

Vite

L'interview

D'où viens-tu Burti ?

Mais qui est donc ce jeune Brésilien qui vient égaler notre Jean national aux essais comme en course à Magny-Cours ? Une interview complète et exclusive de Luciano, en page 1.

Même le ciel était en bleu...

Un bien beau week-end pour les 110 000 spectateurs présents au GP de France... et particulièrement chaud pour les supporters de l'écurie Prost Grand Prix ! Nous étions avec vous dans les tribunes. Toutes les photos en pages 2 et 3.

Un métier très attachant...

Attachée de presse chez Prost Grand Prix, tout sauf un job à mi-temps... 35 heures où êtes-vous ? Virginie Papin, sur le pont 24 heures sur 24, nous dévoile les secrets de son métier, page 4.

L'AP 04 en mouvement.

De sa naissance à sa retraite, une F1 est un animal mutant... Franck Doyen nous expose les différents changements intervenus sur l'AP 04 et fait le point sur son développement aux 2/3 de la saison, en page 4.

Motor-home, sweet motor-home...

Ceux d'entre vous qui étaient à Magny-Cours les ont vu... de loin, mais ils sont tellement imposants qu'on ne risque pas de les manquer... Qu'est-ce qui pousse les écuries à concevoir des motor-homes toujours plus impressionnants ? Réponse en page 5.

Trajectoires et sécurité.

"Bienvenue au Québec !" Tout le monde connaît le fameux mur du circuit de Montréal, en particulier certains pilotes ! Comment sont calculées les aires de dégagement, les angles des échappatoires, les zones de sécurité ? Là non plus, rien n'est improvisé ! Page 6.

Un tour à Las Vegas...

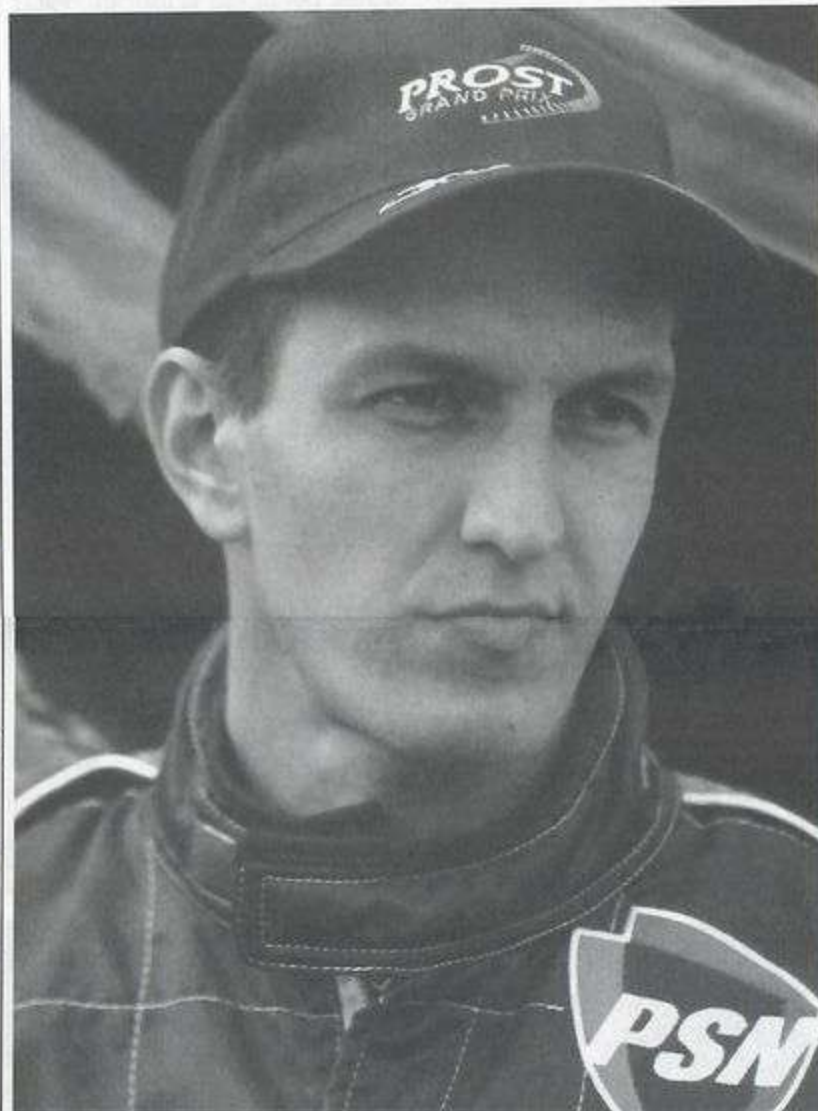
Un bon plan Club pour cet été : aller prendre un verre dans un NASCAR Café aux Etats-Unis ! Ça tombe bien, il y en a justement un à Las Vegas ! Pour en avoir plein les yeux, rendez-vous page 7.

...en attendant le 5 septembre !

Infos, conseils, détails sur votre Convention des Supporters à Magny-Cours, en page 8.

Initiales L.B.

La date du 16 juillet restera sans doute à jamais gravée dans la mémoire de Luciano Burti. Il y a tout juste un an ce jour-là, le jeune "pauliste" de 25 ans réalisait le rêve qui le tenait depuis plusieurs saisons : piloter en Grand Prix !



bon pilote et il se consacrera à 100% à l'écurie." Le présent lui donne raison).

PGPLC : Quand avez-vous piloté l'AP 04 pour la 1^{re} fois ?

L.B. : La date exacte, je ne l'ai pas vraiment en mémoire ; je sais juste que c'était avant le GP d'Espagne, lors d'une séance d'essais privés à Silverstone. Je n'ai fait que quelques tours, car la rédaction des contrats n'était pas encore terminée, et nous n'avions qu'une journée pour tout faire. Les choses n'étaient pas simples du tout et j'avais du mal à me concentrer au volant. De plus il pleuvait et j'ai surtout essayé de régler quelques détails concernant ma position de conduite et regardé si rien ne me gênait à l'intérieur du cockpit. Mais je n'en savais pas beaucoup plus sur la voiture.

PGPLC : Et la 1^{re} fois que vous avez pris le volant d'une F1 ?

L.B. : Ça remonte à novembre 1998. C'était à Barcelone, et la voiture était une Stewart. Je faisais mes débuts sur cette monoplace en même temps que Johnny Herbert dont c'était également la première prise en mains, mais lui avait une autre expérience !

PGPLC : Quelle impression cela fait-il de se retrouver dans un team français ?

L.B. : C'est plutôt pas mal... Je me suis senti tout de suite à l'aise, et les membres de l'écurie m'ont facilité la tâche. Je venais d'une écurie anglaise où les gens sont par définition un peu plus distants. En France, vous êtes plus proches de nous autres Brésiliens ; il y a un côté latin qui se ressent dans les relations quotidiennes. On rit plus facilement !

PGPLC : Y a-t-il des différences dans l'implication ou la manière de travailler entre Anglais et Français ?

L.B. : En Formule 1, la motivation est partout, à chaque instant, chez le pilote lui-même comme chez tous les membres de l'écurie ; et cela que la voiture marche bien ou moins bien. Jaguar est une grosse machine par rapport à Prost, mais j'ai toujours vu les gens travailler avec le même sérieux et la même envie. Avoir confiance dans son travail et dans celui des autres c'est fondamental, c'est comme ça qu'on avance. Si je suis venu chez Prost Grand Prix, ce n'est pas parce que je pense forcément que la voiture est meilleure ou que les gens sont plus professionnels ; ils le sont tous à ce niveau de compétition. Non, c'est parce que j'ai une idée de la carrière que je veux faire, et je pense que l'écurie d'Alain est un bon choix pour moi, dès cette année.

PGPLC : La langue française n'est-elle pas un handicap pour vous ?

