PROST PEUGEOT

N°8-3 juin 1998

Le magazine des partenaires



"Ce fut le week-end le plus décevant de la saison" a commenté sobrement Alain Prost, à l'issue du Grand Prix de Monaco.

Travail, travail, travail !

Toujours aucun point au moment d'aborder, à Montréal, le septième Grand Prix de cette difficile saison… Un seul remède : le travail. Les problèmes continuent à se succéder pour l'équipe Prost Peugeot, qui a encore vécu, à Monaco, un week-end particulièrement difficile. Dans ces moments très délicats à vivre pour tous, il n'y a pas d'autre solution que de travailler d'arrache-pied, sans lever le nez, pour tenter de mettre fin le plus rapidement possible à cette mauvaise série. Dans l'équipe, tout le monde travaille à fond, qu'il s'agisse du châssis, du moteur, de l'électronique ou de tout autre secteur. C'est à ce prix que l'on progresse et que l'on gagne en Formule 1. Les progrès sont tangibles, de jour en jour, même si pour l'instant ils ne se concrétisent pas lors des Grands Prix. Bientôt, l'horizon va forcément s'éclaircir. En attendant, il n'y a qu'une chose à faire : travailler, travailler, travailler. "Dans de telles circonstances, l'équipe doit rester plus que jamais soudée et motivée" concluait Alain Prost à l'issue du GP de Monaco.

La Rédaction

Oublier Monaco

GP du Canada

Après un week-end très décevant à Monaco, chacun espère que le travail réalisé pour améliorer la fiabilité portera bientôt ses fruits...

A Monaco, certains espéraient une bonne nouvelle. Il s'agit d'un circuit si particulier, si différent de tous les autres, qu'on pouvait y rêver d'un bon résultat, avant même que les évolutions en cours aient été finalisées et soient opérationnelles. Et puis Olivier Panis y avait gagné en 1996… Mais il n'y a pas eu de bonne surprise. Olivier Panis n'a cessé, tout au long du week-end monégasque, d'accumuler les problèmes en tous genres. Sans cesse interrompu (des problèmes électroniques et un moteur cassé aux essais libres, une panne d'alternateur durant la qualification, enfin une fuite d'eau lors du warm up), Olivier n'a pu adapter sa voiture au circuit. Il s'est donc retrouvé très loin sur la grille, en 18e position. Une instabilité de plus en plus inquiétante de l'arrière de sa voiture l'a contraint à abandonner au 51e tour. Les choses s'annonçaient mieux pour Jarno Trulli. Pas de soucis mécaniques durant les différentes séances d'essais et un 10e temps en qualification. En course, à la faveur des incidents affectant ses adversaires, Jarno était remonté à la 8e place. Mais un problème de sélection de boîte de vitesses l'a arrêté au 59e tour.

Trois chantiers prioritaires

Bref, une fiabilité perfectible et un week-end à oublier. Alors que chacun travaille d'arrache-pied pour faire avancer les chantiers en cours, c'est

Suite page 2

Prochaine parution

Le numéro 9 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le mercredi 24 juin et présentera le Grand Prix de France.

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

COULISSES

Häkkinen

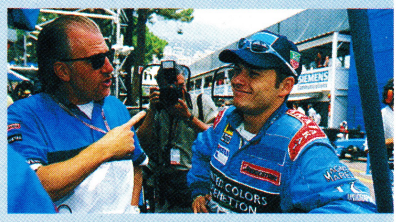


Quatrième succès de la saison pour Mika Häkkinen et sa McLaren qui a dominé le Grand Prix de Monaco de bout en bout. Il prend le large au championnat. Aucun de ses deux principaux adversaires n'a marqué: Coulthard a cassé son moteur et Schumacher termine très loin, après un accrochage avec Wurz.

