

Vite

L'interview

Pilotes en stock.

Jean, Gaston, Luciano, Heinz Harald, Tomas, hit-parade des prénoms ? Non, tout simplement la famille des pilotes Prost Grand Prix 2001 ; des talents managés, drivés, chouchoutés par les ingénieurs "course" de l'écurie. Un sacré job, la preuve en **page 1**.

Paddock Story

Pendant l'inter-saison, personne ne dort. On le savait déjà, mais cette année avec les transferts, les incertitudes politiques, la nouvelle série (hypothétique) Premier 1, les problèmes de droits télé, et l'ouverture possible du Championnat du Monde à d'autres pays, il y a de quoi faire... en **page 2**.

Magny-Cours en fête...

Pour la Convention Nationale des Supporters il y avait foule sur le circuit ! Vous êtes venus, on vous a vu, vous avez aimé et certains d'entre vous ont même tourné ! Notre reportage en **pages 2 et 3**.

Pilote à l'arrière, chauffeur à l'avant !

Il est des métiers qu'on a du mal à imaginer : chauffeur de champion par exemple... Oui, comment peut-on se permettre de piloter Alain Prost ? Les confidences d'un chauffeur hors normes, en **page 4**.

AP05, où es-tu ?

Henri Durand fait le point sur l'élaboration de la monoplace 2002 et nous livre quelques indiscrétions sur la façon dont on prépare la construction d'une nouvelle monoplace, en **page 5**.

Les 30 dernières minutes.

Que se passe-t-il avant le départ d'un GP ? Qui sont ces gens qui entourent les voitures sur la grille ? Que font les pilotes, les mécaniciens ? Comment se passe le compte à rebours qui nous scotche devant notre poste de télévision ? Avec Vincent Gaillardot, le tour de la question en **page 6**.

Il s'en passe de belles dans le Club.

Vous avez du talent et de la passion à revendre... Vous êtes dynamiques, participatifs et créatifs. Etonnez-vous vous-même en **page 7**.

Et l'an prochain ?

On repart tous pour une saison ? Pour être prêts à temps, il est temps d'y penser. 2002 avec Prost Grand Prix Le Club commence en **page 8**.

Où as-tu mis l'échec ?

Une monoplace, ce sont des centaines de pièces, pour certaines minuscules. Robert Dassault pour qui vis et rivets n'ont pas de secret, nous évoque ce puzzle qu'est une F1 d'aujourd'hui, en **page 4**.

2001, une saison riche... en pilotes !

C'est vrai, l'écurie Prost Grand Prix a permis à plus d'un pilote d'exprimer ses talents cette saison...

Implication, style, expérience, est-il possible de se livrer à des comparaisons ? Nous avons interrogé pour vous un proche, un très proche, presque un grand frère de Mazzacane, Burti, Enge...

PGPLC : Jean-François Sinteff, vous avez été successivement l'ingénieur course de Gaston Mazzacane, Luciano Burti, puis Tomas Enge... Alors ?

J.F.S. : Alors... rappelons tout d'abord que 2001 marquait mon entrée chez Prost Grand Prix ; je suis arrivé en janvier après avoir passé 2 ans chez Stewart puis 2 ans chez Minardi... A peine le temps de connaître les gens, le système, et hop le grand bain ! Bien sûr le métier d'ingénieur exploitation est toujours un peu le même quel que soit le Team, mais on a toujours besoin d'une période d'adaptation, de découverte des méthodes, et... des pilotes. Là, ça a été rapide ! En l'occurrence il s'agissait pour moi de travailler avec Gaston Mazzacane qu'il m'a fallu "apprendre" très vite sur le plan humain et technique.

PGPLC : Vous pouvez nous rappeler en quoi consiste exactement votre travail ?

J.F.S. : Je suis ingénieur exploitation et j'étais responsable en 2001 de la voiture n°23 (sous les ordres de Vincent Gaillardot que vous retrouverez en page 6, NDLR) ; à ce titre, j'avais avec moi toute une équipe de mécaniciens, de techniciens, d'ingénieurs châssis et moteur ; mon rôle consiste à être l'interface entre le pilote et eux. Le pilote me fait part de ses sentiments, de son feedback, à moi d'analyser ses informations et de les transmettre pour que l'équipe puisse améliorer les réglages et bien sûr les chronos, finalité ultime de tout ça...

PGPLC : Et vous avez donc commencé la saison avec Gaston...

J.F.S. : Effectivement. C'est un garçon que j'avais connu chez Minardi, mais je n'avais jamais travaillé avec lui (J.F. Sinteff s'occupait alors de Marc Gené, NDLR) ; nous avions de bonnes relations que nous avons d'ailleurs conservées - je l'ai revu à l'occasion du GP des Etats-Unis - ; c'est un type charmant, très facile d'accès et on a essayé de faire de notre mieux ensemble. Bien sûr, ça n'a pas marché comme il aurait fallu pour lui, mais il ne mérite sans doute pas l'écart qui existait entre ses temps et ceux de Jean. Il y avait une attente très forte à l'époque (rappelez-vous les essais d'avant saison à Barcelone), il s'était mis lui-même une grosse pression, et il eut en fait du mal à aller rapidement de l'avant dans un environnement qu'il ne connaissait pas. On a tenté beaucoup de choses ensemble mais il éprouvait des difficultés pour s'intégrer au système et pour exploiter au mieux la voiture ; il est toujours resté dans ses limites ; il n'est, par exemple, jamais sorti de la piste : pas le moindre petit incident... Néanmoins je pense toujours qu'il méritait mieux que ce qu'il a fait, surtout en course où il a toujours eu la réputation d'être un bon finisseur... Espérons qu'il puisse à nouveau rentrer dans le groupe des 22 ; c'est en tout cas tout le mal que je lui souhaite !

PGPLC : Après il y eut donc Luciano...

J.F.S. : Je le connaissais aussi avant cette saison chez Prost puisque je l'avais fait débiter en 97 chez Stewart, en tant que pilote d'essais. Gros avantage pour lui, il arrivait



avec un solide bagage technique, plus d'expérience, un palmarès plus élogieux que celui de Mazzacane, et une "formation" de 2 ans de pilote essayeur... Cela s'est d'ailleurs concrétisé tout de suite, puisque dès son 1^{er} GP avec nous, à Barcelone, il a dépassé Jean en qualifs ! Il nous a beaucoup aidé à ce moment-là pour faire évoluer la voiture, on a pu faire progresser les réglages et travailler plus sérieusement en comparant les deux AP04, en se partageant le travail d'analyse. J'avais des discussions plus techniques avec lui, et cela nous a permis, pendant un temps, de se reposer sur ses épaules.

PGPLC : Puis vous avez terminé avec Tomas...

J.F.S. : Avec lui, ce fut une autre aventure. Lourde tâche pour lui de devoir débiter en Grand Prix sans avoir fait beaucoup d'essais, sans aucun bagage technique F1, juste l'expérience de la F 3000... Il lui a fallu apprendre les pneus, les freins, la voiture et

toutes ces choses très différentes de la F 3000. Et il s'en est plutôt sorti honorablement. C'était difficile aussi pour nous, car nous ne pouvions pas avoir d'échanges techniques, il fallait nous baser sur nos propres paramètres pour prendre des décisions. A côté de cela, c'est un garçon qui apprend vite et qui peut très rapidement progresser.

PGPLC : Mais le fait d'avoir 3 pilotes différents, ça n'a pas été trop perturbant pour vous ?

J.F.S. : Oui et non... Ce qui est difficile c'est de partir avec un pilote qui n'a pas d'expérience F1, parce que là, il faut le former, lui apprendre les bases de pilotage d'une F1. C'est ce que nous avons fait avec Tomas : apprentissage de la vitesse en courbe, du freinage, de l'utilisation des pneus en qualifs, etc. Il s'est d'ailleurs très bien comporté, jusqu'à défaut d'essais il s'est servi des Grands Prix pour progresser, "toucher à tous les boutons", tester différents réglages... En F1, il y a toute une technologie embarquée que l'on ne retrouve pas

ailleurs, vous le savez. Pour revenir au fond de votre question, c'est vrai que ce n'est pas simple de changer aussi souvent de pilote ; chaque pilote a ses réglages spécifiques. Pour progresser il faut bien se connaître, se comprendre à demi-mot ; on a besoin de savoir comment un pilote conduit, comment il se sent à l'aise, et pour ça, il n'y a pas de secret, il faut rouler beaucoup et donc avoir du temps devant soi.

