PROST PEUGEOT
N° 26 - 21 juillet 1999
Le magazine des partenaires



Pour Jarno Trulli (ici à Silverstone avec les ingénieurs Gilles Alegoët et Humphrey Corbett), Zeltweg, où il prendra, dimanche, le départ du GP d'Autriche, est le circuit où il a été pour la première fois en tête d'un Grand Prix, en 1997.





Qu'un homme puisse résister à un choc à 200 km/h, de face, comme celui qu'a subi Michaël Schumacher en Grande-Bretagne, démontre l'exceptionnel niveau de sécurité des monoplaces de F1 actuelles. Courage, Michaël!

Le podium insolite de Silverstone: David Coulthard, Eddie Irvine, Ralf Schumacher.

Profitant du ravitaillement des leaders, Damon Hill reste un tour en tête du GP de Grande-Bretagne, avant de passer au stand. Un sacré tour d'honneur pour son dernier Grand Prix national!

DU GP DE GRANDE-BRETAGNE AU GP D'AUTRICHE

Mi-saison

Au Grand Prix de Grande-Bretagne, il a surtout été question de l'accident de Schumacher, de la retraite de Hill et des transferts de pilotes...

La moitié des seize épreuves du championnat 99 ont été disputées. A Silverstone, capitale de la F1 (sept des onze écuries de F1 sont basées alentour!), beaucoup avaient déjà les yeux tournés vers la saison 2000. La F1 évolue. Et vite. L'organisation, l'an prochain, d'une manche américaine à Indianapolis va mondialiser encore un peu plus la discipline. Mais surtout, plusieurs grands constructeurs automobiles, jusqu'alors simples partenaires motoristes, décident d'accentuer leur engagement. Ford a acheté l'écurie Stewart, Mercedes a annoncé le rachat prochain de 40 % des parts de McLaren, BMW noue avec Williams un partenariat qui fera dénommer l'écurie non pas Williams-BMW mais BMW-Williams. Honda aussi monte en puissance, en se liant doublement à Bar et à Jordan. Puis ce sera Toyota. De telles politiques ne peuvent que faire monter la mise et pousser les autres constructeurs à se poser la question : "Quitte ou double?"

Prost et Peugeot sont aujourd'hui en pleine réflexion sur l'avenir de leur partenariat. Aucune décision n'a encore été prise. L'arrivée d'Alan Jenkins comme directeur technique de Prost Grand Prix (en remplacement de Bernard Dudot, appelé à une autre fonction) a donné une coloration encore plus internationale à l'écurie. Alan, par exemple, a instauré l'anglais comme langue de communication technique au sein de l'écurie. Il a également exprimé sa vision stratégique, en émettant le souhait que soit donnée priorité à la finalisation du projet AP03, la monoplace de la saison 2000. Le revers d'une telle stratégie serait de différer encore un peu plus le développement de l'AP02, qui souffre actuellement du retard de certaines évolutions. C'est

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

d'ailleurs une des raisons probables du manque de compétitivité constaté en Grande-Bretagne. La fiabilité est là (comme l'a prouvé, à Silverstone et à Magny-Cours, la présence des deux voitures à l'arrivée), mais il manque un petit souffle de performance. Cela était d'autant plus net à Silverstone, que les pilotes et les ingénieurs n'ont pas pu travailler autant qu'il l'aurait fallu à l'adaptation de la voiture au circuit. Au début des essais libres du vendredi, en effet, Jarno Trulli a été victime d'une rupture d'un élément de suspension arrière. Prudemment, les responsables de l'écurie ont préféré attendre les résultats d'un contrôle des pièces suspectes chez leur fabricant B3 Technologies, avant de remettre les voitures en piste. Le temps a donc manqué pour trouver les réglages (le "set up") les mieux adaptés au rapide tracé de Silverstone, notamment sur le plan aérodynamique. Jarno et Olivier n'ont réalisé que les 14e et 15e temps en qualification. En course, après l'accident de Michaël Schumacher, les deux pilotes Prost Peugeot ont fait ce qu'ils ont pu avec une voiture forcément pénalisée en adhérence et en vitesse de pointe. Finalement classés respectivement 9e et 13e, chacun n'avait, comme les autres pilotes, qu'une hâte : être rassuré sur l'état de santé de Michaël Schumacher. Son absence lors des prochains Grands Prix ainsi que l'annonce de la retraite prochaine de



Le nouveau directeur technique de Prost Grand Prix, Alan Jenkins (lunettes), ici en briefing avec John Barnard et Alain Prost (de dos).