L.B. : C'est effectivement une difficulté, mais vous savez maintenant tout le monde parle anglais ; en plus je connais un peu l'italien, et chez Prost, un certain nombre de personnes parlent italien. Les difficultés sont mineures.

PGPLC : Vous vous retrouvez aux côtés de 2 pilotes d'expérience, Alain et Jean. Quel effet cela fait-il ?

L.B. : Je dirais que c'est très appréciable ! J'ai connu la même situation avec Jackie Stewart qui m'a beaucoup appris lui aussi. En plus chez Prost, il y a Pedro Diniz, ça fait 3 pilotes costauds ! Ça m'encourage et ça me rend optimiste pour les courses futures ! Alain me conseille bien, c'est quelqu'un de très simple et à l'accès facile. Quand il s'est retiré c'était en pleine gloire, et il est encore très proche du pilotage actuel. Jean a bien sûr beaucoup de pratique. Il va très vite, il me pousse, c'est quelqu'un de très sympa au quotidien. Non c'est plutôt bien d'avoir ces trois personnalités à mes côtés !

PGPLC : Et les circuits sur lesquels vous courez, vous les connaissez tous ?

L.B. : Oh non ! Loin de là ! Je ne connaissais pas l'Australie, la Malaisie, Saint Marin, Monaco, le Canada. Je ne connais toujours pas Indianapolis, le Nürburgring et Suzuka ! Mais ça ne m'affole pas trop ; si la voiture est bonne on apprend vite. En revanche quand les choses ne se passent pas comme vous le voulez c'est plus difficile ; ainsi j'ai un mauvais souvenir du Canada ! Parfois on se sent bien aux essais du vendredi puis les choses se dégradent après ; si la voiture n'est pas au top, vous n'êtes pas au top dans votre tête. Regardez Jenson Button, l'an dernier ici même (à Silverstone) c'était un héros mais ça a changé cette année... En fait, j'aime les circuits rapides avec de grandes courbes comme ici à Silverstone. J'apprécie également Magny-Cours et Spa.

PGPLC : On ne vous voit pas souvent à l'usine. Est-ce par manque de temps ou parce que vous n'avez pas besoin d'y venir ?

L.B. : Non, c'est par manque de temps. Quand j'étais chez Jaguar, j'y passais au moins une fois par semaine, mais là le rythme est tellement élevé que c'est difficile pour moi d'aller à Guyancourt. Vous savez, on quitte les Grands Prix le dimanche soir, le mardi on est déjà en essais... Si je veux faire un tour chez moi, continuer de m'entraîner, régler tous les problèmes, il ne me reste pas beaucoup de temps. Quand les choses se seront stabilisées, je compte bien venir plus souvent à l'usine. C'est important de rencontrer les gens qui travaillent avec vous, de discuter, d'échanger. En même temps, l'usine pour un pilote c'est la piste ! Mon boulot c'est d'être préparé au mieux pour tourner ; vous savez, des gens comme Barrichello ou Irvine ne mettent jamais les pieds à l'usine. Michael Schumacher en revanche y passe sa vie. Chacun son style.

PGPLC : Comment travaillez-vous avec un pilote aussi atypique que Jean ?

L.B. : Nous collaborons pour tirer le meilleur parti de la voiture. Quand nous nous battons l'un contre l'autre c'est pour améliorer le set-up de la voiture.

(suite p.3)

Rumeurs de saison :

Toujours plus vite

La guerre des pneus, les progrès de l'aéro, la sophistication technologique conduisent à une impressionnante amélioration des temps au tour sur les circuits du Championnat du Monde. Depuis le début de la saison, toutes les pole 2000 ont été battues : de 3'552 à Melbourne, 2'177 à Sepang, 0'331 à São Paulo, 1'660 à Imola, 2'773 à Barcelone, 0'848 à Spielberg, 2'025 à Monaco, 2'657 à Montréal, 2'583 au Nürburgring, et... 2'643 à Magny-Cours ! On a beau tout faire, difficile de ralentir... le progrès !

Un virus chez McLaren ?

Cinq fois calés (recalés) sur les pré-grilles ou les grilles de départ depuis le début du Championnat, les moteurs et les systèmes électroniques des McLaren ont laissé de mauvais souvenirs à leurs pilotes. Comment expliquer que tout fonctionne bien en essais privés ou officiels, et que tout à coup les voitures refusent de démarrer pour la course ? Les monoplaces actuelles renferment une telle technologie embarquée que tout – sur le papier en tout cas – paraît possible ; de là à insinuer que des hackers à la solde d'on ne sait qui pourraient s'amuser à glisser un ou deux virus par-ci par-là... "Rien ne nous permet de le penser, c'est une histoire sans fondement" se dépêche de préciser Wolfgang Schattling, responsable de la communication du team. Oui, mais...

Deux p'tits nouveaux en F1

Parmi les "rookies" de la F1, deux nouvelles marques devraient bientôt faire parler d'elles ; Panasonic tout d'abord qui vient de signer un contrat de 3 ans avec Toyota : 30 millions de dollars à venir pour le futur team japonais ! Panasonic sera le "sponsor titre" des monoplaces rouges dès l'an prochain. Autre entrée, à plus long terme sans doute : celle de Hyundai, désireuse de prouver au monde la qualité de ses produits et de sa technologie. Avec une ambition : se placer sur la niche des voitures de sport haut de gamme style BMW ou Porsche... Bonne chance !

Quels moteurs pour 2002 ?

La saison des transferts est ouverte, pour les pilotes, comme pour les moteurs ! Depuis le GP de France, les paddocks bruissent des nouvelles les plus folles : moteur Cosworth V10 pour les Arrows ou les Minardi 2002, moteur Asiatech ou Renault pour votre équipe fétiche, moteur BMW pour un second team basé en Suisse (Sauber), et puis quoi encore ? De leur côté, les représentants des mêmes motoristes se réunissent pour discuter de l'après 2006 : quelle cylindrée pour le moteur F1 du futur ? 2,5 L ? Quelle conception ? Turbo-diesel, moteur hybride ? Tout reste possible, à 5 ans de l'échéance qui devrait voir un nouveau règlement prendre le relais de l'actuel.

Le record tient toujours !

Nul doute que Michael Schumacher réussira à gagner plus de 51 fois d'ici la fin de sa carrière, prévue en 2004. Cela signifiera-t-il pour autant qu'il faudra le considérer comme le meilleur pilote de l'histoire de la F1 ? Ce n'est pas forcément l'avis du premier intéressé, Alain Prost. "Michaël est bien évidemment l'un des tous meilleurs. Je ne dirai jamais qu'il est le meilleur, ou bien que je peux postuler à ce titre, pas plus que Fangio. Certaines personnes prétendent que Schumacher est le meilleur de tous. Je pense personnellement qu'il est impossible de dire cela. Michael est très rapide et très intelligent, et a surtout réussi à trouver en Ferrari une situation idéale, où il peut pleinement s'exprimer, dans une ambiance formidable au sein d'une écurie très spéciale." Premier Français champion du monde, un record que personne ne pourra lui enlever, Alain Prost a connu des générations de F1 très différentes... "Lorsque j'ai raccroché mon casque je pensais qu'Ayrton battait mon record de victoires. Il en avait 41, et ça aurait pu prendre 1, 2 ou 3 ans, c'était possible. J'étais déjà préparé à perdre le record ; le fait que Michael en soit très proche ne change donc rien pour moi, mis à part le fait que je dois en permanence répondre à cette sempiternelle question. Je fais partie de l'histoire de la F1 et c'est là l'essentiel. Bien sûr, on peut penser que garder ce record à vie aurait été important, mais bien plus important est le fait d'être toujours présent pour pouvoir assister à l'établissement de nouveaux records, principalement lorsque vous avez couru pendant vingt ans."

L'AP04, fille de pub...

