faire technologique. Le Groupe se compose de près de 35 000 employés répartis dans 42 pays. Il réalise un CA de 10 milliards de US \$ et a décidé en 2001 de devenir le partenaire moteur de l'écurie Prost Grand Prix.

TravelMate 210T

Intel® Celeron® 700Mhz / 10Go / 64Mo / Lecteur de CD et disquettes
Modem / Ecran 12.1" TFT / Windows® ME / Réf : 91.40R01.00F

Prix Club : 8 990 TTC* au lieu de 11 470 TTC
(prix public constaté).



TravelMate 527TXV

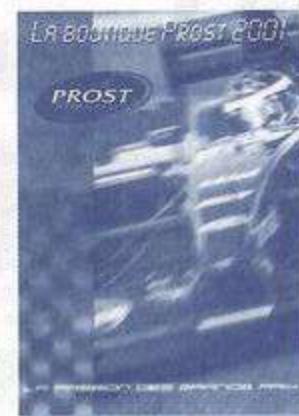
Intel® PIII 800Mhz / 10Go / 128Mo / Lecteur de DVD et disquettes
Modem / Carte réseau / Ecran 14.1" TFT / Windows® ME / Réf : 91.41H01.TJF

Prix Club : 15 990 TTC* au lieu de 18 100 TTC
(prix public constaté).

Pour recevoir une documentation et pouvoir bénéficier de la remise exceptionnelle, remplissez le bon de réservation ci-joint et renvoyez-le à :

Opération Acer / Prost Grand Prix Le Club - 95231 Soisy-sous-Montmorency cedex.

* dans la limite des stocks disponibles



CATALOGUE PROST GRAND PRIX 2001

Découvrez à l'intérieur les remises réservées aux membres de Prost Grand Prix Le Club !

EN CADEAU !

Pour toute commande de 800 FF et plus, 6 mois d'abonnement à Sport Auto offerts !



L'AP04 en série limitée !



Qui n'a jamais rêvé de s'offrir une AP 04 ?

Aujourd'hui, c'est possible, la maquette de la voiture au 1/6^{ème} vient de sortir ! Réalisée à la main comme celles des années précédentes, à partir de carbone, aluminium, fibre de verre, résine, elle vous sera livrée sous cloche plexi. Aucun détail ne manque et les pneus ont même un toucher souple ; dimensions : 750 x 350 x 90. Attention, 5 exemplaires "Edition Limitée GP DE FRANCE 2001" accompagnés d'un certificat numéroté, et authentifiés par une plaque métal sont disponibles. Profitez vite de notre prix spécial Club : 6 400 F au lieu de 8 400 F !

Passez votre commande auprès de :

APOLE - Circuit de Magny-Cours - 58470 Magny-Cours.

Tél. : 03 86 21 24 33 - Fax. : 03 86 58 00 00 - E-mail : mc98@wanadoo.fr

Le Club organise pour vous un stage de pilotage sur Porsche Carrera Cup 280ch...

...le vendredi 19 octobre prochain, histoire de continuer un peu les vacances ! Ce stage d'une journée se déroulera sur le circuit de Bois Guyon à 45 mn de Paris ouest.

Au programme :

- Cours théoriques sur la sécurité en course, prise en main des voitures, freinage, étude de trajectoire, notions de pilotage.
- 6 séries de 6 tours au volant de cette voiture mythique, ainsi qu'un baptême de piste (3 tours) aux cotés d'un pilote confirmé. Podium, remise de trophées et champagne clôtureront cette journée qui restera gravée dans vos mémoires !

Le prix négocié est de 1 990 F par personne pour un minimum de 20 personnes inscrites (à titre indicatif, le prix pour 1 personne sur un week-end est de 2 690 F) ; alors, parlez-en autour de vous ! Inscriptions à : Stage Porsche - Prost Grand Prix Le Club - 95231 Soisy-sous-Montmorency (avant le 4 septembre 2001)

Demande de renseignements auprès de la société ProPulsion : stage "Challenge Pilotage Porsche" Tél. 01.48.70.84.84 - e-mail : pro-pulsion@libertysurf.fr - Internet : <http://www.pro-pulsion.com>.



