PROST PEUGEOT

N° 5 - 22 avril 1998

Le magazine des partenaires



Dans une période difficile à vivre, les hommes des Prost Peugeot serrent les dents et travaillent d'arrache-pied... en attendant des jours meilleurs.

Patience

En Formule 1, la patience est une règle d'or. Il faut de l'humilité pour l'accepter dans des équipes faites d'hommes qui ont la gagne dans le sang. L'histoire prouve pourtant qu'elle est incontournable. Peut-être encore plus que dans d'autres disciplines sportives, la victoire en F1 passe toujours par un travail obscur et acharné. Ceux qui n'ont pas les nerfs pour endurer ces inévitables et longues zones d'ombre, ne voient jamais le soleil. McLaren et Ferrari, aujourd'hui sous les feux de la rampe, le savent mieux que quiconque, après les années de purgatoire que ces deux prestigieuses écuries ont dû franchir, avant de revenir en haut du tableau. Elles ne manquaient pourtant ni de compétences ni de moyens. Mais la F1 est à un tel niveau de technologie, d'exigence et de perfection, que personne ne peut prétendre maîtriser l'équation du succès. La seule recette connue est l'addition d'une équipe hypercompétente, de moyens suffisants, d'un travail acharné... et de beaucoup de patience.

La Rédaction

Vers une éclaircie?

GP de Saint-Marin

Après un début de saison très difficile, les Prost Peugeot devraient bénéficier, dimanche à Imola, de premières améliorations importantes. Le début d'une éclaircie?

On a parlé, ici et là, du *"week-end à oublier"* des Prost Peugeot en Argentine. Il est vrai qu'un départ des deux voitures en huitième ligne suivi d'une onzième place en course et d'un abandon, moteur cassé, n'ont rien d'enthousiasmant. Il faut cependant situer ces contre-performances dans le contexte. Ce début de saison est difficile à vivre chez Prost et Peugeot. Les difficultés actuelles étaient prévues, elles se sont conjuguées. En Argentine, par exemple, des problèmes de capteurs de la boîte de vitesses ont privé Olivier Panis de nombreux kilomètres d'essais libres. *"Dans ces conditions,* explique Panis, *il devient illusoire de travailler les réglages pour trouver de la performance."* Trulli, de son côté, ne parvenait pas à trouver un comportement satisfaisant de sa voiture. De plus, le renforcement des pièces internes de la boîte de vitesses pour la rendre plus fiable, continue d'alourdir l'ensemble de l'AP01, et notamment sa partie arrière au détriment de son équilibre. Ces problèmes sont évidemment plus difficiles à résoudre alors qu'une grande partie de l'équipe est mobilisée par le déménagement, et par la construction imprévue d'une monoplace supplémentaire (en remplacement de celle détruite par Olivier Panis au Grand Prix du Brésil). L'Argentine est sûrement un week-end à oublier, mais on sait bien, chez Prost Grand Prix, que toute autre issue aurait été chanceuse.
Imola, pour l'écurie Prost, devrait marquer un

Suite page 2

Prochaine parution

Le numéro 6 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le mercredi 6 mai et présentera le Grand Prix d'Espagne.

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

Suite de la page 1

progrès, même si les problèmes sont encore loin d'être tous résolus. Les séances d'essais privées se sont poursuivies à Magny-Cours, dès le retour de Buenos Aires. Il faudra encore du temps pour éponger le retard accumulé mais tout le monde travaille d'arrache-pied et les choses avancent.

Un circuit dur pour les freins

Quatre ans après l'accident d'Ayrton Senna, le circuit d'Imola, bien que "ralenti" par les nombreux virages lents, est toujours intimidant pour les pilotes. Ils atteignent 300 km/h cinq fois par tour… avant de freiner très violemment pour aborder virages lents et chicanes. Très dur pour les freins ! D'autant que cette année le règlement limite leur efficacité. En 1997, les "gros" disques de 32 mm perdaient 5 mm de matière par course. Cette année, il faut se contenter de disques de 28 mm. Ce devrait être, dimanche, le problème numéro un des écuries. Chez Prost, on a soigneusement travaillé la question. Et si le temps n'a pas suffi, depuis le début de la saison, pour terminer l'investigation de toutes les possibilités de réglages mécaniques et aérodynamiques et de leurs effets interactifs, l'équipe progresse rapidement dans la connaissance de l'AP01. Dimanche, la boîte de vitesses devrait bénéficier de sa première importante évolution, si les pièces ont pu être

Beaucoup d'évolutions sont en chantier en vue des prochains Grands Prix.