Arrows

Après un début de saison catastrophique où les abandons se sont multipliés, l'écurie TWR Arrows remonte à la surface. A Monaco, après avoir réalisé les 8e et 12e temps en qualification, Mika Salo et Pedro Diniz se classent dans les points: Salo 4e, Diniz 6e. A noter que TWR Arrows est la seule écurie, avec Ferrari, réalisant à la fois la voiture et son moteur.

Fisichella



Après la déception du GP d'Espagne où un accrochage avec Irvine l'a éliminé alors qu'il était 3e, Fisichella s'est largement rattrapé à Monaco : 3e temps sur la grille, 2e à l'arrivée (malgré un tête-à-queue !) derrière Häkkinen… difficile de rêver mieux pour Giancarlo.

Wurz



L'Autrichien l'a échappé belle. Après un accrochage avec Schumacher, il continue. Cinq tours plus tard il ravitaille mais au tour suivant, part en glissade à 260 km/h sous le tunnel et heurte violemment le rail. Renvoyée sur la piste, sa Benetton file droit vers l'arbre où Wendlinger avait eu un grave accident en 1995. Privé de ses roues avant, Wurz ne peut rien faire. Heureusement, les rangées de pneus amortissent le choc et il s'en sort indemne.

Suite de la page 1

évidemment une déception. Le travail actuel se poursuit avec trois priorités. D'abord continuer à fiabiliser la boîte de vitesses et le moteur, ce qui passe malheureusement par des processus de fabrication et de validation longs.
Deuxième priorité: poursuivre l'évolution du châssis et notamment du train arrière, afin de retrouver de la rigidité, et par là même, de la motricité.
Le troisième chantier prioritaire concerne l'électronique. Il s'agit de fiabiliser les logiciels de gestion moteur et boîte de vitesses par rapport aux demandes des pilotes.
Sur le plan de l'aérodynamique, en revanche, les solutions actuelles donnent satisfaction. On poursuit néanmoins un travail permanent, pour améliorer les performances globales de la voiture. Ainsi l'équipe d'essais se trouvait-elle à Monza, ces derniers jours, afin d'affiner les réglages pour la course de Montréal.
Le Grand Prix du Canada est une épreuve très appréciée dans l'écurie. *"Les Canadiens sont si accueillants, surtout avec une équipe française, qu'on s'y sent chez nous"* note Jacky Eeckelaert.
Le circuit Gilles Villeneuve se trouve sur

Un déménageme

Organisation

Quitter Magny-Cours pour Saint-Quentin-en-

Mais chez Prost Grand Prix, comme dans toutes les écuries de



Eric Vuillemin (à gauche) et Jacques Levacher, les hommes de la logistique chez Prost Grand Prix et chez Peugeot. Eric a aussi une autre fonction: sur les Grands Prix, il est, "l'homme sucette", celui qui a la tâche délicate d'orchestrer les ravitaillements.

Trois monoplaces AP01, onze moteurs V10 Peugeot, cent dix sept caisses d'équipements et d'outils divers: au total vingt-quatre tonnes de fret, escortées par soixante-dix-huit personnes… Prost Grand Prix et Peugeot Sport se déplacent sur chaque course avec hommes et bagages comme une armée en campagne. C'est comme s'il fallait transporter une partie de l'usine sur chaque circuit. Sur les Grands Prix européens, le matériel voyage à bord des semi-remorques de l'équipe. Mais pour les courses lointaines, l'avion remplace le camion. *"Notre prochain voyage à Montréal a été préparé voici un an. Billets d'avions, chambres d'hôtel, tout a été réservé depuis huit à douze mois"*, explique Jacques Levacher responsable logistique de Peugeot Sport, qui veille au bon acheminement des hommes et des bagages du motoriste en compagnie de son assistante Christine Ferrage: *"Ordinateurs, groupes électrogènes, vélos... ou camemberts, nous emmenons de quoi être autosuffisants lors du week-end de Grand Prix. Seules quelques provisions nécessaires à la composition des repas par notre cuisinier sont achetées sur place. Nous évitons cependant de nous surcharger car chaque kilo nous est facturé par les services de "Formula One Administration" qui organise ces transports". "La totalité du matériel des écuries voyage à*

24 tonnes de fret, 78 personnes: l'écurie se déplace comme une armée en campagne.