Le lendemain du GP d'Espagne, les camions de l'écurie Prost Grand Prix étaient toujours sur le circuit de Barcelone, avec une partie des mécaniciens. Mais ils n'étaient pas seuls : une équipe de production espagnole les avait rejoints. Au programme, le tournage d'un spot de pub pour le compte d'Adelco... Espagne, car à priori nous ne verrons jamais les magnifiques images de l'AP 04 en plein ravitaillement. Dommage, les plans sont superbes, en qualité cinéma. Au volant, un jeune pilote que l'on ne reconnaît pas, mais vous devinez sûrement de qui il s'agit ! Anecdote pour vous mettre sur la piste : son peu d'expérience aidant, il se fit une frayeur lors d'une prise en freinant 10 m trop tard lors d'une simulation de pit stop !

Michaël et Mika rescapés de Monza...

Ils ont déjà partagé un certain nombre de premières lignes, de victoires, les voilà maintenant "frères de crash" ! Tous deux sont en effet sortis de la piste de Monza, à quelques jours d'intervalle, à 300 km/h, sans bobos ! Pour Hakkinen, c'est apparemment un bris de suspension arrière qui a causé l'accident ; pour Schumacher, c'est le fond plat détérioré qui aurait contribué à l'envoyer dans les rails... Champions inoxydables, ou pilotes bénis des Dieux, ces deux là se souviendront longtemps de juillet 2001 !

"Même le ciel était Magny-Cours 1^{er} juillet, le



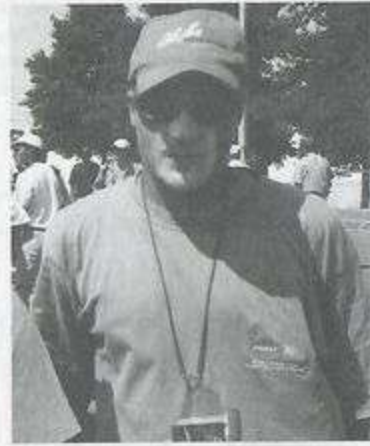
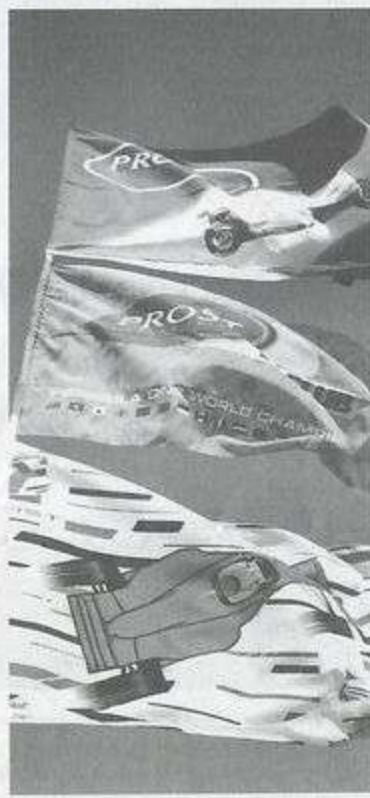
"Ils sont venus, ils sont tous là...", vous connaissez la chanson ! Et bien ils étaient, vous étiez des milliers à en entonner le refrain ! Drapeaux, banderoles, calicots, posters, cornes de brume et maquillages, toutes les panoplies étaient de sortie pour ce superbe week-end de GP, comme vous le montre notre reportage photo. Pas déçus pour un sou, les supporters de Prost Grand Prix étaient partout. Au bureau d'accueil, dans les tribunes, face aux stands, au village et le long des grillages qui fermaient le paddock.



en bleu..."

GP de France vu du Club.

Partout enthousiastes, optimistes, heureux, prêts à s'enflammer, même si... même si ! Depuis, Jean Alesi s'est expliqué, et l'écurie a fait amende honorable : oui, il y avait un "loup" sur sa voiture ! Andy Le Fleming, son ingénieur d'exploitation, révèle que le nouveau fond plat installé sur la voiture de Jean provoquait des pertes d'appui soudaines rendant la voiture difficile à conduire (la voiture pompait et décrochait sans prévenir à cause d'une incompatibilité entre le nouveau fond plat et les réglages de hauteurs de caisse utilisés). Allez, c'était un beau week-end quand même et personne n'oubliera, en plus des F1, la démonstration magistrale du Mirage 2000 au dessus du circuit. En pleine chaleur (il faisait près de 40°) on en eut froid dans le dos !



Cependant, dans les briefings et les séances d'essais libres, nous échangeons nos idées et nos voitures sont d'ailleurs proches l'une de l'autre.

PGPLC : Avez-vous un souvenir particulier depuis votre arrivée dans l'écurie ?

L.B. : Oui, il y a Barcelone bien sûr, parce que ma situation venait de changer. Il fallait que je réponde à plein de questions, que je rencontre des gens que je n'avais pas forcément envie de voir. La semaine avait été folle entre mon départ de chez Jaguar, mon arrivée chez Prost Acer, les doutes, les "amis" qui me disaient que j'avais fait une bêtise, la pression, dur, dur !

PGPLC : Et le GP de France, ça s'est passé comment ?

L.B. : Pas si mal que ça ! Bien sûr il y avait une super pression sur l'équipe et les voitures n'étaient pas très performantes. Tout le monde nous espérait dans les points, mais c'était impossible. Il y eut très peu d'abandons, et je n'ai pu faire mieux que dixième. On n'avait pas eu le temps de tester le nouveau pack aéro, et on a fait les premières mises au point pendant les essais officiels. Ça ne pouvait pas marcher mieux.

PGPLC : Y a-t-il un pilote que vous admirez particulièrement ?

L.B. : Je dirais Senna, pour deux raisons : parce qu'il est allé au bout de sa passion et qu'il était Brésilien ! Ça compte ! Il a fait beaucoup pour le pays, pour les gens. C'est d'ailleurs difficile pour Rubens parce qu'on le compare toujours à Ayrton.

PGPLC : Que pensez-vous du toujours plus de technologie dans les voitures ? Auriez-vous aimé piloter à une autre époque ?

L.B. : Non j'aime bien les voitures actuelles et en même temps je pense que le pilotage des monoplaces sans assistance devait être très excitant. En fait si j'avais le choix, je serais bien ennuyé ! L'anti-patinage ou l'aide au départ sont quand même des progrès qui nous permettent d'aller plus vite.

PGPLC : Vous connaissez le Club des supporters de l'écurie. Qu'en pensez-vous ?

L.B. : Je ne connais pas encore très bien le principe du Club mais j'ai pu remarquer le soutien des supporters au GP de France et je trouve ça super d'avoir des gens qui nous encouragent sur les circuits. Pour eux comme pour tout le public, nous essayons de faire de notre mieux chaque dimanche de Grand Prix. Et puis, j'aurai l'occasion de me rendre compte de façon plus importante du soutien des supporters lors de la Convention du 5 septembre !

PGPLC : Vous vous êtes fixé un objectif pour cette saison ?

L.B. : De nombreux journalistes et même certains de mes amis pensent que j'ai une revanche à prendre contre Jaguar ou même que je ne pense qu'à arriver devant les voitures de Pedro ou d'Eddie. Mais en fait je me bats contre les 21 autres pilotes et mon but c'est d'être un jour plus rapide qu'eux tous ! J'aimerais en tout cas ramener quelques points cette saison, mais ça ne va pas être facile ; la plupart des voitures sont fiables, les Ferrari, les McLaren, les Williams sont forcément devant et nous manquons encore de performance, mais bon, comme vous dites "j'y crois", alors rendez-vous en octobre !



Luciano Burti en quelques dates...