Les pingouins, ces ailerons

Technique

Ils n'embellissent pas la voiture, ils ont une drôle d'allure mais leur utilité ne



Confidence
Loïc Bigois expliquerait-il à Olivier Panis que les pingouins pourraient bientôt faire leur apparition pendant les Grands Prix ?

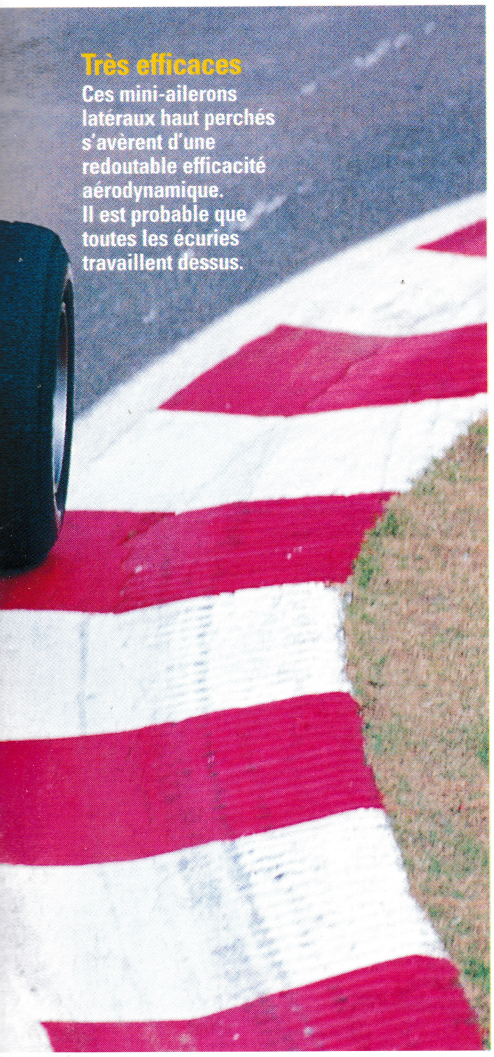
Olivier Panis et Jarno Trulli ne prennent jamais le départ d'une qualification sans leur couple de pingouins. Ni empaillés, ni mécaniques, ces oiseaux-là sont en fait des ailerons perchés sur les potences plantées au milieu des pontons de l'AP01. *"Inventés par l'ingénieur Ben Wood, ils sont apparus pour la première fois en F1 sur les Tyrrell en 1997. Ben et ses animaux ont rejoint Prost Grand Prix en novembre dernier"*, raconte Loïc Bigois, chef du projet AP01. *"Nos pingouins ont été dessinés en même temps que la voiture. Ils font partie intégrante de l'aérodynamique. Ne vous arrêtez pas à leur esthétique un peu disgracieuse, ils sont très efficaces : à 200 km/h, ils apportent à la monoplace 140 kg d'appui (70 kg par côté), ne perturbent pas l'équilibre général et présentent l'avantage d'avoir une très bonne finesse. Ils génèrent moins de traînée (c'est-à-dire de résistance à l'air), que les extensions dont nous pourrions doter l'aileron arrière pour obtenir le même résultat."* Les pingouins étaient autrefois considérés comme des accessoires que l'on sortait lorsque la voiture fonctionnait mal. *"Ce n'est aujourd'hui plus le cas. Toutes les écuries, même les plus grandes, travaillent sur ces mini-ailerons. Depuis le début de la saison, nous les avons vus fleurir sur une nou-*

Les écuries y viennent une à une : les "pingouins" font désormais partie des recettes incontournables de l'aérodynamique.

validées à temps. Les Prost Peugeot devaient également recevoir un moteur évolué en qualification. Mais après la casse d'un V10 en Argentine, les dirigeants de Peugeot Sport préfèrent différer cette innovation d'un Grand Prix, au profit d'un travail de fiabilisation des moteurs de course. Du côté du châssis, une évolution sensible est également en chantier en vue d'améliorer le centrage des masses. Mais cela ne sera sûrement pas finalisé avant le Grand Prix du Canada.

perchés

fait plus aucun doute.