Jouez et dansez avec Europe 2 ! La Playlist EUROPE 2

Vous voulez danser tout l'été ?

Voici un certain nombre de titres qui devraient vous y aider !

DE PALMAS	UNE SEULE VIE
MADONNA	WHAT IT FEELS LIKE
DIDO	HERE WITH ME
DEPECHE MODE	DREAM ON
AXEL BAUER/ZAZIE	A MA PLACE
U2	ELEVATION
TOP LOADER	DANCING IN THE MOONLIGHT
KELLY JOYCE	VIVRE LA VIE
HOOVERPHONIC	MAD ABOUT YOU
COLDPLAY	YELLOW
ROBBIE WILLIAMS	SUPREME
SUPERMEN LOVERS	STARLIGHT
SHIVAREE	GOODNIGHT MOON
ARNO ELIAS	UNE QUESTION D'HABITUDE
SADE	KING OF SORROW
R E M	IMITATION OF LIFE
VANESSA PARADIS	QUE FAIT LA VIE
EMMA BUNTON	WHAT TOOK YOU SO LONG ?
CRAIG DAVID	WALKING AWAY
FLORENT PAGNY	TERRE
ORGANIZ	YOU TO ME ARE EVERYTHING
MARC LAVOINE	LE PONT MIRABEAU
WYCLEF JEAN/MARY J. BLIGE	911
EAGLE-EYE CHERRY/NENEH CHERRY	LONG WAY AROUND
ANASTACIA	COWBOYS AND KISSES



Question 1 : Combien d'adhérents étaient présents à la Convention Nationale des Supporters de 1999 ?

Question 2 : Combien de points l'écurie Prost Grand Prix a-t-elle marqué depuis sa création jusqu'au dernier Grand Prix du Canada ?

DEPÉCHEZ-VOUS, IL N'Y A
QUE 20 COMPILES
SIMPLY THE BEST À GAGNER !

Pour le Club, c'est déjà la Rentrée : Rendez-vous à Magny-Cours le 5 septembre !

Pas question de louper la Convention Nationale des Supporters !