- 2001 :** Embauché par l'écurie Prost Grand Prix pour la saison 2001.
- 2000 :** Quatre Grands Prix pour l'écurie Jaguar Racing. Embauché comme pilote officiel de l'écurie Jaguar pour disputer la saison 2001 en Formule 1. Début au Grand Prix d'Autriche, en remplaçant Eddie Irvine. Termine à la 11^{ème} place. Pilote essayeur de l'écurie Jaguar.
- 1999 :** Classé deuxième au Championnat Anglais de Formule 3.
- 1998 :** Classé troisième au Championnat Anglais de Formule 3. Fait son premier essai en Formule 1.
- 1997 :** Vainqueur du Championnat Anglais de Formule Vauxhall.
- 1996 :** Classé troisième dans le Championnat Anglais de Formule Vauxhall Jr. Champion du Championnat d'hiver de Formule Vauxhall.
- 1995 :** Champion Paulista (São Paulo, Brésil) de Karting. Champion des 24 heures du Brésil de Karting.
- 1994 :** Classé quatrième au Championnat Paulista (São Paulo, Brésil) de Karting. Vainqueur du Championnat Sud-Américain de Karting. Vainqueur du Championnat Ouvert de Karting. Vainqueur du Championnat Pakalolo de Karting. Classé cinquième au Championnat Panaméricain de Karting. Classé huitième au Championnat du Monde de Karting.
- 1993 :** Classé septième au Championnat Paulista de Karting. Classé troisième au Championnat d'été de Campinas, Brésil.
- 1992 :** Classé cinquième au Championnat Paulista de Karting. Classé troisième au Championnat Pakalolo de Karting. Championnat Panaméricain de Karting.
- 1991 :** Fait ses débuts dans le Karting.

“Lorsque par hasard j’ai vu mon premier GP à la télévision en 1994, j’étais loin d’imaginer que je deviendrais quelques années plus tard la porte-parole de l’écurie bleue !”

Virginie Papin, attachée de presse de Prost Grand Prix nous parle de son métier, devenu passion au fil du temps...

“Dire que je me destinais à une carrière de prof de français...” se souvient Virginie Papin, “ça me semble bien loin, pourtant je n’ai fini mes études (Bac B, khâgne, hypokhâgne, licence et maîtrise de Lettres) qu’il y a quelques années !” Souriante, dans sa tenue bleue officielle Prost Acer, Virginie, 26 ans, nous parle des fonctions qu’elle occupe depuis décembre 1999 au sein de l’écurie : “Je ne voulais pas entrer dans le professorat tout de suite, sans avoir fait autre chose ; aussi je me suis inscrite dans une agence d’interim, histoire de voir, et c’est comme ça que je suis arrivée chez Prost Grand Prix. A l’époque en janvier 1998, l’usine de Guyancourt n’était qu’un chantier et les bureaux de l’écurie étaient situés rue François 1^{er} à Paris ; j’ai commencé comme standardiste...” En quelques mois, l’écurie grandit, et s’installe à côté de Saint Quentin en Yvelines ; le service marketing s’étend, Virginie en fait partie. Puis la précédente attachée de presse quitte Prost Grand Prix ; la place est libre, on la lui propose. Virginie Papin se retrouve “voix officielle” de l’écurie bleue, interface entre les médias et les personnalités phares du team que sont le Président, le Directeur Technique, le Directeur Sportif, les ingénieurs de piste, les pilotes, etc. “Je prends les rendez-vous avec la presse, j’accompagne certaines interviews, je m’assure que le discours des uns et des autres respecte bien les grandes lignes que nous nous sommes fixées, et que les prises de parole ne s’éloignent pas trop de certaines normes. Mais l’une de mes occupations les plus prenantes est la production de communiqués de presse tels que ceux que nous diffusons aux membres Top Team du Club ; nous en émettons après chaque séance d’essais et chaque course, lors des week-ends de GP

comme pendant les essais privés, en anglais et en français, sans oublier la F 3000 ! Il faut alors pouvoir rédiger vite dans des conditions pas toujours faciles, au sein du motor-home... et du brouhaha.”

Répondre aux attentes et aux souhaits de journalistes toujours plus nombreux, avides de scoops, de petites phrases n’est pas chose facile, surtout lorsqu’on est au service de personnalités aussi fortes que celles de Jean Alesi, Alain Prost, Joan Villadelprat ou Henri Durand... “C’est aussi cela le côté passionnant de mon job, côtoyer quotidiennement Alain Prost, beaucoup plus accessible qu’on ne l’imagine, proposer des idées de reportages, évenementialiser certains entretiens, faire mieux connaître la F1 auprès de cibles nouvelles, être une force de proposition... le métier est beaucoup plus riche qu’on ne le croit”. En dehors des médias, il y a aussi les partenaires, également demandeurs d’infos, de communiqués, de communication. “Nous trouvons des idées pour qu’eux aussi soient satisfaits, et puissent exploiter au mieux leur engagement à nos côtés ; il reste beaucoup à faire, parfois je me sens un peu seule par rapport à d’autres écuries où le poste d’attaché de presse est doublé ; en échange je profite d’une proximité et d’une qualité de contacts particulières ; au coude à coude avec le staff de début mars à fin octobre, je sens chaque jour battre le pouls de l’écurie ; que les choses aillent bien ou mal à l’usine ou sur la piste, je n’échangerais pas ma place pour un empire !” Même quand il y a de mauvaises nouvelles à annoncer ? “Oui, c’est là qu’il faut faire preuve de diplomatie et de souplesse ; en dire juste assez, peser ses mots, prévoir les interprétations qui seront faites des propos tenus, avoir une attitude très Quai d’Orsay. Je pense alors que mes études me sont bien utiles ! Le plus difficile est sans doute de



gérer les rumeurs, quand on sait quelque chose que les autres ne doivent pas savoir ; les secrets sont parfois lourds à porter, il faut pouvoir rester ferme en gardant le sourire...” Justement quelles sont les qualités requises pour réussir dans ce métier ? “Pas nécessairement connaître la F1 sur le bout des doigts, en tout cas pour débiter ; je

n’étais pas une passionnée de Grands Prix, loin de là, je le suis devenue sans toutefois être fan de tel team ou de tel pilote. En revanche, il faut aimer communiquer, savoir rédiger, avoir le goût des autres, être organisée, structurée, curieuse, et bien sûr au moins bilingue. Enfin il ne faut pas hésiter à frapper aux portes et tenter

sa chance quand elle se présente ! Ce ne sont pas forcément les écoles spécialisées qui apprennent tout ça !” A toutes ces dispositions, il faut évidemment ajouter la disponibilité : notre entretien a lieu à 10 heures du soir devant les stands du GP de France et la journée de Virginie Papin est loin d’être terminée !

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

Les mutations de l’AP 04.

Une F1 est une espèce en perpétuelle évolution : “d’un Grand Prix à l’autre, monoplace varie” pour paraphraser un auteur célèbre... L’AP 04 n’échappe pas à la règle. Deux séries de modifications importantes sont intervenues à l’occasion des GP de Monaco et GP de France, sans compter tous les petits détails qui font que la voiture de fin de saison n’a plus grand chose à voir avec celle née sur la table à dessin ! “Tous nos efforts visent à doter l’AP 04 d’une plus grande finesse”, confie Franck Doyen, responsable du développement aéro de l’équipe essais. “Nous cherchons à obtenir plus d’appuis pour la même résistance à l’avancement ; ce qui passe entre autres par un meilleur travail du fond plat, afin d’optimiser l’effet d’aspiration entre le plancher et le sol. Pour que le rendement soit top, que la suspension travaille bien, et donc que les pneus soient les plus efficaces, ce point – un problème d’angle avec la piste – est très important ; la solution que nous avons adoptée pour