TECHNIQUE

Filles du vent...

De tous les paramètres qui régissent la performance d'une F1, l'aérodynamisme est peut-être le plus déterminant. Voilà pourquoi les F1 sont les filles du vent.



Chaque détail de carrosserie est le résultat d'une incessante recherche aérodynamique, sur les ordinateurs et en soufflerie.

L'équipe essais travaillait, la semaine dernière à Monza, sur une nouvelle configuration aérodynamique (dite "charge légère") destinée aux circuits très rapides (entre 340 et 360 km/h en pointe). Une fois les bons ailerons choisis, il faut adapter la suspension. L'écurie Prost fera ainsi courir cette année seize voitures différentes! Depuis le début de la saison, les Prost Peugeot AP02 de Panis et Trulli qui se sont alignées au départ des Grands Prix étaient à chaque fois différentes. Et il en sera de même jusqu'à Suzuka. *"Une F1 est un caméléon. Elle se métamorphose en permanence"*, explique Loïc Bïgois, chef de projet de l'AP02, *"En fonction du circuit sur lequel elle évolue et des constantes améliorations techniques apportées par les ingénieurs au fil des essais privés, son aérodynamisme se transforme. Perceptibles ou non à l'œil nu, ces retouches apportent des suppléments de performance indispensables. Nous nous battons donc sans cesse devant nos ordinateurs et en soufflerie pour trouver des profils plus efficaces. Cette quête est sans fin. Moins de 10% des solutions testées sont retenus. Pour donner un exemple, nous avons, depuis le début de l'année, essayé plus de quinze ailerons avant différents; pour seulement huit Grands Prix..."*

Loïc Bïgois, qui a dessiné les formes de l'AP02, insiste sur la prééminence de l'aérodynamisme dans le processus de construction et d'évolution



Loïc Bïgois et Alain Prost : deux passionnés d'aérodynamisme.

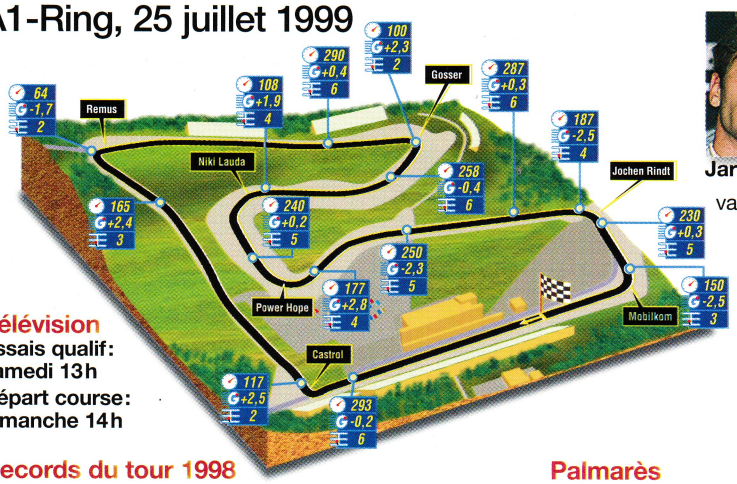
Ci-contre et en bas à droite, l'AP02 dans l'impressionnant tunnel de la soufflerie de l'ONERA à Toulouse.



LES TROIS PROCHAINS GRANDS PRIX

Grand Prix d'Autriche

A1-Ring, 25 juillet 1999





Jarno Trulli

"J'aime ce circuit, où pour la première fois de ma carrière en F1, j'ai été en tête d'un Grand Prix. Tracé dans une campagne vallonnée, rapide, il se caractérise par de courtes lignes droites cassées par des virages lents pour lesquels il faut freiner violemment. Zeltweg est donc un circuit exigeant, autant pour les moteurs que pour les freins."

Télévision
Essais qualif: samedi 13h
Départ course: dimanche 14h

Records du tour 1998
Essais : M. Häkkinen 1'29"598 = 173,535 km/h (pluie)
Course : M. Häkkinen 1'12"878 = 213,348 km/h

Palmarès
1998 M. Häkkinen (McLaren-Mercedes)
1997 J. Villeneuve (Williams-Renault)

Grand Prix d'Allemagne

Hockenheim, 1er août 1999



Jarno Trulli

"Après la solitude des deux immenses lignes droites en forêt, avalées à près de 340 à l'heure et désormais coupées par une chicane, je suis toujours impressionné lorsqu'on débouche dans le stadium, la partie sinueuse du circuit. Malgré le bruit du moteur, on perçoit, du cockpit, les clameurs en provenance des immenses tribunes qui bordent la piste. Un circuit très rapide où l'aérodynamique est primordial."