PGPLC : On arrive quand même à rester motivé malgré tout ?

J.F.S. : Bien sûr, ça fait partie de notre boulot, ce ne sont pas les meilleures conditions mais on reste tourné vers les mêmes objectifs. L'accident de Luciano a été très perturbant d'abord parce qu'on a eu très peur et puis ensuite parce que l'on a senti que l'on aurait sans doute pu faire de bons résultats ; quant à Tomas, ce qu'on a réalisé cette année avec lui nous servira l'an prochain : on a tous acquis de l'expérience.

(suite p.5)

Rumeurs de saison :

Les départs "canon" des Benetton

"Vous me reconnaissez ?" Et bien non, on ne les reconnaissait pas les Benetton de fin de saison ! Toujours les premières à démarrer, les plus promptes à l'extinction des feux... Alors, info ou intox ?

Fin du mystère, l'explication existe : lors de la procédure de départ de chaque GP, un système de capteurs placé sous la grille détecte le moindre mouvement des monoplaces. Si une voiture bouge alors que le système est encore activé (il s'arrête un millième de seconde après l'extinction des feux), le signal radio envoyé par le capteur est automatiquement coupé et les commissaires identifient instantanément la voiture qui s'envole avant les autres. Benetton a analysé le process et a su en tirer profit : les monoplaces bleus détectaient tout simplement l'extinction du signal radio (qui intervient au moment où le starter donne le départ), ce qui commandait automatiquement le départ de la voiture ! Astucieux et... réglementaire jusqu'à aujourd'hui ! Car pour 2002, toute forme de détection du signal de départ sera interdite par l'article 8.2. Tant pis pour B.A.R. qui essaya d'imiter Benetton au GP des Etats-Unis, et pour tous les autres qui, n'en doutons pas, ne se seraient pas contentés de regarder Fisichella et Button leurs faire des pieds de nez à chaque départ !

11 septembre et Formule 1.

Personne n'échappe au traumatisme du 11 septembre, pas même le très protégé paddock F1. Après les démonstrations de solidarité envers le peuple américain, vient le temps des constats : quelle économie pour la F1 de demain ? Comme si tout d'un coup les patrons d'écurie sortaient d'un long rêve : ah bon ! On ne pourra pas continuer à rajouter des zéros sur les chèques comme si de rien n'était ? Ah bon ! Il va falloir freiner les dépenses ? Ah bon ! Les sponsors se font tirer l'oreille ? Soudain une sourde angoisse perce dans les stands : les cigarettiers se font plus discrets, les nouvelles technologies adoptent un profil bas, Nortel se retire, Orange hésite, Compaq n'a plus les mains libres. Eddie Jordan lui-même perd de son assurance : de quoi 2002 sera-t-il fait ? La F1 peut-elle abaisser les coûts et dans quelles conditions ? Il serait étonnant que tout le monde se résolve à jouer le jeu... si toutefois on peut encore appeler ça un jeu ! Réponse sur la grille de départ du prochain GP d'Australie !

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. "Michael 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."

Et la Chine dans tout ça ?

Suite du très court feuilleton des pays prêts à organiser un Grand Prix dans un futur plus ou moins proche... Aujourd'hui, la Chine ! Les autorités chinoises sont en effet prêtes à construire un circuit aux normes F1 à Anting, près de Shanghai. Future capitale chinoise de l'automobile, Anting a l'ambition de devenir le Detroit du continent et d'attirer les principales firmes mondiales. 20 constructeurs sont déjà prêts à s'installer ; VW n'a pas attendu puisque la marque allemande y est déjà présente !

La seule question est de savoir si à l'horizon 2003 ou 2004 le calendrier du Championnat du Monde sera assez élastique pour y rajouter un GP chinois, un GP russe, un GP indien et un GP moyen-oriental !

Zidane bientôt en F1 ?

Football et F1 sont les sports les plus aimés au monde ; de là à les marier, il n'y avait qu'un pas que le multimillionnaire Colin Sullivan a allègrement franchi. La série "Premier 1" - c'est son nom - a déclenché de nombreux haussements d'épaules depuis août 2000 ; pourtant elle est en passe de voir le jour "pour de vrai" ! La 1^{re} course de ces vraies fausses F1 est même prévue pour le 6 juillet 2002, week-end succédant à celui de la finale de la Coupe du Monde de Football. L'idée, rappelons-le, est de faire courir des monoplaces identiques dotées d'un V10 de 750 ch, chacune représentant un grand club de foot. En France, l'AS Monaco, l'OM, l'Olympique Lyonnais, et Bordeaux sont déjà sur les rangs ; il y aura en tout 24 voitures, dotées de châssis Reynard, puisque le contrat vient d'être signé. Pas de système automatique de départ, d'antipatinage, ni d'ABS mais les monoplaces seront équipées des dernières technologies en matière d'électronique, agréées par la FIA. Elles auront aussi des pneus slicks et utiliseront l'effet de sol. Quant aux pilotes, on sait tout juste qu'ils seront payés 3,5 millions de dollars, mais aucun nom ne circule ; peut-être faut-il poser la question à Thierry Roland ?

Grand Prix ?

Le 5 septembre, vous étiez environ 2000 à vous presser à l'entrée du circuit de Magny-Cours pour participer à la Convention Nationale des Supporters de Prost Grand Prix Le Club. 2000 à vouloir tout voir, tout comprendre, tout suivre, et vous n'avez pas été déçus !

B eau temps frais en cette journée de rentrée dans la Nièvre... Rentrée tout court pour certains, rentrée tout court pour d'autres, n'est-ce pas Tomas Engé ! Le 5 septembre restera en effet gravé dans la mémoire du pilote Tchèque : c'était ses premiers tours de roues chez Prost Grand Prix. Et cela sous les yeux des supporters de l'écurie qui avaient fait le déplacement ! Ambiance des grands jours sur le circuit, toutes tribunes ouvertes : drapeaux, speaker, et rugissement des moteurs sur la piste. Etaient présents, Benetton, Sauber, Williams, et bien sûr Prost Acer. Il y avait le déjeuner au-dessus des stands, la visite du paddock et du stand Prost Grand Prix, la balade sur la pit-lane et même sur la ligne de départ, la boutique avec tous les produits de l'écurie et du Club ! Ah, pouvoir fouler la grille, se faire photographier à l'emplacement de la pole position, voir de près le muret des stands, imaginer un instant la pression qui règne au départ d'un Grand Prix ! Inoubliable ! Et puis il y avait bien sûr Alain Prost, venu spécialement pour les membres du Club, comme il y a 2 ans. Une demi-heure d'entretien habilement mené par Jean-Luc Roy, où la plupart des questions que chacun se posait trouvèrent réponse ; Jonathan Cochet était là lui-aussi. C'est d'ailleurs à ses côtés que la journée se termina pour ceux d'entre vous qui eurent la chance de gagner un tour de circuit en Alfa Roméo...



Jean Luc Roy : "Une journée galvanisante"



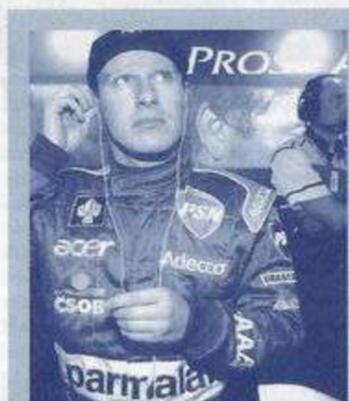
C'est Jean-Luc Roy, entre autre commentateur F1 sur Kiosque, qui avait la délicate mission d'interviewer Alain Prost au cours de la Convention. Lui aussi fut étonné par la ferveur et l'enthousiasme dont vous avez fait preuve pendant cette journée. "C'est terriblement impressionnant de se retrouver au milieu d'autant de personnes, au cœur de cet espace sans fin qu'est la terrasse de Magny-Cours. J'ai été stupéfait par la passion qui se dégageait de ce rendez-vous ; je connais bien Alain, nous avons travaillé ensemble à une époque sur la 5, puis dans le cadre de Kiosque, je peux vous dire qu'il était très ému et que l'ovation précédant son intervention lui a fait chaud au cœur. Je savais que les gens ne le lâchaient pas dans ces moments difficiles ; j'en ai eu ce jour-là une démonstration vivante..."

Jonathan Cochet : "L'impression d'être entre amis."