le GP de France a d’ailleurs montré ses limites (NDLR : voir en page 2 l’explication d’Alesi). Nous avons également beaucoup travaillé sur l’aileron avant, le capot moteur, les barge boards, les dérives d’aileron arrière ; nous avons même modifié un des points d’attache de la suspension arrière à Monaco. En vue de ce même GP d’ailleurs, nous avons essayé 3 types d’ailerons avant, dont un à double volet, l’un incliné vers le haut, et l’autre vers le bas... Nous ne cessons de tester de nouvelles solutions aéro, et la soufflerie continue de tourner 24 h sur 24 !” La guerre des pneus ne facilite pas le travail des ingénieurs, car structures et gommes, elles aussi, continuent d’évoluer au cours de la saison. Les pneus Michelin, très tendres, ont besoin de beaucoup d’appui pour donner le meilleur d’eux-mêmes ; mais qui dit gros appui, dit aussi perte de vitesse de pointe ! “Ce serait si facile de braquer les ailerons de 2 ou 3 crans de plus... Ce qu’on peut faire sur des circuits



lents, à forte charge comme Monaco ou Budapest, est impossible à répéter à Monza, Hockenheim ou Magny-Cours...” Le développement, c’est un peu la quadrature du cercle : ce qu’on améliore ici



n’occasionnera-t-il pas une réaction en chaîne sur tel ou tel élément et au final sur le comportement général de la voiture ? C’est là que les pilotes ont un rôle primordial à jouer : leurs commentaires,

leur vécu dynamique confirment ou infirment les décisions prises au Bureau d’Etudes ; rien ne remplace encore la sensibilité d’un pilote sur la piste, et c’est tant mieux !

Motor-home, sweet motor-home !

Aux couleurs des écuries, toujours plus imposants, ils sillonnent fièrement l'Europe le temps d'une saison de F1.

Ces confortables salon-bureau - salle de gym, sont un espace-détente ambulant qui roule infatigablement de Grands Prix en essais privés, et de paddocks en parcs fermés...

Et les bus sont devenus motor-home... Désormais les paddocks ressemblent à Disneyland : motor-home à étages, téléviseurs à écrans plasma, lecteurs DVD, jacuzzis, salles de repos, de vidéo, on trouve tout derrière les stands. Si Benetton fut le premier à faire de ses motor-homes un véritable espace de rencontre, Jaguar a vite choisi la démesure ; BAR garde un faible pour le côté branché, Arrows préfère le registre terrasse de café, Williams BMW l'esprit bunker... Quant à Ferrari, les designers ont voulu donner du "sens" à ce qui ressemble de loin à une locomotive : le nouveau motor-home des Rouges est recyclable à 95 % ! Palme de la simplicité et de la convivialité, Jordan, parfaitement cohérent dans ses couleurs et son approche : on a envie de s'y installer pour y commander une boisson... jaune ! Chez Prost Acer pas d'esbrouffe, le fonctionnel et le rationnel prédominent. Deux bus à étage, deux terrasses au rez-de-chaussée, un cuisinot célèbre, une vie intense... Pour Jérôme Thémis, responsable du véhicule "presse" et Denis Thomas qui bichonne celui de la direction, la saison européenne ressemble à une course d'étapes. Feu vert une semaine avant le début de chaque Grand Prix ; pour rejoindre Monza par exemple, Jérôme met le contact le dimanche précédant celui de la course. Il restera près de 7 jours sur place. Arrivé sur le circuit, le rituel est immuable : avant d'entrer dans le paddock, le motor-home se refait une beauté. Gros nettoyage. Pour le "polish" on verra plus tard, quand les roues ne bougeront plus, parfaitement alignées à l'endroit indiqué par... Bernie ! L'installation des motor-homes est une affaire de rigueur, d'organisation et de méti-

culosité. On ne transforme pas deux bus en structure d'accueil aussi aisément que cela. Il faut d'abord positionner les véhicules au centimètre près. Puis installer les auvents sous lesquels viendront se glisser chaises et tables qu'un autre camion de l'écurie déposera plus tard.

Le motor-home dont s'occupe Jérôme constitue le centre névralgique de l'équipe marketing : elle y dispose de bureaux, tout comme la cellule communication. Ici se succéderont membres de l'écurie, journalistes, invités. Une vraie ruche !

Le mardi l'aménagement se poursuit. On règle les questions vitales... Eau, électricité, téléphone, il faut bien une journée pour "viabiliser" le campement. Puis avant que le motor-home ne soit réellement déclaré "bon pour le service", on s'assure que les ordinateurs, fax, téléphones, bref tout ce qui constitue la technologie embarquée est correctement branché et opérationnel. Le rush peut commencer. Tout le monde sera connecté !

Au premier niveau du motor-home, Jérôme vérifie pour la énième fois que l'ordinateur est bien relié à la prise téléphonique (hé oui, on est très Internet en F1 !), que le fax crache correctement ses premiers messages et que la photocopieuse est chargée en papier pour, entre autres, faxer les communiqués de presse de Virginie Papin. Dans ce bureau relié au monde entier, deux écrans de contrôle permettent de suivre séances d'essais et courses. On peut y lire les temps instantanés de chacun. Télévision dernier cri et installations vidéo complètent l'équipement sophistiqué de cette tour de contrôle à quatre roues.

A l'étage au-dessus, l'atmosphère est



recueillie. Ambiance feutrée, air conditionné. Pas un poil de moquette ne dépasse... Cuir et bois règnent en maîtres dans la salle de réunion, prête en permanence à recevoir clients ou staff marketing de l'écurie. Huit personnes peuvent y trouver place dans le calme et la sérénité. Les vitres fumées laissent passer une lumière tamisée ; c'est vraiment l'endroit parfait pour discuter ou signer... des contrats ! Téléviseur, magnétoscope, rien ne manque pour accueillir hommes d'affaires, préparer un briefing quand le besoin s'en fait sentir. Sous les sièges et en haut des cloisons, soigneusement rangés dans des placards, de multiples objets promotionnels et publicitaires attendent d'être consciencieusement distribués. Casquette, tee-shirts, stylos, carnets, tout ce qui fait rêver les fans que nous sommes, viendra plus tard compléter la panoplie des invités VIP ; VIP dont le motor-home sera le point de ralliement le temps d'un week-end. On viendra y voir les pilotes au détour d'une conférence de presse, on s'y montrera, on s'y rafraîchira, on y parlera boulot... On y suivra même le journal télévisé de l'une ou l'autre chaîne française, où que l'on soit en Europe. Vive le satellite !

Joan Villadelprat, Directeur Général de l'écurie, dispose lui aussi d'un bureau dans ce motor-home. Il peut y recevoir la presse internationale, régulièrement invitée à déguster les fameuses pâtes de Luigi, dont la réputation dépasse depuis longtemps le "simple" cadre du paddock ! Sous l'auvent enfin, une petite cellule réservée aux interviews des pilotes et des intervenants de l'écurie trouve tant bien que mal sa place. De mini-panneaux publicitaires vantant les mérites des partenaires de Prost Grand Prix en tracent les limites. Deux tabourets, un micro, ça tourne !

Dans ces buildings mobiles, rien n'est laissé au hasard. Aussi souvent que nécessaire, Jérôme ou Denis consacrent de longues minutes au "polishage" du matériel. De la tête de l'antenne HF aux pneus jumelés des tracteurs, tout doit briller. Pas question de laisser la moindre trace de pluie, nos deux hommes doivent veiller à tout... Il en va de l'image de la maison. Et l'image en F1 on le sait, compte pour beaucoup !

Placé juste à côté, le motor-home de la direction est certainement moins fréquenté. Mais il s'y dit et s'y prépare beaucoup de choses. Sans doute détient-il des secrets que seules les cloisons pourraient dévoiler... Dans ce motor-home "directorial" on trouve au premier niveau un petit bureau servant à régler les problèmes relatifs au bon fonctionnement de l'écurie. C'est là que l'on

peut visualiser aussi, par le biais d'écrans de contrôle, le déroulement d'une course ou d'une séance d'essais. Plus loin, dans le bureau d'Alain Prost, bois, alcantara et moquette claire habillent l'espace. Télévision, vidéo, téléphones sont à portée de main du "patron". C'est là qu'Alain reçoit ses partenaires, les managers des autres teams, ses amis, ses pilotes et les cadres de l'écurie. C'est là que s'élaborent les stratégies. C'est aussi là que le quadruple champion du monde vient trouver un peu de calme et de sérénité entre deux rendez-vous. Juste à l'entrée de ce local, un plan de travail est à la disposition des membres de l'écurie. Initialement prévu pour l'assistante d'Alain Prost, ce "recoin" sert aujourd'hui de bureau mobile à Henri Durand, Directeur Technique de l'écurie.