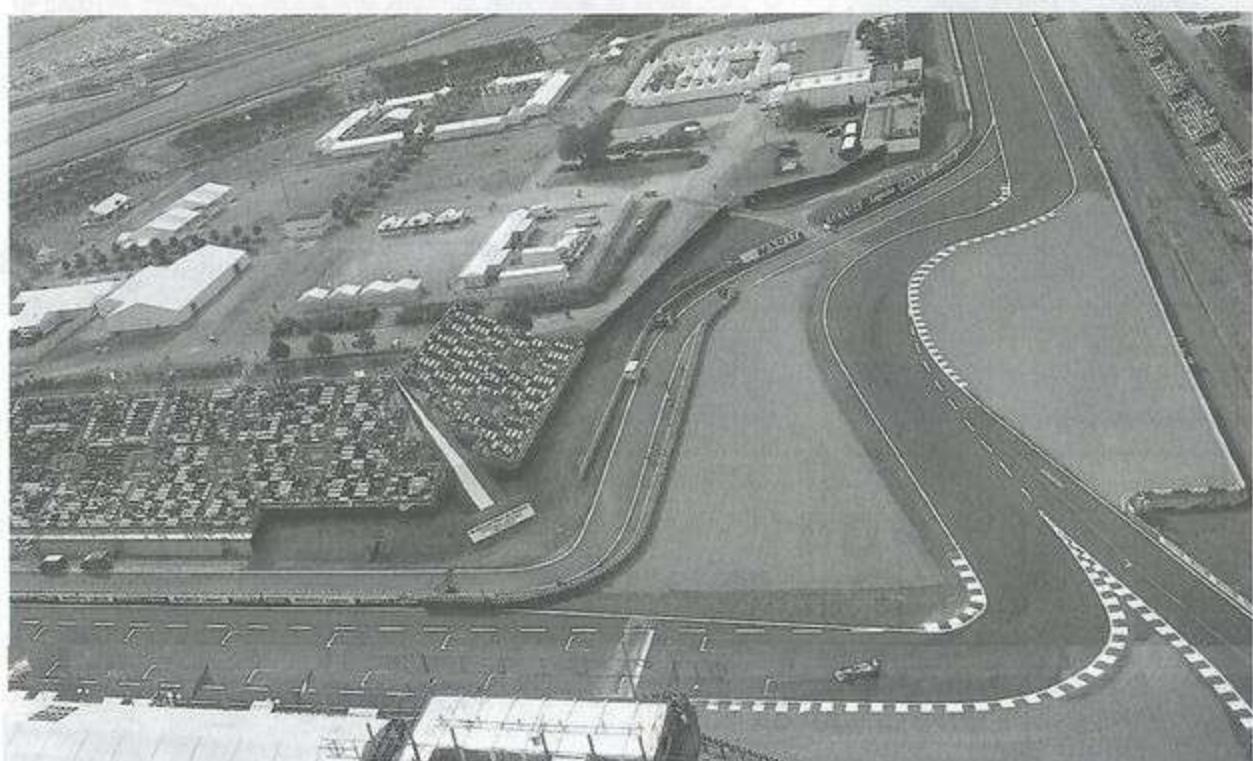
S'il est une journée à marquer d'une pierre blanche (bleue), c'est bien celle-là ! Imaginez : assister une journée entière aux essais privés réservés aux équipes F1 équipées en Michelin, visiter le paddock de Magny-Cours, arpenter l'allée des stands comme un VVIP (c'est une trouvaille du GP de Monaco : les Very Very Important Persons), déjeuner sur la terrasse au-dessus des loges, voir de près pilotes,

mécaniciens et voitures, et même avec un peu de chance faire un tour embarqué du circuit, tout ça sera possible ! Et aussi rencontrer des supporters venus de la France entière, mettre un visage sur les pseudos du Forum Internet, échanger, discuter, faire dédicacer photos, Carnet de la Saison ou T-shirt Spécial Convention, etc., etc. Alors, réservez dès aujourd'hui votre mercredi 5 septembre, vous avez rendez-vous dans la

Nièvre ! Pour la 2^{me} fois, Prost Grand Prix Le Club organise sa grande Convention des Supporters pendant une séance d'essais FOA. En 1999 nous étions 3 600, et ceux qui s'étaient déplacés avaient eu la surprise de voir Alain Prost venir leur parler pendant le déjeuner. Et cette année pour être sûr de ne rien manquer de cette journée, inscrivez-vous dès maintenant. Vous recevrez le Pass Collector qui vous permettra de pénétrer

sur le circuit dès 8h du matin (parking VIP gratuit), et d'accéder à toutes les tribunes jusqu'à la fin de l'après-midi. Grâce à ce pass, vous pourrez également visiter à tarif préférentiel le Musée Ligier, et rouler sur la piste de Kart, mais la journée sera-t-elle assez longue pour tout voir, tout faire ? Cochez dès maintenant le 5 septembre sur votre agenda ! Il ne vous en coûtera que 350 F pour un adhérent au Club et 390 F pour

invité non membre. Vous pourrez en effet inviter une personne de votre choix et ainsi faire découvrir le Club à ceux qui ne le connaissent pas encore ! Retournez le coupon joint à la lettre d'accompagnement de ce Journal, avec votre règlement à l'adresse suivante : Convention 2001 - Prost Grand Prix Le Club - 95231 Soisy-sous-Montmorency Cedex



Un aperçu du programme :

- 8h30/10h : Contrôle des invitations à la tente du Village.
- 10h/11h30 : Visite du Paddock.
- 11h30/13h : Déjeuner Terrasse Paddock Club.
- 13h/13h40 : Visite des stands.
- 13h45/14h : Conférence de presse.
- 14h/17h : Visite du Paddock.
- 17h05 : Fermeture de la piste.