Jonathan Cochet n'était pas le dernier à être intimidé par la foule des supporters. "Je pensais savoir à quoi m'attendre, mais j'avais oublié que la terrasse était aussi vaste ; heureusement, les gens étaient à la fois gentils et patients. Quant aux questions, ce sont celles que me posent souvent mes supporters personnels ! Là, je n'ai pas été dérouteré !" Les gagnants d'un tour de circuit aux côtés de Jonathan eurent eux aussi droit à leur dose d'adrénaline en fin de journée ! "Je n'ai pas attaqué à fond, car je sais que c'est désagréable d'être à la place du passager et je ne voulais pas risquer de « faire un toit », mais on s'est quand même bien amusé. Les gens me disaient « encore un tour », mais bon, les bonnes choses ne durent qu'un temps !" Jonathan a repris aujourd'hui le chemin de la F3 ; quand vous lirez ces lignes, il aura disputé les GP de Macao et de Corée, ce dernier dominé haut la main. Pour en savoir plus, vous pouvez toujours aller faire un tour sur son site : www.jonathan-cochet.com



Non, Convention !



Tomas Enge : "Quel baptême !"

"Je savais qu'il y avait un fan club chez Prost Grand Prix, mais je ne savais pas qu'il y aurait autant de gens présents à mon baptême ! Pour une première prise en mains de l'AP04, j'ai été gâté." Signant déjà des autographes et répondant aux questions en anglais, Tomas Enge dut redoubler d'efforts pour se concentrer : il découvrait la F1... et les supporters. Déjà connu et suivi dans son pays (la République Tchèque), il eut l'occasion de prendre un vrai bain de foule pendant les interruptions de séances. "C'est assez intimidant de se sentir observé par des centaines de paires d'yeux, alors que l'on s'observe déjà soi-même... Heureusement, l'équipe a tout fait pour me mettre à l'aise dans cette atmosphère un peu particulière pour des débuts !" Après 3 Grands Prix disputés sous les couleurs bleues, Tomas prépare actuellement la saison 2002, mais sans avoir de certitudes pour l'instant ; il en profite pour apprendre quelques mots de français, on ne sait jamais...



Chauffeur de champion

Faut-il être ancien pilote de F1 pour conduire Alain Prost à ses rendez-vous ? Pas nécessairement...
Il faut être en revanche un Champion du Monde de prudence !

“Nous partons systématiquement en retard à nos rendez-vous, et pourtant il nous faut arriver à l'heure...” Cette équation, apparemment difficile à résoudre, résume en quelques mots le métier d'Olivier Artiga, chauffeur d'Alain Prost. “Et pas question de jouer avec le Code de la Route, le « patron » n'aimerait pas ça ! Alors, il faut connaître parfaitement les itinéraires, user de quelques ruses et ne pas s'endormir” poursuit Olivier avec un demi-sourire. Au service d'Alain depuis un peu plus de 4 ans, ce garçon à la tête de baroudeur et au physique de sportif est aux petits soins pour son boss : “Je viens chercher Monsieur Prost à son domicile parisien, et je le conduis à son bureau, à l'usine de Guyancourt ; je ne sais jamais exactement quel sera le programme de la journée : les plannings changent souvent, et je préfère découvrir les choses au fil des heures. Parfois, il nous faut repartir à peine arrivés, d'autres fois j'attends dans l'enceinte des ateliers qu'il me fasse signe. Aucune journée ne ressemble à une autre et c'est ce que j'aime !” Mais, devez-vous penser, comment parvient-on un jour à faire ce métier, à occuper cette place unique de chauffeur de Champion du Monde ?

Et bien par le plus grand des hasards, comme souvent dans ce genre de situation ! Au moment de la création de l'écurie, Olivier Artiga entendit parler, par l'ami d'un ami, d'un poste vacant de chauffeur chez Prost Grand Prix. Après un entretien d'un quart d'heure avec Alain, ce dernier lui tendit un trousseau de clés en lui disant “Ok, on commence tout de suite !” Olivier aimait l'automobile, la F1, et admirait Alain Prost ; en quelques instants il se retrouvait avec un quadruple Champion du Monde sur la

banquette arrière, et sa vie basculait ! “Les premiers tours de roue furent plutôt intimidants... serai-je à la hauteur ? Et puis petit à petit, le fait de conduire Alain Prost m'a rassuré : avec un champion derrière soi, pas besoin d'en rajouter ; je n'avais pas de preuve à faire, pas besoin de montrer mes talents de conducteur. Il me fallait juste bien conduire, avec prudence, calme, et si possible douceur. Alain Prost travaille à l'arrière de la voiture, il téléphone ou prépare des dossiers, il doit être avant tout en pleine confiance avec son chauffeur.” Son chauffeur, et aussi dans certaines occasions son protecteur. Ceux qui étaient présents à la Convention se souviennent sans doute de la silhouette d'Olivier, tout près d'Alain lorsque celui-ci était interviewé au-dessus des stands ; tout près d'Alain aussi quand ce dernier quittait la terrasse après avoir signé de multiples autographes... “Je veille à ce que tout aille bien ; je n'ai pas un rôle de gorille mais je peux être amené à le protéger de fans trop pressants... mais je vous rassure, ça n'arrive que très rarement et en général pas avec des gens du Club !” Chauffeur « rapproché », Olivier n'en est pas pour autant le confident d'Alain Prost : “je suis surpris par son calme et sa sérénité, il ne s'énerve jamais, même dans les embouteillages ; à côté de cela, il me parle peu, trop occupé au téléphone ; c'est sûr, ce n'est pas moi qui écrirais un livre de souvenirs ou de révélations sur lui !” Très prenant, le métier de chauffeur exige une disponibilité absolue. Les journées peuvent être longues et comme Alain ne prend que très peu de vacances, il en va de même pour son chauffeur “C'est vrai que la vie de famille est plutôt bousculée mais j'ai la chance d'avoir une compagne compréhensive, et je n'ai pas d'enfants. Cela simplifie les choses. Je prends des jours de congés quand il part sur



les GP sans que je l'accompagne. Il m'arrive de me reposer aussi entre 2 rendez-vous.” Amené de temps en temps à suivre son patron hors des frontières, Olivier peut aussi servir de chauffeur aux pilotes de l'écurie le temps d'un trajet usine-aéroport, mais le plus clair de son temps se passe dans l'Alfa Romeo 166, voiture de fonction de l'écurie. “La voiture doit être impeccable, lavée, nettoyée, le plein toujours fait, prête à partir. Si en général, nous fai-

sons de petits parcours, il m'arrive de l'emmener à Magny-Cours et de faire l'aller/retour dans une grosse demi-journée. Je ne suis tombé en panne qu'une seule fois, mais il n'était pas à bord. Jamais d'accident !” Prudence, calme, disponibilité, sérieux, discrétion, équilibre, les qualités requises pour faire un bon chauffeur sont nombreuses. A toutes celles qui caractérisent le job « normal », Olivier ajoute maîtrise, écoute, et fidélité.

Dans le monde des chauffeurs de patrons d'écurie, pas encore de marché des transferts ! “Je resterai avec Alain Prost tant qu'il aura besoin de moi ; si jamais cela devait s'arrêter, j'aimerais bien rester dans l'écurie et pourquoi pas, faire partie d'une équipe course.” Pilote ? “Je n'en ai pas la prétention, non, plutôt dans la technique...” De chauffeur à mécanicien, la boucle serait alors bouclée !

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

Vis, écrous, boulons, etc... Une monoplace, mille et une pièces !