Mais les cerveaux de l'équipe ne sont pas les seuls à venir respirer l'air climatisé et tranquille de ce motor-home. Les pilotes y ont, eux aussi, leur lieu de décompression : une petite pièce où ils peuvent se reposer et se faire masser par Pierre Baleyrier, le kinésithérapeute de l'écurie. Une douche, un placard pour leurs équipements font de cette

mini-surface un endroit "cosy". Jean et Luciano y sont chouchoutés et leurs combinaisons, gants, casquettes, T-shirts toujours accessibles.

Ces alcôves réservées aux pilotes leur servent aussi à préparer les courses, à faire parfois la sieste avant l'heure du grand départ. A l'abri derrière les rideaux, ils peuvent voir sans être vus, et se concentrer dans une atmosphère feutrée. Les motor-homes sont un peu leur deuxième maison, comme ils sont le lieu de vie itinérant de Jérôme et Denis.

Avec onze courses au calendrier européen, nos deux hommes accomplissent un véritable marathon : un peu plus de 40 000 km au compteur chaque année, sans parler des voyages pour les séances d'essais privés... Il est vrai que les motor-homes sont infatigables : ils peuvent parcourir sans encombre plus d'un million de km ! Et certains d'entre eux passent discrètement d'une écurie à l'autre, d'une saison à l'autre. Mais ça, personne ne le sait, à l'exception des peintres et des architectes d'intérieur qui sont les seuls à en être témoins... Motor-home, sweet motor-home !



Deux ou trois choses, qu'on ne sait pas toujours...

- Les places réservées aux motor-homes dans les paddocks mesurent 14 m de long sur 5,40 m de large.
- BAR a dû revoir ses prétentions et abandonner le 2^{ème} étage de son motor-home en 2001 ; Bernie le trouvait trop démesuré.
- La tendance actuelle penche pour des motor-homes "intelligents", faciles à installer, immobilisant le moins de personnel possible. A ce titre, le motor-home Jordan tient la corde : un seul semi-remorque servant de plancher, avec terrasse au-dessus, auvent électrique, et seulement 4 personnes pour le faire fonctionner. McLaren fait le contraire avec des installations longues à monter et la nécessité d'utiliser les services de 6 à 7 collaborateurs.
- Prix moyen d'un motor-home : 3,5 millions de Francs. Certains atteignent les 10 millions. Temps de gestation avant réalisation : de 8 à 10 mois.
- Deux aficionados des motor-homes : J. Villeneuve et D. Coulthard qui y habitent pendant toute la durée des GP européens ; ils sont d'ailleurs toujours garés côte à côte sur les circuits !

Au nom de la sécurité

ou comment prévoir les trajectoires des F1 d'aujourd'hui et de demain...

Hallucinant ! L'augmentation des moyennes au tour entre les saisons 2000 et 2001 est proprement hallucinante. Pourtant peu nombreux sont ceux qui en font état. A l'exception peut-être du président de la FIA et de certains commissaires de course !

“ Quand je revois des photos des GP d'il y a une trentaine d'années, je suis tenté de fermer les yeux, tellement ça paraissait fou : pas de glissières de sécurité, des promeneurs postés sur les trottoirs, la mer au bord de la piste, et les pilotes en bras de chemise” confie Romain Louergue commissaire à Monaco (et membre de Prost Grand Prix Le Club). “Chez nous, la sécurité se travaille à l'année, et dans le ministère où j'exerce mes talents, je vois continuellement passer des projets. Nous savons tous qu'une épée de Damoclès oscille au-dessus de nos têtes et qu'en Principauté le GP joue chaque saison son existence.” A Monaco plus qu'ailleurs, la sécurité des pilotes et du public est le souci n°1 des organisateurs : le circuit est amélioré en permanence et de petites touches le rendent plus sûr – et plus rapide – chaque année. “Nous avons amélioré la visibilité au niveau du ‘S’ Louis Chiron en prenant un peu plus sur la mer pour élargir la piste, nous travaillons sur la chicane à la sortie du tunnel, nous imaginons de nouveaux systèmes pour ralentir les voitures en perdition (comme des containers déformables d'abord pleins d'eau, puis maintenant remplis d'air, protégés par des rangées de pneus), nous avons même un projet de rallongement du circuit qui ferait passer les voitures le long de la mer avant le tunnel, dans un sens et dans l'autre...” En matière de sécurité toutes les initiatives sont louables, qu'elles soient locales ou internationales. La FIA vient de développer un logiciel qui analyse les trajectoires des monoplaces sur les circuits existants et permet de calculer les zones de dégagement idéales sur les circuits du futur. Le CSAS (Circuit and Safety Analysis System) imagine les différentes trajectoires de voitures hors de contrôle et en tire des conclusions “terrain”, qui intéressent au plus haut point, comme on peut l'imaginer, les écuries. Ces études complètent les simulations effectuées par les spécialistes Recherche et Développement de chaque team : le logiciel de la FIA s'intéresse essentiellement à ce qui se passe lorsque les roues perdent leur adhérence, que la voiture décolle ou que le pilote en perd le contrôle pour une raison quelconque (vitesse excessive, casse mécanique ou aérodynamique, rencontre avec un objet, etc...). “Je n'ai pas hésité à reprendre mon casque, et à me loucher dans certains freinages pour tester moi-même les aires de dégagement que nous sommes en train de réaliser sur le nouveau circuit Paul Ricard” confie Philippe Gurdjian, responsable du gigantesque chantier du Castellet. “Nous avons reculé les murs, élargi les zones des bacs à gravier que nous remplacerons bientôt par d'autres systèmes, raboté et imaginé de nouveaux vibreurs, favorisé la perception visuelle des pilotes en dressant sur le pourtour du circuit un talus à hauteur uniforme. Nous aurons des pneus, assemblés selon un procédé bien à nous,

dans toutes les zones sensibles. Michelin finit de nous acheminer une quarantaine de camions chargés chacun de 10 000 pneus réformés !” Modèle de sécurité à l'époque de son inauguration, le Paul Ricard a l'ambition de devenir la nouvelle référence des circuits mondiaux ; référence dont peut s'enorgueillir actuellement celui de Sepang, en Malaisie, réalisé lui aussi sous la houlette de Philippe Gurdjian. Grâce aux efforts de tous – législateurs, constructeurs, organisateurs, le nombre des accidents mortels a énormément diminué depuis les années 70 : 27 au cours des années 60, 12 dans la décennie suivante, 7 dans les années 80 et encore moins dans les années qui viennent de s'écouler. Pourtant le décès de Ratzenberger, ou l'immobilisation de Schumacher après son accident de Silverstone ont relancé les polémiques. Celles concernant l'efficacité des chicane ou des bacs à gravier par exemple. Où placer les barrières de sécurité ? Comment