Très efficaces
Ces mini-ailerons latéraux haut perchés s'avèrent d'une redoutable efficacité aérodynamique. Il est probable que toutes les écuries travaillent dessus.

velle voiture à chaque Grand Prix ! Ils sont efficaces tout le temps et partout. Alors pourquoi s'en priver !", poursuit le créateur de la Prost Peugeot AP01. *"Pour notre part, nous ne pouvons pas encore les utiliser pendant les courses. Nos pontons étant très courts, leurs mâts sont placés devant l'orifice de ravitaillement. Mais nous étudions actuellement une autre implantation qui nous permettra de les laisser en permanence sur la voiture."* Les pingouins de Prost Grand Prix auront donc bientôt les honneurs de la course !

Les chefs de voiture

Ils ont la responsabilité mécanique des voitures de l'écurie…



Alain Sauvagère



Alain Breyault

Quatre chefs pour un orchestre bleu. Alain Breyault, Eric Demeira, Dominique Vanryghem (noms de code Le King, Babar et Riton) et Alain Sauvagère qui supervise. Dans l'organigramme de l'équipe, ils ont le titre étrange de chef de voiture. *"Chef, simplement parce que nous avons un peu plus d'expérience que les autres mécaniciens"*, précise modestement Babar. *"Une équipe n'est performante que si tous ses membres sont passionnés, rigoureux et surtout rapides. L'équipe de mécaniciens de l'écurie est divisée en trois groupes, chacun intervenant sur l'une des monoplaces"*, explique Alain Sauvagère. Riton et son équipe ont en charge la voiture de Panis, Babar celle de Trulli. King et ses hommes s'occupent de l'AP01 de réserve (le mulet). Alain Sauvagère assure la coordination. *"Chaque équipe est structurée de la même manière,* explique-t-il, *un mécanicien chargé de la partie avant, l'autre de la partie arrière. Le chef de voiture prête main forte à celui des deux qui en a besoin. Lors des essais, deux hommes, habituellement employés à d'autres tâches techniques viennent nous épauler."* Au fil des années, les mécaniciens de Ligier, et aujourd'hui de Prost, ont acquis une grosse réputation dans le paddock. Ingénieurs et pilotes qui ont travaillé avec eux ne tarissent pas d'éloges. *"Grâce à la qualité de leur travail, je ne me pose aucune question quand je monte dans la voiture,* salue Olivier Panis, *je sais qu'elle est parfaitement révisée et montée, 100% sûre."*

COULISSES

Ferrari revient



Effacé l'incident de Jerez où Schumacher, dans son duel pour le titre mondial 97, bousculait Villeneuve. En remportant le GP d'Argentine à l'issue d'une course mouvementée (un accrochage et une traversée de champ après glissade sur le mouillé !), le funambule de Ferrari refait surface avec panache. Le voilà second du championnat pilotes.
Les 4 points supplémentaires ramenés par Irvine hissent Ferrari au deuxième rang du classement Constructeurs .

Trulli



A Imola, Jarno sera chez lui. En bon Italien, il aura à cœur de briller devant les siens. Le fait d'avoir terminé le GP d'Argentine dans des conditions difficiles (une voiture particulièrement nerveuse à piloter), même à une place modeste, renforce sa confiance.

Quel spectacle



Trois écuries (McLaren, Ferrari et Jordan) dans la même seconde sur la grille de Buenos Aires, une course très animée : les valeurs se resserrent. Le GP d'Argentine s'est avéré spectaculaire jusqu'au bout, avec des bagarres à tous les niveaux, ponctuées de dépassements épiques. Comme lorsque Schumacher fut contraint d'éperonner Coulthard pour le doubler.