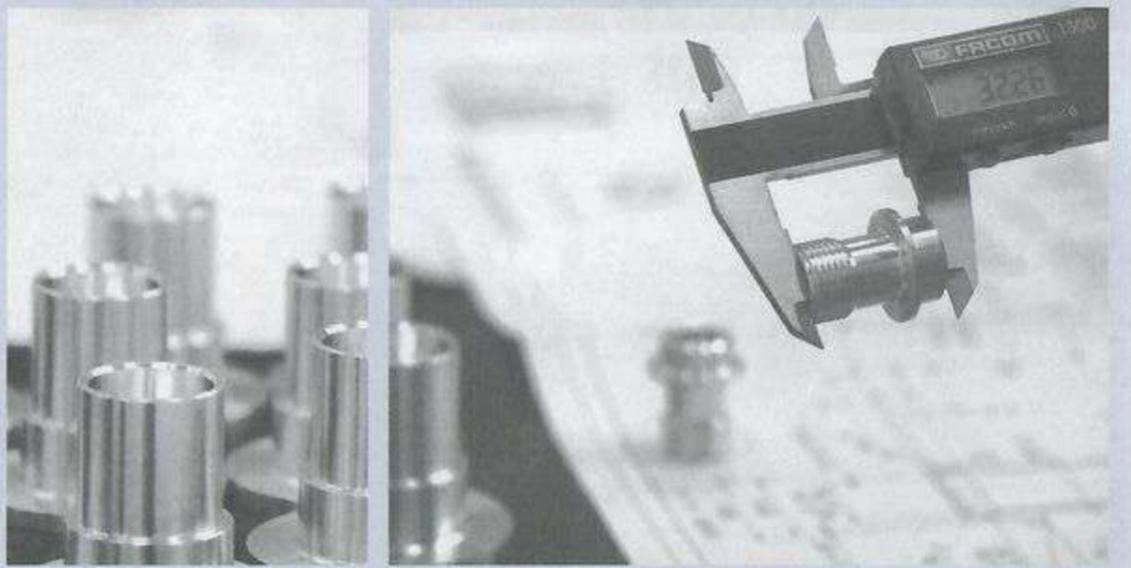
Une nouvelle voiture, c'est bien sûr un concept, un dessin, des études, mais au final c'est un ensemble de pièces, toujours plus nombreuses au fil des années. Des pièces qu'il faut réaliser à l'usine ou faire fabriquer ailleurs dans les temps et à un coût acceptable. Robert Dassault est l'un des responsables de la gestion de ce gigantesque puzzle technologique qu'est une F1. Il travaille déjà depuis de longues semaines sur le projet AP05 et il sait mieux que quiconque ce qui l'attend d'ici la fin de l'année. “C'est vrai l'AP05 est bien avancée, tout au moins de façon virtuelle ; mais en matière de fabrication, les choses sérieuses viennent de commencer. Bien sûr, pour un certain nombre d'éléments, on va repartir de l'existant : on affine ici, on perfectionne là, on cherche à alléger, mais le Bureau d'Etudes travaille de son côté sur de nouvelles solutions, de nouvelles pièces que nous aurons ensuite à réaliser ; ce peut être aussi « bête » qu'un nouveau type de vis ou aussi complexe qu'un nouvel élément aéro. Et le temps n'est pas notre allié ; je travaille avec un chrono dans la

tête et un planning devant les yeux !” Le scénario se répète maintes et maintes fois : études, soufflerie, fabrication, études, et ainsi de suite jusqu'à ce que la pièce soit figée. “Cette année, nous avons de la chance, nous gardons le même ensemble moteur/boîte que celui de l'an dernier, ce qui veut dire que nous n'aurons pas à tout réinventer ; nous allons essentiellement améliorer tout ce qui a bien fonctionné cette saison, ce qui va nous faire gagner un peu de temps !” Certaines fabrications spéciales (des vis entre autres) demandent 3 semaines à un mois de travail ; elles ne sont produites qu'en très petites quantités par des industriels habitués à travailler pour l'aviation, et pour lesquels la Formule 1 ne représente qu'une petite goutte d'eau. Il faut les convaincre, les motiver, et ne pas les lâcher ! “Parfois, on est obligé de se débrouiller, de « retailler » dans ce qu'on a, surtout quand il y a le feu ! D'autres fois, on arrive à convaincre le concepteur qu'une pièce disponible en stock fera l'affaire ou alors on se dépanne chez un fournisseur que l'on connaît bien, et à

qui l'on force un peu la main... c'est tout un art...” Jonglant entre coûts, délais, disponibilité, expérience et astuces, les responsables pièces sont un

peu le maillon fort de la construction, et du suivi des voitures. “Il arrive ainsi qu'on m'appelle le vendredi lors d'un week-end de Grand Prix : untel est sorti,

on a cassé telle pièce, vite débrouille-toi Robert... et Robert se débrouille, en fait il faut être aussi un peu acrobate pour faire ce métier !”



Henri Durand : l'AP05 tourne déjà depuis longtemps dans nos têtes !

Ce qu'il y a de bien avec la F1, c'est que ça ne s'arrête jamais. Même quand les circuits sont silencieux, les voitures continuent de tourner... par ordinateur interposé !

PGPLC : Une nouvelle voiture se prépare longtemps à l'avance. Les incertitudes financières de l'écurie (et leurs conséquences sur le choix du moteur) vous ont-elles permis de faire le travail que vous souhaitez en temps et en heure ?

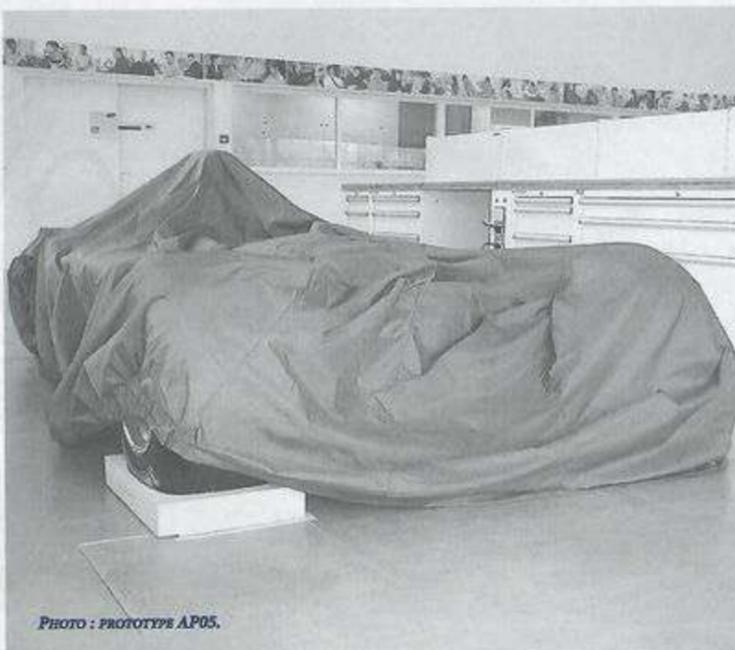
Henri Durand : Oui et heureusement ! Des incertitudes financières j'en ai déjà connues, et dieu merci ça n'empêche pas de penser ni de dessiner... C'est seulement préoccupant au moment de la fabrication des pièces, pas avant. Pour l'AP05, nous avons commencé le travail le 1^{er} juin, donc dans les temps ; 1^{re} étape, réfléchir sur l'architecture générale de la voiture, l'emplacement du moteur et de la boîte, l'étude des premières formes. La F1 moderne accorde une très grande importance à l'aérodynamisme et une grande partie de l'écart de performances entre une voiture « qui marche » et une voiture placée en fond de grille est liée à la finesse aéro ; la décision de conserver le même ensemble mécanique/transmission (c'était un pari en juin) est un postulat majeur, car cela permet de résoudre rapidement un certain nombre de questions. Du coup, les premiers dessins sont sortis le 22 juin. Néanmoins, pour répondre complètement à votre question, il est vrai que le gaspillage intellectuel et technique nous est interdit, il faut viser juste...

PGPLC : Un certain nombre de voitures sont perçues comme étant des évolutions d'une saison à l'autre. Quand on arrive comme vous dans un team avec des expériences différentes, n'a-t-on pas envie de « casser la chaîne » et de repartir sur des idées nouvelles ?

H.D. : On a tous envie de trouver le truc révolutionnaire, c'est humain... mais aujourd'hui les contraintes sont telles qu'il faut plutôt s'attacher à corriger les défauts des voitures précédentes et gagner partout où l'on peut. Pour un œil non averti, les voitures se ressemblent toutes plus ou moins, mais pour un spécialiste, elles sont vraiment différentes les unes des autres. Le choix d'une forme dépend de nombreux facteurs : l'expérience joue un rôle important, la mienne bien sûr mais aussi celle d'autres membres de l'équipe comme les ingénieurs d'exploitation par exemple. Eux sont sur la piste en permanence, au contact des pilotes, des techniciens, des mécaniciens, ils nous apportent des débriefs et des recommandations fort utiles pour l'étude de la nouvelle voiture. En ce qui me concerne j'ai accumulé des méthodes acquises au cours de mon parcours dans d'autres écuries, une façon d'analyser les choses un peu différente, un certain nombre d'idées sur l'aérodynamisme, et un contact avec tous types de problématiques. Tout cela engendre un brassage d'expertises bénéfique et encourageant. Et nous sommes confiants pour l'AP05, qui devrait du coup faire un vrai pas en avant.

PGPLC : On dit que « la créativité naît des contraintes et meurt des libertés ». Cela est-il vrai dans la conception d'une F1, ou tout est si réglementé ?