freiner une voiture qui arrive tout droit ? Conçus pour ralentir une monoplace qui sort de la piste en tête à queue, les bacs à gravier sont presque inefficaces – à moins d'être très vastes – lorsqu'elle arrive de front. Les détracteurs de ces bacs proposent d'autres solutions, dont le recours à des aires goudronnées associées à des bacs à gravier inclinés, remontant vers des piles de pneus. Oui mais quelles piles de pneus ? Faut-il attacher ou non les pneus entre eux, en les fixant avec des courroies de caoutchouc ? Schumi, toujours lui, a heurté un mur de pneus non fixés ; une pile ceinturée aurait peut-être réduit la pénétration de la monoplace et assuré une meilleure protection. Mêmes questions avec les barrières Armco qui se déforment en cas de choc : si elles permettent à une voiture de glisser le long de la barrière et d'absorber de l'énergie en même temps, quid en cas de choc selon un angle compris entre 50° et 90° ? Ricardo Zonta peut en témoigner, lui qui à la suite d'une perte de contrôle de sa voiture au Brésil, fut profondément blessé aux jambes après un choc avec ces fameuses barrières Armco. Le logiciel CSAS peut-il prévoir toutes les trajectoires et imaginer toutes les zones d'impact possibles ? Certainement pas, ses créateurs en sont conscients ; truffé d'informations concernant les vitesses de passage, la qualité des revêtements, les profils de piste, voire les conditions météo, le système aurait été incapable par exemple, d'imaginer qu'au GP d'Espagne 97, Morbidelli perdrait le contrôle de sa Minardi à la sortie de l'allée des stands, alors qu'il venait d'effectuer un ravitaillement ! Sans doute victime d'une inexplicable panne de son limiteur de vitesse, il traversa soudainement la ligne droite des tribunes pour venir s'encastrer à un peu plus de 50 km/h dans le mur de protection, simulant ainsi sans le savoir un parfait crash-test ! La FIA n'en demandait pas tant !



Prendre un verre au NASCAR Café de Las Vegas...

Vous ne savez pas quoi faire pendant vos vacances ? Prenez l'avion direction Las Vegas... Après une escale à Washington et un magnifique survol du désert (Grand Canyon, Monument Valley), vous atterrissez à 5' du cœur de Las Vegas et du fameux Strip, l'avenue bordée des hôtels casinos les plus délirants du monde. Là, circulent toutes sortes d'engins, de la limousine 4 x 4 aux choppers en passant par des cabriolets jamais vus nulle part ! En remontant ce fameux Strip, jouxtant le Sahara Hôtel, au n°2535 de l'avenue, se trouve l'un des plus fameux cafés consacré à la formule reine du sport automobile US, le NASCAR Café. Sitôt la porte passée, vous entrez dans un univers immense entièrement consacré à la vitesse et à ces fameuses voitures de "tourisme" qui luttent chaque semaine sur les circuits

en ovale américains. Dans le hall d'accueil, une première boutique vous propose des centaines de produits, du porte-clés fluo aux blousons de cuir "officiels" des écuries, mais vous pouvez aussi acheter des répliques des trophées gagnés par les champions de la discipline ou même des vitrines contenant une photo, un petit texte, la signature et un objet fétiche de chaque pilote engagé. Des écrans géants diffusent des épisodes de course, et une première voiture - taille réelle - vous invite à passer au bar...

Un bar central, lui aussi gigantesque, au-dessus duquel sont suspendus pas moins de 5 voitures ayant récemment couru ! En attendant de consommer votre Liquid Fuel (cocktail spécial) ou votre Speedway Salad (salade XXL), vous avez le choix entre jouer de l'argent sur un écran

reproduisant une machine à sous, ou regarder des programmes vidéo. D'un seul coup, un grondement métallique vous fait sursauter : c'est une sorte de Grand Huit qui traverse l'hôtel voisin, et passe le long de la vitrine ! Il est temps de visiter maintenant la rotonde consacrée à l'un des pilotes les plus populaires des États-Unis - Dale Earnhardt - qui vient de perdre la vie au cours des dernières Daytona 500. 7 fois vainqueur de la Winston Cup, 34 fois victorieux à Daytona, la place qui lui est consacrée est à la mesure de son talent. L'une de ses voitures est là, couverte de lettres de supporters, d'images, de photos, d'articles de presse... Impressionnant ! Mais le plus impressionnant est encore à venir : dans un hall sombre, sont alignées entre des rails de sécurité, des répliques échelle 1 de voi-

tures participant aux compétitions. Des mécanos en tenue s'affaïrent. Devant chaque voiture, un écran géant. Pour quelques dollars, vous vous installez à bord et la course commence : à vous le circuit de votre choix... la piste se déroule devant

vos yeux, d'autres voitures vous frôlent à droite, à gauche ; vous vous rendez alors vraiment compte de ce qu'est une course de Stock Cars US ! Avant de repartir, vous refaites une halte au bar... dehors il fait 35°, et la F1 semble si loin !



La boutique du Club !

Découvrez en exclusivité, les produits de la boutique qui seront disponibles le 5 septembre prochain à la Convention Nationale des Supporters...



Blouson polaire réversible Prost Grand Prix 2001

1 face Taslon coupe-vent,
1 face polaire anti-froid,
2 poches sur chaque face
+ 1 poche kangourou côté coupe-vent.
Double col montant, cordon de serrage à la taille, poignets élastiques pour un maximum de confort.
4 tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Marine / Rouge.
Référence : 202101.

Prix : 425 FF



Gilet matelassé réversible Prost Grand Prix 2001

Une efficacité prouvée contre le froid et le vent :
1 face Taslon coupe-vent,
1 face polaire isolant.
Col montant.
Zips d'aisance sur les côtés. 3 poches.
4 tailles : M, L, XL, XXL.
Coloris : Marine.
Référence : 202201.

Prix : 315 FF



La parka "4 en 1" Prost Grand Prix 2001

Difficile de trouver plus chaud et plus complet ! Vous pouvez porter le coupe-vent seul, le blouson intérieur côté nylon ou côté polaire, ou enfin la parka complète ! Dessus nylon Oxford enduit imperméable avec coutures étanches. Double col polaire amovible avec capuche intégrée. Blouson intérieur matelassé réversible.
5 tailles : S, M, L, XL, XXL.
Coloris : Bleu marine / Bleu royal.
Référence : 202111

Prix : 750 FF

Jouez avec Europe 2 !

Vous voulez gagner la compile de l'été ? C'est facile, il suffit de jouer avec nous et de bien connaître votre Agenda de la saison 2001. Les réponses y sont dissimulées !

Question 1 : A quelle date l'AP 04 a-t-elle fait ses premiers tours de roues ?

Question 2 : Par quels moyens, pouvez-vous entrer en contact avec Prost Grand Prix Le Club ?

> Envoyez vos réponses avant le 31/08/01 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.

DÉPÊCHEZ-VOUS,
IL N'Y A QUE 20 COMPILS
"NIGHT FEVER" À GAGNER !

La Playlist EUROPE 2

Les tubes aussi sont de retours !

Découvrez en exclu pour vous, les hits de la rentrée !

| | |
|--------------------|---------------------------|
| U2 | STUCK IN A MOMENT YOU CAN |
| REM | IMITATION OF LIFE |
| DE PALMAS | UNE SEULE VIE |
| MANU CHAO | ME GUSTAS TU |
| AXEL BAUER/ZAZIE | A MA PLACE |
| TITIYO | COME ALONG |
| SHAGGY | ANGEL |
| RADIOHEAD | KNIVES OUT |
| CHRISTIAN MANTZKE | I'M NOT A BOY |
| JAMIROQUAI | LITTLE L |
| EFFEL | J'AI POUSSÉ TROP VITE |
| DIDO | HUNTER |
| DE PALMAS | TOMBER |
| DAVE MATTHEWS BAND | THE SPACE BETWEEN |
| THE CORRS | GIVE ME A REASON |
| COLDPLAY | YELLOW |
| BENJAMIN BIOLAY | LES CERFS VOLANTS |
| AIR | RADIO N° 1 |
| TEXAS | I DON'T WANT A LOVER |
| SUPERMEN LOVERS | STARLIGHT |
| VANESSA PARADIS | QUE FAIT LA VIE |
| MADONNA | WHAT IT FEELS LIKE |
| M. | ONDE SENSUELLE |
| NELLY FURTADO | I'M LIKE A BIRD |
| ARNO ELIAS | UNE QUESTION D'HABITUDE |

Le 5 septembre, tous en Convention !