Les Questions

Commandez dès maintenant le tee-shirt Convention Collector

Pendant que vous vous prélassiez au soleil, nous vous préparons une super tenue de rentrée ! Le T-shirt Convention 2001 est sous presse ! Voici en avant-première le look que nous avons étudié pour lui : vous pourrez vous le procurer en écrivant à :

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

GP d'Italie, à vos billets !

L'an dernier, c'était le GP de Belgique, cette année Prost Grand Prix Le Club vous propose d'assister entre supporters au GP d'Italie, les 14, 15 et 16 septembre prochains au prix de 1 695 F par personne. Mais attention, le nombre de places est super limité ! Monza se dispute toujours à guichets fermés ! Il y a 50 places à vous partager, pas une de plus ! Situées dans la tribune Parabolic Lateral Stand (tribune 21), elles vous permettent de voir l'entrée des voitures dans la mythique Parabolique et de les suivre sur tout le circuit : un écran géant est placé juste en face ! De plus les billets vous permettent d'accéder à toutes les tribunes pendant la journée de vendredi, avis aux RTTistes ! Pour réserver, retournez le bon de commande ci-joint dûment rempli à :

Tribune Bleue GP d'Italie
Prost Grand Prix Le Club
95231
Soisy-sous-Montmorency cedex.

Que signifie PSN sur les voitures ?

PSN (Pan-American Sports Network's) est l'un des plus importants partenaires 2001 de Prost Grand Prix. La société, plate-forme sportive et médiatique totalement intégrée, a été lancée en Amérique Latine le 15 février 2000. Dès sa deuxième année d'existence, ce réseau dépasse le cap des 10 millions d'abonnés au câble et au satellite (soit 40 millions de téléspectateurs). Plus d'un tiers de la programmation de PSN est consacré à la diffusion exclusive et en direct de grands événements sportifs, particulièrement le championnat de football d'Amérique Latine ainsi que les qualifications de la Coupe du Monde 2002.

PSN diffuse également les 17 Grands Prix du Championnat du Monde de Formule 1 en exclusivité et en direct à travers toute l'Amérique Latine (à l'exception du Brésil). En janvier, PSN a annoncé la création d'un partenariat global avec Pelé qui interviendra dans diverses émissions et programmes marketing de PSN.

Certains reportages de fond tirés des émissions télévisées de PSN peuvent être consultés sur le site PSN.com.

La décoration de l'AP 04 est-elle définitive ?

L'identité visuelle d'une F1 répond à des attentes très précises en termes d'impact, de reconnaissance, de trace. Quand la voiture passe à plus de 300km/h devant les caméras de télévision, chaque détail compte : couleurs, emplacement des logos des sponsors, graphisme de l'ensemble. Des études sont menées pour juger de la perception générale et de la visibilité des marques inscrites sur la carrosserie à différentes vitesses (ce ne sont pas forcément les plus gros caractères qui passent le mieux). Ainsi le bleu Prost Grand Prix a-t-il été modifié l'an dernier pour être plus percutant sur des pistes à macadam très sombre par temps couvert... On a ajouté une touche de fluo dans le rouge Ferrari pour qu'il passe mieux à l'écran, les couleurs Jordan sont particulièrement étudiées ; quant aux tons et à la technique de décoration des McLaren, ils sont tout simplement déposés, pour que personne ne s'en inspire... Pour en revenir aux AP 04, leur look actuel est figé jusqu'à ce que qu'un nouveau sponsor vienne changer les choses...