H.D. : La réglementation 2002 n'a pas beaucoup évolué par rapport à celle de cette saison, c'est pourquoi à mon avis les monoplaces 2002 ressembleront à celles que nous avons connues. Je trouve que les règlements actuels sont intéressants, il y a juste un problème avec la lutte entre les



manufacturiers pneumatiques. On a vu l'évolution des performances cette année : quand on gagne 1^{er} en aéro, les pneus permettent d'en gagner 3 ! Que va-t-il se passer l'an prochain entre grandes et petites équipes ? En tout cas chacun continuera à chercher la limite, l'astuce qui permettra de progresser significativement (voir le système imaginé par Benetton pour les départs, NDLR).

PGPLC : Justement le règlement actuel vous donne-t-il satisfaction ?

H.D. : On n'est jamais content à 100% d'un règlement, d'autant qu'il est nettement plus contraignant qu'il n'y paraît ; il ne faut pas se loucher au départ, parce que toute retouche importante en cours de saison exigerait de repasser les crash-tests. Mais d'un autre côté, tout le monde est logé à la même enseigne, et si on peut se tromper sur les réglages et la façon de faire fonctionner l'auto sur la piste, on ne peut guère se « manquer » au niveau de la conception, au risque de contredire ce que j'ai signalé plus haut... Les lois physiques sont connues et identiques pour tous, les règles aussi.

PGPLC : Pensez-vous que l'autorisation des aides électroniques soit bon pour l'éthique ? Faudrait-il aller encore plus loin en autorisant... quoi ?

H.D. : On n'est pas loin d'une liberté absolue sur un certain nombre de points. La FIA est revenue sur l'interdiction des aides électroniques en 2001 et je ne crois pas que ce soit un problème d'éthique. Il faut juste veiller à conserver un bon équilibre entre sport et technologie, tout faire pour que les décisions soient claires, sans ambiguïtés et éviter que les tentatives faites pour réduire la vitesse des voitures n'aboutisse à l'effet contraire !

PGPLC : Soyons direct : l'AP 05 existe-t-elle virtuellement ?

H.D. : Plus que virtuellement, les moules de la coque et une partie de l'outillage sont prêts depuis la mi-octobre, et nous visons une sortie de la voiture début janvier.

PGPLC : Comment la définiriez-vous en quelques mots ?

H.D. : Légère, facile à travailler, fine aérodynamiquement. L'objectif est de

faire mieux travailler les pneus et d'exploiter au maximum l'ensemble moteur/boîte/train arrière. Nous disposerons d'au moins 20 chevaux en plus et d'un poids moteur diminué de 7 à 8 kg. Ce moteur sera la toute dernière évolution client, et nous pensons qu'il sera supérieur au Honda ou à l'Asiatech.

PGPLC : Élément primordial, les pneus. Michelin participe-t-il aux phases de conception de l'AP 05 ?

H.D. : Notre fabricant pneus n'est bien entendu pas qu'un fournisseur. C'est un partenaire. Nous écoutons ses remarques, d'autant que chaque fois qu'ils nous ont conseillé de changer quelque chose, ça marchait mieux après ! Par exemple, modifier certaines épures de suspension pour mieux exploiter les pneus. On regarde, on teste, on avance... On ne va pas se plaindre !

PGPLC : Enfin les pilotes, peut-on tirer un enrichissement du turn-over 2001 ?

H.D. : On ne peut pas prétendre qu'avoir 5 pilotes en une saison soit des conditions idéales. Pourtant nous avons progressé à chaque changement de pilote ! Dès qu'un nouveau pilote s'installait dans le cockpit de nos voitures, nous faisons un pas en avant en matière de performances et de méthodes ! Luciano Burti et Heinz Harald Frentzen ont apporté leur expérience et leur rigueur et Tomas Enge son assiduité et son désir de bien faire malgré son manque d'entraînement. N'oublions pas Jean qui nous a apporté aussi de grandes joies.

PGPLC : Premiers tours de roues de l'AP05 ?

H.D. : Pourquoi pas une présentation le jour de l'an à Barcelone ? (il rit). Non, plus sérieusement, nous espérons être prêts le 15 janvier comme en 2001. Nous n'avons pas de retard sur la partie conception, mais nous en aurons sûrement sur la production. L'idéal serait de passer les crash-tests avant la fin de l'année et de les passer du 1^{er} coup. Et là nous avons confiance : les accidents de cette année ont eu le mérite de démontrer la solidité des Prost !
Merci.

PGPLC : Justement, si l'on prend le problème dans l'autre sens, n'est-ce pas finalement une chance de pouvoir se frotter à 3 personnalités différentes, à des sensations qui peuvent s'avérer être complémentaires ?

J.E.S. : C'est vrai, vue comme ça, l'occasion de travailler avec différents « partenaires » peut être enrichissante. Dans le cas présent, ça a surtout été intéressant de comparer les perceptions de Frentzen par rapport à celles de Jean. Ils avaient des avis très différents sur les qualités et les défauts de la voiture, des styles de pilotage peu comparables, ce qui nous a amené à revoir des choses auxquelles on ne pensait plus. Un pilotage différent amène des infos différentes, qui peuvent contrer certains a-priori que l'on a dans la tête. Parfois on pense avoir une idée sur un pilote et puis on s'aperçoit que ce n'est pas ça. C'est vrai que cette multiplication de pilotes a fait évoluer nos idées sur le potentiel de la voiture.

PGPLC : Et dans ces cas-là, qui est amené à faire le plus de concessions ? L'équipe technique ou le pilote ?

J.E.S. : Là aussi c'est difficile de répondre, il y a une question de confiance, d'expérience. Dans le cas de Mazzacane ou de Enge, le discours s'est plutôt fait dans le sens ingénieur/pilote ; on adaptait la voiture en fonction de nos propres paramètres, de ce qu'on pensait être bien, on se basait aussi plus sur les réglages de la 2^{me} voiture, celle de Jean puis de Frentzen. Avec Luciano, on pouvait plus aisément préparer la voiture à son style de conduite, à ce qu'il souhaitait ; il connaissait l'effet d'une barre anti-roulis, l'effet de tel ressort ou de tel changement aéro.

PGPLC : Mais le manque d'expérience d'un jeune pilote ne peut-il pas aussi être un « plus » de temps en temps, en vous amenant à réfléchir sur des points qui vous paraissent a priori anodins ?

J.E.S. : Si, tout à fait. Parfois on entend des réflexions qui sortent de l'ordinaire et qui font « tilt » dans nos têtes... Sur les pneus par exemple, tiens pourquoi on n'essaierait pas ça ou ça. Mais ce n'est pas uniquement l'apanage de jeunes pilotes. Avec Frentzen par exemple, on a testé beaucoup d'autres voies car sa façon de piloter est très différente de celle de nos autres pilotes. Il vient de l'endurance, de l'école Mercedes. Son style est très peu agressif par rapport à celui de Jean ; il est très « gentle » avec les pneus, la boîte, en plus c'est un vrai technicien, très précis dans ses commentaires avec une feuille de réglages dans la tête. Il nous a fait découvrir pas mal de choses.

PGPLC : Et cet écart entre les essais privés de Barcelone et ce qui s'est passé après, comment l'expliquer ?

J.E.S. : Ça tient à beaucoup de choses, les pneus, l'aéro, et puis on se mesurait à l'époque avec une autre équipe qui était encore plus mal lotie que nous - Benetton - donc on n'avait pas de réels éléments de comparaison ; c'est toujours ce qui se passe pendant les essais hivernaux. Le vrai verdict, c'est la grille de départ de Melbourne.

PGPLC : Et la voiture, est-ce qu'elle a beaucoup évolué au fil de la saison ?

J.E.S. : Certainement. Jusqu'à Spa, elle a beaucoup progressé. De grosses évolutions aérodynamiques ont été apportées. On a démontré qu'avec un pilote comme Frentzen, la voiture était dans le coup en qualif et qu'on pouvait faire des choses intéressantes. Aujourd'hui on est arrivé pas très loin du potentiel maxi de la voiture. Mais surtout on la connaît bien, on sait ce qu'on peut gagner, et ce qu'il faut travailler sur l'AP05 pour avoir une voiture compétitive.

PGPLC : Quels souvenirs garderez-vous de cette saison ?