Au programme, nous vous le rappelons, accès aux tribunes pendant toute la journée d'essais privés réservée aux teams F1 équipés en Michelin, visite du paddock, accès durant une demi-heure à l'allée des stands, déjeuner sur la terrasse au-dessus des loges, rencontre avec des supporters venus de la France entière, échanges, discussion, dédicaces, etc... Les

plus chanceux d'entre vous auront même la possibilité de faire un tour du circuit à bord d'une Alfa pilotée par... non, on ne vous le dira pas, il faut que cela reste une surprise ! Et puis s'il vous reste du temps (et des forces !), vous pourrez également visiter gratuitement le Musée Ligier, et rouler à tarif préférentiel sur la piste de Kart.

Pour ne rien rater du spectacle, quelques conseils stratégiques !

ESTORIL (la tribune après celle de Senna) : position stratégique, très spectaculaire, car on voit les voitures arriver pratiquement de face, on les suit de profil, avant qu'elles ne disparaissent. Le virage est en dévers, les pilotes arrivent très vite et sont pour la plupart en dérive. C'est un emplacement magique pour faire des photos.

c'est un endroit très spectaculaire qu'il faut voir cette année, car il n'existera peut-être plus les prochaines saisons ; le tracé va être transformé.

TRIBUNE K (à l'intérieur du circuit) : pour ceux qui étaient au GP de France, il s'agit de la Tribune Bleu où étaient placés les supporters de Prost Grand Prix Le Club. De cet emplacement, on voit les voitures à plusieurs reprises : au freinage d'Adélaïde, à l'arrivée sur le Château d'eau, puis au début de la ligne droite avant la chicane.

ADÉLAÏDE (gradin Est) : idéal pour assister à l'arrivée des voitures, à leur freinage, puis à la reprise de l'accélération à la sortie de l'épingle. C'est aussi l'un des seuls endroits où les pilotes se doublent. On y assiste à de belles bagarres et à des freinages souvent "limite".

LA TERRASSE (au-dessus des stands) : on y découvre presque tout le circuit ; quand une seule voiture tourne, on devine le tracé rien qu'en écoutant le bruit de son moteur, c'est magique !

LA TRIBUNE EXTÉRIEURE (B) : placée juste à l'entrée de la ligne droite des stands, en face du grand drapeau français ! On est au-dessus des voitures que l'on voit arriver de la chicane, et c'est un plaisir d'observer les pilotes négocier l'entrée de cette partie, elle aussi stratégique.

CHICANE (avant les stands) : la piste est en descente, le tracé n'est pas très large, et cette partie commande l'entrée dans le dernier virage avant la ligne droite des stands. Placez-vous à l'intérieur ou de préférence à l'extérieur de la chicane ;



Pour vous loger, vous restaurer !

Vous déciderez peut-être de passer la nuit du 4 septembre sur place pour être à pied d'œuvre sur le circuit dès 8h30 du matin... Pour tout renseignement sur la région, contactez l'Office du Tourisme de Nevers au 03 86 68 46 00.

Nous vous communiquons ci-après quelques adresses qui vous permettront de rencontrer d'autres supporters, et peut-être même des gens de l'écurie !

■ Bar "Au Bureau"
8 place St Sébastien
58 000 Nevers
Tél. : 03 86 61 32 00

■ Hôtel Magdalena
1 rue Paul Eluard
58640 Varennes Vauzelles
Tél. : 03 86 57 21 41

■ Hôtel Best Western
Hôtel de Diane
38 rue du Midi
58000 Nevers
Tél. : 03 86 57 28 10

■ Hôtel Restaurant
La Renaissance
Le Bourg
58470 Magny-Cours
Tél. : 03 86 58 10 40

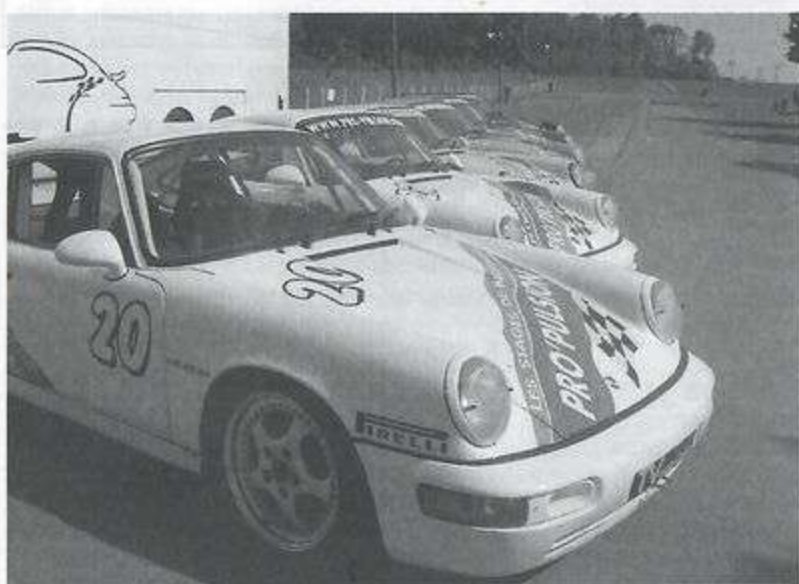
■ Hôtel Restaurant Campanile
4 rue Louise Michel
58640 Varennes Vauzelles
Tél. : 03 86 93 02 58

■ Hôtel Kyriad
35 bd Victor Hugo
58000 Nevers
Tél. : 03 86 71 95 95

■ Hôtel Azur
6 rue Louise Michel
58640 Varennes Vauzelles
Tél. : 03 86 93 07 00

■ Hôtel Restaurant holliday Inn
Ferme de Bardonnay
Technopole du Circuit
58470 Magny-Cours
Tél. : 03 86 21 22 33

■ Hôtel La Folie
Route des Saulaies
58000 Nevers
Tél. : 03 86 57 05 31



Pilotez une Porsche Carrera Cup !

Saisissez l'occasion unique de voir ce que vous valez au volant... d'une Porsche Carrera Cup 280 ch, participez au stage de pilotage que nous organisons le vendredi 19 octobre prochain ! Ce stage d'une journée se déroulera, rappelons-le, sur le circuit de Bois Guyon à 45 mn de Paris ouest.

Le prix négocié pour vous par Prost Grand Prix Le Club est de 1 990 F par personne pour un minimum de 20 personnes inscrites ; alors, parlez-en autour de vous !

Inscriptions à :
Stage Porsche
Prost Grand Prix Le Club
95231 Soisy-sous-Montmorency
(avant le 4 septembre 2001)

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

Renseignements auprès de la société Pro'Pulsion :
stage "Challenge Pilotage Porsche"
Tél. : 01.48.70.84.84
e-mail : pro-pulsion@libertysurf.fr
Internet : http://www.pro-pulsion.com



Sur Internet comme à l'usine !

Vous voulez être témoin du travail des mécaniciens, voir les dessous des AP 04, ressentir l'ambiance qui règne à l'usine de Guyancourt ? Branchez vous sur www.prostgp.com !

La webcam du Club, placée au-dessus des baies de montage et de démontage des voitures, vous permet d'assister en direct ou en léger différé à tout ce qui se passe dans l'atelier. En attendant de visiter l'usine "en vrai" ou pour vous rappeler de bons souvenirs, allez dans la partie Club, cliquez sur "Communauté" puis "Webcam" et enfin "Présentation".

Dark Dog, what is it ?

Dark Dog est une boisson qui contient des extraits naturels de guarana de caféine, de taurine ainsi qu'une combinaison unique de 5 vitamines essentielles. Produite près de Salzbourg en Autriche, Dark Dog stimule l'organisme en période de fatigue en lui fournissant un sursaut d'énergie. Dark Dog est bien entendu également l'un des partenaires 2001 de l'écurie ; il est d'ailleurs consommé à bord du motor-home... mais on ne sait pas si Jean en est un vrai fana !

La Question