Alesi

Belle prestation de Jean Alesi (Sauber-Petronas) à Buenos Aires. Cinquième de la course, Jean avait auparavant réalisé le meilleur temps du warm up sous la pluie (devant Häkkinen, Schumacher et Fisichella).

Panis

Quinzième sur la grille du GP d'Argentine, Olivier Panis dut abandonner à 6 tours de la fin, trahi par son moteur, alors qu'il était 8e.
Si l'on compare les meilleurs temps en course, Olivier a le 8e chrono, à moins d'une seconde de Schumacher et Häkkinen, devant les Williams.

Prometteur…



Le Français Stéphane Sarrazin, 23 ans, a remporté la première épreuve 98 de F 3000, à Oschersleben en Allemagne. Sarrazin fait partie du "junior team Prost Grand Prix" au sein de l'écurie Apomatox. Il devance l'Allemand Heidfeld, pilote du "junior team… McLaren" !

LE CIRCUIT

Grand Prix de Saint-Marin

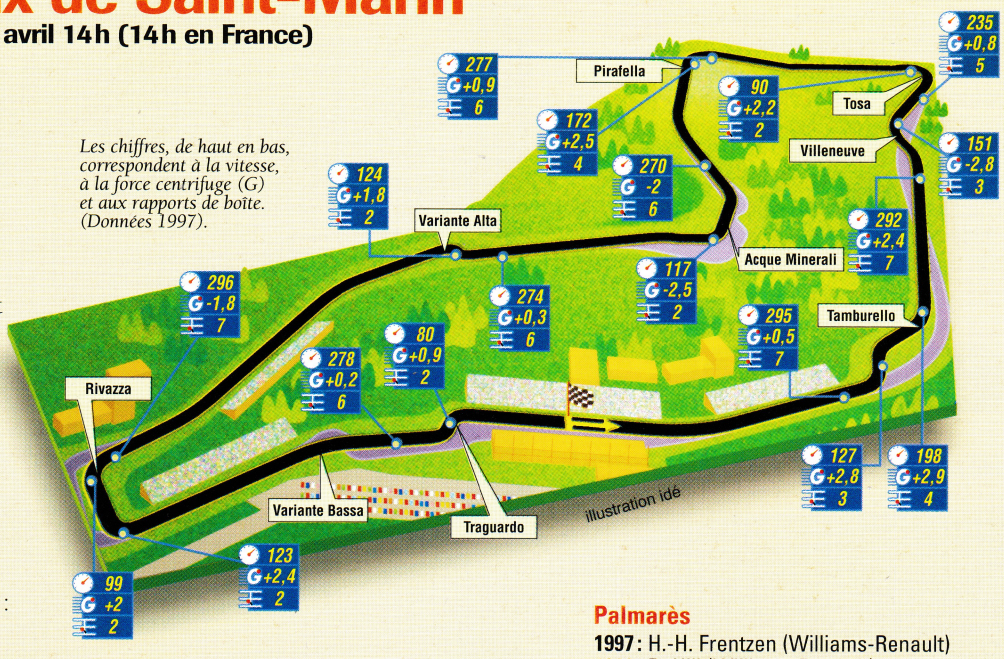
Départ dimanche 26 avril 14h (14h en France)

Moteur

Sur ce circuit désormais ralenti par l'accentuation de certains virages et la création de chicanes, les moteurs ne subissent plus les contraintes du temps où les longues lignes droites maintenaient longtemps le régime à son maximum. Ce n'est plus un tracé que les motoristes craignent.

Châssis

Le problème d'Imola, ce sont les freins. Un revêtement très abrasif (donc très adhérent), plusieurs très gros freinages par tour: comment disques et plaquettes résisteront-ils à ce traitement, compte tenu de leur épaisseur désormais réduite par le règlement?