J.E.S. : Il y en a pas mal ; des bons d'abord, la 4^{me} place en qualif de Frentzen à Spa ; le 1^{er} Grand Prix de Luciano, le fait qu'il ait été d'entrée au niveau de Jean sans avoir fait de kilomètres auparavant ; le 1^{er} point de Jean, et certaines de ses courses : il y a des circuits sur lesquels il est vraiment imbattable, Monaco par exemple, une course d'enfer... Et puis il y a les mauvais souvenirs : les deux accidents de Luciano, celui d'Hockenheim, très impressionnant où il a eu beaucoup de chance, et Bernoldi aussi puisque l'AP04 est pratiquement retombée sur l'Arrows. Là les cellules de survie ont bien joué leur rôle et la conception des voitures aussi, puisque on s'est resserré de la coque de Burti au Japon (c'était la coque n°5 avec laquelle Enge est d'ailleurs sorti lui aussi de la piste !). Quant à Spa, c'était terrible car on n'a pas su tout de suite ce qu'avait Luciano. C'est arrivé à Blanchimont dans un des virages les plus rapides de toute la saison (300/305 km/h, à fond en qualif) ; on savait que ce serait grave et il s'en sort plutôt bien. J'avais pu le voir quelques instants avant qu'il s'envole en hélico et c'est ce qui m'a rassuré. Depuis je l'ai revu, il se repose et pourra reconduire. Là aussi, la coque n'a pas eu de gros dégâts, elle pourrait être récupérable si besoin était !

PGPLC : Un dernier mot sur votre vécu de l'équipe Prost Grand Prix...

J.E.S. : J'ai travaillé au sein d'équipes anglaises, italiennes, et aussi françaises, puisque j'ai passé également 4 ans chez Larrousse, c'est à chaque fois une nouvelle expérience : chez Stewart il y avait 200 personnes, une ambiance « familiale » avec Jackie et Paul, et aussi un côté très pro. Chez Minardi, c'était seulement 100 personnes, des budgets plus serrés mais une atmosphère très forte, car on faisait tout « à la maison ». Chez Prost on est un peu entre les deux : 200 personnes comme chez Jaguar, une usine fantastique, des gros moyens techniques, mais en fait on retrouve maintenant des points communs partout. Il y a aujourd'hui dans tous les teams un « format » F1 avec un style de management, de fonctionnement, des repères qui permettent de s'adapter plus ou moins rapidement. Un des points forts de Prost Grand Prix, c'est sans conteste son usine et la qualité des gens, et une ambiance que je trouve très positive malgré les difficultés que nous avons été amenés à traverser. En tout cas, je reste très confiant.



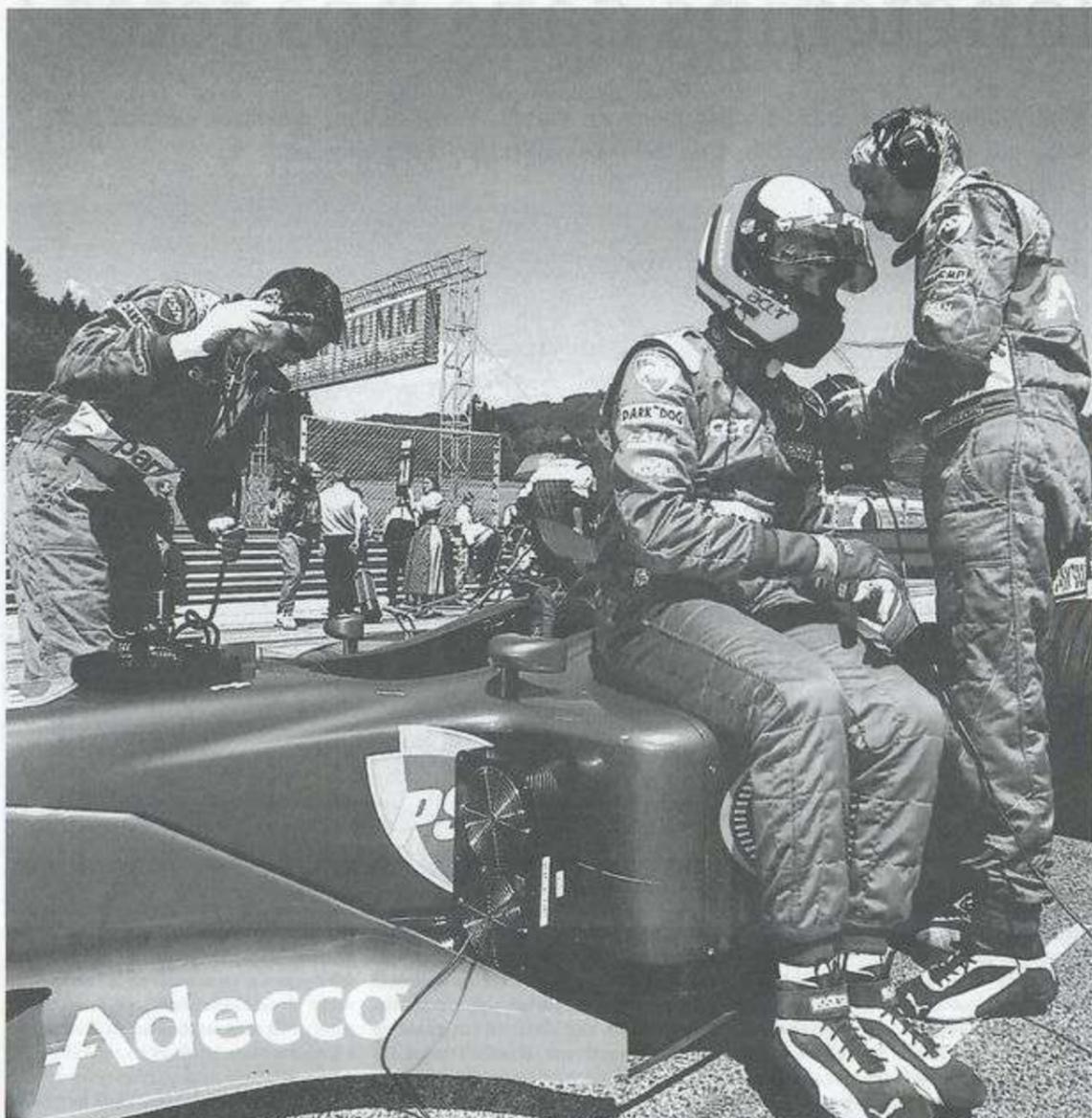
PHOTO : LUCIANO BURTI, JEAN-FRANÇOIS SINTEFF, ALAIN PROST.

30 minutes, pas une de plus !

50 pulsations par minute, on est encore loin du départ, mais le cœur des pilotes commence à monter en pression... H-30, ouverture de la piste, il reste 1800 secondes avant l'extinction des feux...

Le spectacle n'est déjà plus dans les stands. Les mécaniciens ont revêtu leurs combinaisons ignifugées et se dirigent calmement vers la grille. Il y a du monde partout : techniciens, journalistes, photographes, VIP, petites amies et officiels vont bientôt s'emparer des quelques centaines de mètres les plus enviés de la planète : la ligne droite des stands ! "C'est toujours un moment intense, impossible d'être blasé, même après plusieurs saisons de F1", nous confie Vincent Gaillardot, Responsable Exploitation de Prost Grand Prix. "Ce doit être à peu près le même genre de sensations qu'un comédien ressent une demi-heure avant d'entrer en scène. De multiples questions nous assaillent, on se refait un éternel check-up dans la tête... Est-on sûr d'avoir vérifié tel point, contrôlé tel montage, pourvu que... et si..." Extérieurement il faut n'avoir l'air de rien, décrocher un sourire à celui-ci, accepter une tape sur l'épaule de celui-là, faire un clin d'œil à tel autre, tous les sens aux aguets. La pit-lane est ouverte pour 15 minutes ; les voitures ont entamé un tour de reconnaissance. Elles peuvent en faire autant qu'elles veulent à condition de repasser à chaque fois par les stands "Mais attention si une voiture est toujours dans les stands au lieu d'être à sa place sur la grille au moment où la sirène des 15 minutes retentit, elle devra prendre le départ depuis le fond de grille" rappelle Vincent Gaillardot. La sirène en question, c'est le signal officiel de fermeture de la pit-lane. On en est à 90 pulsations/minute dans le cœur des pilotes. Il reste un quart d'heure, 15 minutes de folie, de bousculade et de show-biz... Et aussi d'ultimes inspections. On a déjà tout vérifié, démonté, remonté, contrôlé entre le warm-up et le début des fameuses 30 minutes, mais la météo peut être incertaine, le vent a pu changer, la piste se réchauffer... Ou bien c'est le pilote qui a fait une remarque ; ou encore c'est un léger doute qui s'est installé au vu de la télémétrie. "C'est le seul moment où l'on est vraiment en conditions de course ; le warm-up a lieu le matin par une température plus fraîche, avec un grip quelque peu différent. Là, la voiture est telle qu'elle sera au départ, sauf si bien sûr on décide au dernier moment de placer des pneus pluie par exemple ou de modifier quelques réglages aéro" ajoute Gaillardot. La troupe des mécanos entoure les voitures, il reste 15 minutes, puis 14, puis 13... Les pilotes ont pour la plupart quitté leur cockpit ; seul bien souvent,