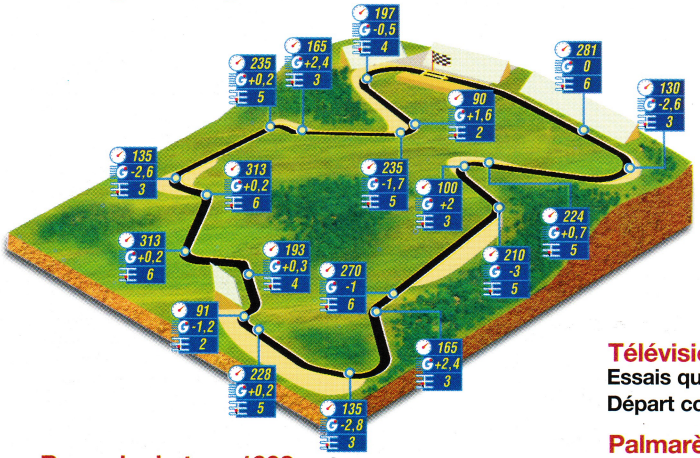
Télévision
Essais qualif: samedi 13h
Départ course: dimanche 14h

Palmarès
1998 M. Häkkinen (McLaren-Mercedes)
1997 G. Berger (Benetton-Renault)
1996 D. Hill (Williams-Renault)

Records du tour 1998
Essais : M. Häkkinen 1'41"838 = 241,194 km/h
Course : D. Coulthard 1'46"116 = 231,471 km/h

Grand Prix de Hongrie

Hungaroring, 15 août 1999





Olivier Panis

"Une vraie piste de karting: amusante mais lente (185 km/h de moyenne seulement en qualification l'an dernier), tortueuse, piègeuse. Le Hungaroring est cependant un tracé épuisant, parce qu'on ne s'y repose jamais. La chaleur qui dégrade les pneus, la poussière qui rend l'asphalte très glissant ajoutent encore aux difficultés."

Télévision
Essais qualif: samedi 13h
Départ course: dimanche 14h

Palmarès
1998 M. Schumacher (Ferrari)
1997 J. Villeneuve (Williams-Renault)
1996 J. Villeneuve (Williams-Renault)

Records du tour 1998
Essais : M. Häkkinen 1'16"973 = 185,769 km/h
Course : M. Schumacher 1'19"826 = 180,349 km/h

La course en direct

Vous pouvez vivre chaque Grand Prix en direct : résultats et commentaires des différentes séances, (essais libres, qualification, *warm up*, course).

Minitel 3615 Prost GP Peugeot Sport News : Tél. : 01 40 66 55 55
Internet : www.prost-peugeot.com ou www.prostgp.com

Grand Prix de Grande-Bretagne

Classement

1. **Coulthard** (McLaren-Mercedes), les 60 tours en 1 h 32'30"144 (moy. 199,970 km/h)
2. **Irvine** (Ferrari) à 1"829
3. **R. Schumacher** (Williams-Supertec) à 27"411
4. **Frentzen** (Jordan-Mugen-Honda) à 27"789
5. **Hill** (Jordan-Mugen-Honda) à 38"606
6. **Diniz** (Sauber-Petronas) à 53"643
7. **Fisichella** (Benetton-Playlife) à 54"614
8. **Barrichello** (Stewart-Ford) à 1'8"590
9. **Trulli** (Prost Peugeot) à 1'12"045
10. **Wurz** (Benetton-Playlife) à 1'12"123

Meilleur tour :
M. Häkkinen 1'28"309 (moy. 209,536 km/h)

Championnat du monde

Conducteurs

1. Häkkinen	40
2. M. Schumacher	32
Irvine	32
4. Frentzen	26
5. Coulthard	22
6. R. Schumacher	19
7. Fisichella	13
8. Barrichello	10
9. Hill	5
10. Herbert	5

Constructeurs

1. Ferrari	64
2. McLaren-Mercedes	62
3. Jordan-Mugen-Honda	31
4. Williams-Supertec	19
5. Benetton-Playlife	14
6. Stewart-Ford	12
7. Sauber-Petronas	3
8. Prost Peugeot	2
9. Arrows	1

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine n° 27 sera diffusé le mercredi 26 août et relatera les Grands Prix d'Autriche, d'Allemagne et de Hongrie

Création : MCE - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 07.99 - Imprimeries Quebecor - Photos : DPPI, MID/Peugeot Sport.