Records à battre

Essais 97 : J. Villeneuve (Williams-Renault) 1'23"303
Course 97 : H.-H. Frentzen (Williams-Renault) 1'25"531

Palmarès

1997: H.-H. Frentzen (Williams-Renault)
1996: D. Hill (Williams-Renault)
1995: D. Hill (Williams-Renault)
1994: M. Schumacher (Benetton-Ford)
1993: A. Prost (Williams-Renault)

Les grenouilles de Prost Grand Prix

Actualité

Pendant le week-end argentin, la pluie a menacé. Elle est tombée durant le warm up et dans les derniers tours de la course. De quoi aiguiser les nerfs dans les écuries.

Prendre le départ avec les bons pneus, repasser aux stands juste avant l'averse pour en changer ou, au contraire, ne pas s'arrêter quand la pluie n'est que passagère, savoir anticiper les réglages des rapports de boîtes si le vent doit souffler dans les lignes droites, autant d'éléments pouvant faire basculer la victoire dans la poche de l'écurie qui sait les maîtriser. C'est pour cela que l'écurie Prost Grand Prix fait appel, depuis cette saison, aux spécialistes de Météo France. A l'occasion de chaque Grand Prix, ils dressent au fil du week-end des bulletins sur l'état de la climatologie locale. Leurs instruments de travail: le réseau mondial de satellites et les stations météo locales. Grâce à leurs images et à leurs mesures, les prévisionnistes adressent à l'équipe de course deux types de prévisions du jeudi au dimanche: chaque jour avant 15h (heure locale), un bulletin sur le temps prévu pour la journée suivante; puis, le lendemain matin avant 8 heures, un deuxième état des conditions atmosphériques, avec leur évolution possible toutes les deux heures. A chaque fois, les météorologues estiment avec le maximum de précision précipitations, température et vent sur le circuit. Un exercice plus ou moins difficile suivant les pays. A Monaco, il n'y a pas de radar météo. A Melbourne, en Australie, la proximité de la mer rend les mesures incertaines. En Belgique, le circuit de Spa est en limite de portée des radars locaux et la géographie du site rend toute prévision hasardeuse. Pour pallier ces inconvénients, l'équipe a deux projets dans ses cartons: soit équiper l'un des camions de course d'une caméra vidéo qui transmettra en permanence en France, pour diagnostic, des images du ciel, soit déplacer sur chaque circuit une mini-station qui donnera aux ingénieurs de Météo France des mesures particulièrement précises aux fins d'analyse. Un châssis performant et un moteur fiable ne suffisent plus: en F1, il faut aussi savoir lire le ciel pour gagner! ■

En Formule 1, un châssis performant et un moteur fiable ne suffisent plus, il faut aussi savoir lire le ciel!

GP D'ARGENTINE

Classement

1. **Michael Schumacher** (Ferrari), 72 tours, soit 306,502 km en 1 h 48'36"175 à 169,304 km/h de moyenne
2. **Mika Häkkinen** (McLaren-Mercedes) à 22"8
3. **Eddie Irvine** (Ferrari) à 57"7
4. **Alexander Wurz** (Benetton-Playlife) à 1'8"1
5. **Jean Alesi** (Sauber-Petronas) à 1'18"2
6. **David Coulthard** (McLaren-Mercedes) à 1'19"1
7. **Giancarlo Fisichella** (Benetton-Playlife) à 1'23"4
8. **Damon Hill** (Jordan-Mugen Honda) à 1t
9. **Heinz-Harald Frentzen** (Williams-Mecachrome) à 1t

Championnat du Monde

Constructeurs		Pilotes	
McLaren-Mercedes	39	Häkkinen	26
Ferrari	21	Schumacher	14
Williams-Mecachrome	8	Coulthard	13

Vivez en direct la saison 1998 de F1

Peugeot Sport News dès le jeudi:
01 40 66 55 55 ou 721 55 55
Site Internet:
www.prost-peugeot.com
Prost Grand Prix:
3615 Prost GP*
*2,23 F/min.

Création : SETTF - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 04.98 - IMPRIMERIES QUEBECOR - Photos : DPPI