Jacques Villeneuve attend casqué au volant, le regard fixant un hypothétique horizon ; d'autres en profitent pour se désaltérer ou prendre leurs précautions pour la course, Michael Schumacher, en général très entouré et apparemment décontracté répond aux questions de la presse ou salue quelques officiels... On règle les derniers détails sur les voitures comme par exemple ajouter du « scotch hélico » pour bien fixer les capots moteur, et figoler l'étanchéité aérodynamique, on serre les roues à la clé dynamométrique (et non au pistolet) pour faciliter le 1er ravitaillement (l'érou serré idéalement sera plus facile à retirer) "Autant on utilise les couvertures chauffantes pour faire monter les pneus à la bonne température, autant on cherche à refroidir au maximum le reste de la voiture en prévision de la minute pendant laquelle elle restera immobilisée sous le feu rouge ; c'est là qu'elle chauffera le plus de toute la course. Alors en prévision, on place devant les radiateurs de la glace « sèche », de la glace carbonique qui ne produit pas d'eau, et on fait souffler les ventilateurs." Les ordinateurs portables virevoltent autour des voitures ; on s'assure que tous les paramètres sont corrects et que l'arrêt des moteurs ne provoque aucun effet sur le processus de départ automatique. Il peut y avoir aussi d'ultimes paramétrages de stratégie, mais là on entre dans le domaine du secret défense... Près des voitures un petit chariot, auquel on ne prête que peu d'attention, attend sagement. Véritable annexe technique, il comprend un groupe électrogène destiné à donner de l'électricité aux couvertures, ventilos, et autres accessoires, quelques outils, un pistolet, de la glace, des boissons, deux parapluies, un extincteur... "Il y a en fait deux chariots, puisque nous en avons un autre sur lequel nous amenons les pneus ; sur bon nombre de circuits c'est assez simple, mais à Spa par exemple, nous ne savons jamais s'il ne va pas se mettre à pleuvoir au dernier moment, alors nous emportons sur la grille toute la panoplie des pneus ! Il faut savoir que nous avons le droit de les changer jusqu'à 5 minutes avant le départ" rappelle Vincent Gaillardot. Ultime contrôle quelques minutes avant l'heure fatidique : la radio embarquée. Les pilotes sont maintenant à bord, harnais serré à bloc, la grille se dégage petit à petit, même si quelques caméras tentent d'enregistrer encore quelques images. Pulsations, 100/110. A 3 minutes, on débranche les couvertures chauffantes, il faut que le fameux chariot technique ait le temps de



quitter la piste ; à 1 minute, démarrage des moteurs, à 45" on descend la voiture des tréteaux si cela n'a pas été fait avant (rappelez-vous la mésaventure de Ralf Schumacher au 2^{ème} départ du GP de Spa, suite à l'accident de Luciano). A 30", les mécanos quittent la grille : ils étaient une dizaine par voiture en comptant les ingénieurs châssis, boîte, moteur, et responsables pneumatique. Ils vont se réfugier derrière le muret des stands, prêts à intervenir si... s'il y avait un drapeau rouge, un deuxième départ, un incident grave, si, si... "En cas d'accident dans les premiers tours,

la Direction de Course peut décider de donner un deuxième départ ; on nous laisse alors le temps de retravailler sur les voitures. Mais si c'est un pilote qui cale (Frentzen au GP de Belgique par exemple), un second départ est donné dans la foulée. Le GP est alors raccourci d'un tour et nous ne pouvons pas intervenir. On ne peut de toute façon pas rajouter beaucoup d'essence sur la grille ; nous n'avons droit qu'à une tourelle de 12 L et rien de plus." Tour de formation, Vincent Gaillardot est le long des stands, il a vérifié que les systèmes informatiques sont bien initialisés, que les

communications fonctionnent : "Pendant les 2 premiers tours, l'ingénieur attiré à chaque voiture reste sur le canal radio de son pilote, au cas où une nouvelle procédure interviendrait ; ensuite il passe sur le canal général." Les pilotes, eux, n'ont plus que les feux rouges en tête, la tension monte, le rythme cardiaque aussi. Dans quelques secondes il atteindra les 150 voire 160 pulsations par minute ; nous en serons alors déjà au premier virage, et le long compte à rebours d'avant départ ne sera plus qu'un lointain souvenir... Jusqu'au prochain Grand Prix !

La liste du matériel pré-grille

La grille doit être évacuée au signal 30 secondes.

- Valise
- Démarrreur
- Retour couverture de départ
- Leves rapide (pour tirer les monoplaces vers le haut)
- Chariot pneu n° 2 si demandé
- Démarrreur de secours
- Matériel électrique/boissons
- Chariots
- 1 jeu de couverture
- 2 ventilateurs de secours
- 2 ventilateurs voiture
- AP Freins + 2 clés dynamo
- Carbo glace + chiffons
- Couvre moteur
- 2 parapluies + extincteur
- 1 batterie d'appoint
- 1 bâche voiture
- 1 petit tréteau
- 1 bidon essence grille
- Grille Pression Hydraulique



De la F1 au Kart...

Imaginez Edouard Balladur penché sur le cockpit d'une AP04, en plein Paris, un samedi de septembre... Douce illusion ? Pas du tout !

Le 8 septembre, la mairie du 15^{ème} arrondissement de Paris organisait comme chaque année son Forum des associations sportives. L'ASK Paris 15, seule association représentant le karting dans la capitale était là, et exposait outre des karts de 100, 125 et 250 cc, une AP 04 prêtée par l'usine. Une raison à tout cela : l'ASK Paris 15 déplace depuis quelques

mois des montagnes pour pouvoir organiser en juin prochain le 1^{er} GP de Paris de karting ! Au programme, initiation, baptêmes de piste et compétitions sur un circuit « en ville » qui pourrait être dessiné Porte de Versailles ou mieux près des Invalides ou encore non loin de la Tour Eiffel. Les deux responsables de l'association, Alain Pilate

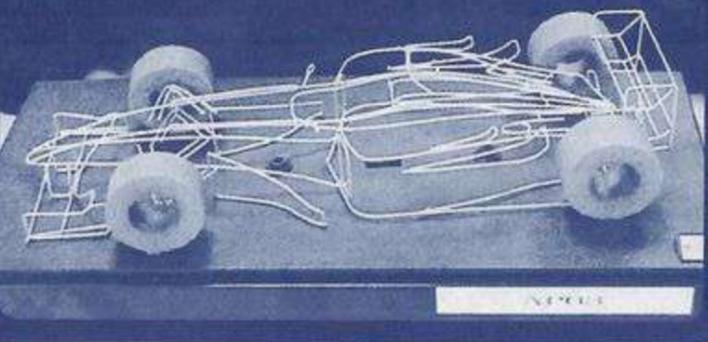
et Serge Picard, étaient présents à la Convention de Magny-Cours. Tenaces et courageux, ils méritent d'être soutenus dans leur entreprise qui n'a d'autre but que la promotion du karting.

Vous pouvez les joindre au :
01 56 56 50 88.



Retour au châssis tubulaire pour l'AP 04.

On connaissait l'AP03 en chocolat... voici maintenant sa sœur en fil de fer ! C'est Franck Farcy de 68300 Saint-Louis, qui lui a donné le jour, écoutons-le : "J'ai voulu marier mes 2 passions qui sont la F1 et le bricolage pour réaliser quelque chose d'original. Et c'est en déployant des trésors de patience que j'ai réussi à concevoir cette AP 03 en fil de fer soudé à l'étain, à l'échelle 1/18^{ème}. Le plus délicat fut sans doute de courber le fil dans un espace en 3 dimensions, puis d'obtenir des soudures propres et invisibles. Je n'ai pas réussi du 1^{er} coup : le modèle que je vous présente est issu de ma 4^{ème} ou 5^{ème} tentative ; heureusement, j'avais la chance de disposer des plans de la voiture (???) , ce qui m'a permis de rendre le plus fidèlement possible les courbes de la vraie AP 03. Si vous jetez un coup d'œil sur mon site www.chez.com/formuleunpassion, vous verrez tout ce que je fais, y compris une JS45 à l'échelle 1. Je voudrais terminer en remerciant Prost Grand Prix Le Club pour la super Convention du 5 septembre. Ca m'a donné des idées pour une future maquette !"



Rendez-vous :

Vendredi 12 et 19 octobre « Carrera's days »

Belle journée pour tourner au volant d'une Porsche Carrera Cup 280 ch !
Vendredi 13 octobre, ils étaient une quinzaine de membres de Prost Grand Prix Le Club à avoir fait le déplacement sur le circuit de Bois Guyon, à 45 mn de Paris Ouest, pour participer à un stage de pilotage spécial Club.

Au programme : briefing sur la conduite en course, sur les différences entre le pilotage d'un kart et celui d'une Porsche, prise en main des voitures, freinage, étude de trajectoire, notions de pilotage...
"Nous étions tous très impatients de prendre le volant - c'est Joël Marsault, l'un des participants qui raconte - il y avait 4 voitures et 4 moniteurs. En fin de matinée, on a fait chacun 2 séries de 6 tours avant d'être débriefés. Le circuit



de Bois Guyon n'est pas très grand, mais il y a assez de virages pour se rendre compte de ce que peut être la conduite en course avec une voiture puissante. Nous avions pratiquement tous les mêmes défauts : freinages trop tôt, et remise des gaz trop impatiente. Avec une Carrera Cup, il faut faire attention, le tête à queue arrive vite !" L'après-midi, 36

tours attendaient les stagiaires avant le podium et la traditionnelle remise de trophées. Ultime récompense : 3 tours du circuit aux côtés d'un moniteur chevronné, histoire de repartir en faisant de beaux rêves...
La journée est passée trop vite ; j'espère qu'il y aura d'autres rendez-vous comme celui-là l'an prochain !

Jouez avec Europe 2 !

Pour gagner la cassette vidéo du film « Traffic », jouez avec nous et répondez aux deux questions ci-dessous.

Question 1 : Qui anime le 6 h - 9 h du lundi au vendredi sur Europe 2 ?

Question 2 : Quel est le nom du premier pilote à avoir rejoint Jean Alesi au sein de l'écurie Prost Grand Prix en 2001 ?

> Envoyez vos réponses avant le 15/01/02 à :
Prost Grand Prix Le Club - Jeu Europe 2 - 95231 Soisy-sous-Montmorency cedex, en indiquant vos nom et prénom, adresse complète ainsi que votre numéro d'adhérent.

DÉPÊCHEZ-VOUS,
IL N'Y A QUE 20 K7
"TRAFFIC" À GAGNER !

La Playlist EUROPE 2

C'est déjà le moment de préparer les Fêtes de fin d'année... En attendant de retrouver les mélodies du V10 Acer, à vos platines, à vos CD !

ZAZIE	RUE DE LA PAIX
TITIYO	COME ALONG
TARMAC	DIS-MOI C'EST QUAND...
NOIR DESIR	LE VENT NOUS PORTERA
DIDO	HUNTER
ROBBIE WILLIAMS/NICOLE KIDMAN	SOMETHING STUPID
U2	WALK ON
DE PALMAS	REGARDE-MOI BIEN EN FACE
LENNY KRAVITZ	DIG IN
KELLY JOYCE	CHERCHEZ LA FEMME
NATALIE IMBRUGLIA	THAT DAY
GARBAGE	ANDROGYNY
NELLY FURTADO	TURN OFF THE LIGHT
DEPECHE MODE	I FEEL LOVED
CYRANO	L'EPOUVANTAIL
CURE	CUT HERE
CALOGERO	AUSSI LIBRE QUE MOI
EMMA BUNTON	TAKE MY BREATH AWAY
A CAMP	I CAN BUY YOU
ROBBIE WILLIAMS	ETERNITY
U2	STUCK IN A MOMENT YOU CAN'
TRAVIS	SING
M.	ONDE SENSUELLE (LIVE)
GORILLAZ	CLINT EASTWOOD
STEPHAN EICHER	ELLE VIENT ME VOIR

La saison 2002, c'est déjà demain !

**Profitons de l'hiver pour prendre de bonnes résolutions...
Un petit aperçu de Prost Grand Prix Le Club pour 2002.**

De quoi demain sera-t-il fait ? De pas mal de changements, mais aussi de la poursuite de ce que vous aimez : informations, convivialité, partage.

Au rayon des nouveautés

→ La Convention Nationale des Supporters.

Avancée au printemps, pour profiter de journées plus longues, mais aussi de teams plus nombreux sur la piste. En effet, en fin de saison, il est toujours difficile de projeter un plateau conséquent, alors qu'en mai par exemple toutes les équipes sont encore au coude à coude, et prêtes... à en découdre ! Inscriptions dès le mois de février prochain ; attention, seulement 2000 places disponibles, pas une de plus !

→ Un événement exclusif supporters à la rentrée prochaine.

Où ? Devinez... à Guyancourt, oui à l'usine Prost Grand Prix ! L'idée est de clôturer la saison 2002 tous ensemble, avec des membres de l'écurie, dans le fief des Bleus. Au programme, visite des ateliers, projection de films, réception, et partage de souvenirs... autour de la future AP 05. Nous vous en dirons plus très bientôt sur cette fête de fin de Saison !

→ Nouveauté encore...

...Cette fois-ci pour les Membres Fondateurs (ceux qui sont avec nous depuis le début - les Poilus du Club en quelque sorte...) : une ligne de produits qui leur sera spécialement dédiée. Ils nous l'avaient demandée, nous les avons écoutés. Les protos sont prêts, ils sont beaux, tant mieux pour les fidèles d'entre les fidèles !

Au rayon des grands classiques

→ Le GP de France.

Cette année, nous n'avons eu confirmation des tarifs "Club" qu'assez tard et certains d'entre vous n'avaient pu contrôler leur impatience. Pour 2002, il sera urgent d'attendre... Nous vous communiquerons les conditions "Club" plus tôt dans la saison, et comme le GP est reculé (fin juillet) vous aurez tout le temps de venir avec nous, en profitant de prix top !



→ Le Journal.

Vous nous avez fait part de votre satisfaction. Il est vrai que nous faisons tout pour vous faire vivre l'écurie de l'intérieur et vous donner un maximum d'informations sur les sujets qui vous passionnent et qui ne sont pas traités ailleurs. Alors... on continue !

→ Internet.

Le site a évolué cette année, il continuera sans doute de le faire au fil des avancées techniques et des événements.

Et au niveau des adhésions ?

Vous aurez le choix entre 3 formules "enrichies", 3 formules que nous avons entièrement "reliées" pour vous en donner plus et mieux !

① L'individuelle

Son prix passe à **75 euros** (+ 9 euros de frais de port), mais ne croyez pas que nous nous soyons contentés "d'arrondir" le prix en profitant du passage à la nouvelle monnaie. Nous avons en fait complètement revu le contenu du coffret de bienvenue, nous l'avons fortement enrichi en tenant compte de vos attentes et remarques. Nous n'en disons pas plus pour le moment mais sachez que vous serez étonnés !

② La Famille Passion

Même chose. Son prix passe à **100 euros** (+ 9 euros de frais de port), mais là aussi un contenu métamorphosé et revu à la hausse.

③ La Top Team

Son prix n'a pas bougé, ou plutôt si, il a baissé ! **150 euros** (+ 14 euros de frais de port comprenant l'expédition séparée de la Minichamp AP05 au 1/43^{ème} au mois de juin). Pourtant, vous allez y gagner vraiment au change : nous avons complètement renouvelé les produits avec plus de choix et services qui composent le coffret de bienvenue. A découvrir très bientôt !

Vous voyez, 2002 on y croit encore plus ! Et encore plus fort : la Convention avancée au printemps sera un grand moment, tout comme la fête à Guyancourt en octobre prochain qui clôturera la saison avec faste. Alors, montrez que vous nous suivez, que vous êtes toujours aussi motivé malgré les difficultés hivernales de l'écurie. Renouvelez dès maintenant votre inscription !

Choisissez votre formule et retournez-nous le bulletin d'adhésion accompagnant cet envoi. Les 200 premiers réinscrits recevront en exclusivité une planche des AP01, AP02, AP03, AP04 de profil, dessinées au trait par le Bureau d'Etudes de l'usine, comme personne ne les a encore vues ! Alors, vous signez ?

Nombreux aujourd'hui plus forts demain !