Jarno Trulli avec Humphrey Corbett, l'ingénieur responsable de sa voiture, et Alain Prost : beaucoup d'interrogations.

l'île Notre-Dame… au centre de Montréal et du fleuve Saint-Laurent. On peut y accéder en métro! C'est un circuit truffé d'épingles et de chicanes obligeant les pilotes à freiner très fort après de longues accélérations. De tous les circuits, c'est le plus exigeant pour les freins. Particulièrement cette année, avec des disques moins épais (donc moins efficaces) imposés par le règlement. Logiquement, entre Monaco et Montréal, la Prost AP01 devrait avoir progressé. Olivier Panis et Jarno Trulli pourront-ils enfin marquer leurs premiers points ?

nt permanent

n-Yvelines n'a pas été une mince affaire. de F1, chaque Grand Prix est déjà un sacré déménagement !



bord de trois 747 cargo", explique Eric Vuillemin, coordinateur d'exploitation de Prost Grand Prix. *"L'un part de Milan avec le fret de Ferrari, Minardi, Sauber, Mecachrome, Peugeot et le nôtre. Les deux autres s'envolent de Londres avec le matériel des autres équipes."* A l'arrivée, le premier travail des hommes de l'écurie consiste à déplomber les caisses afin de vérifier que le contenu n'a pas souffert. De la 1ere à la 117eme, elles contiennent de quoi faire rouler une F1, et si besoin est d'en reconstruire une de A à Z. Et pour qu'elles traversent les frontières du monde entier sans difficulté, Jacques Levacher et Eric Vuillemin ne se séparent jamais de leurs sésames : dix kilos de documents administratifs et douaniers, tous indispensables. Hommes et machines parcourent ainsi sur une année et d'un circuit à l'autre près de 160000 km, soit quatre fois le tour de la terre. La F1 ? Une course d'endurance!

EN DIRECT DU STAND

Loïc David, le troisième pilote

Ingénieur "mesures" d'Olivier Panis, en quoi, cela consiste-t-il?



Lorsque Panis roule à 300 km/h, se bat de chicane en virage, ou escalade les vibreurs pour chasser la pole, il n'est pas tout à fait seul dans sa monoplace. Loïc David est "virtuellement" à ses côtés. Electronicien de formation, Loïc, les yeux rivés sur les écrans de télémesure, vit chaque tour d'Olivier du fond du stand. *"Je suis l'espion qui lui veut du bien. Grâce aux informations télémétriques de Peugeot Sport, je surveille, instant par instant, tous les paramètres de fonctionnement de la monoplace d'Olivier. Simultanément, sur d'autres écrans, je suis l'évolution des conditions météo (température et humidité de l'air, vent…)."*

Poisson-pilote et ange gardien

"Une température de piste qui augmente modifie l'adhérence des pneus. Une brise peut changer le centrage aérodynamique de la monoplace, ou la pousser un peu au-delà de la vitesse permise par le limiteur de régime, ce qui nous oblige à modifier les rapports de boîte pour ne pas risquer de surrégime. Un ingénieur d'exploitation ne peut surveiller tous ces paramètres. Il faut quelqu'un, isolé au fond du box, concentré devant ses ordinateurs, capable de croiser, d'analyser, toutes les données pour trouver une explication aux problèmes survenus et proposer des solutions." Autre tâche importante pour Loïc : la suveillance des paramètres de sécurité. *"Grâce à la télémétrie, je connais, en permanence l'état de fonctionnement de la monoplace. Si la défaillance d'une pièce mécanique met en danger la sécurité du pilote, je dois être capable de la détecter pour arrêter immédiatement l'auto. "David peut même aller jusqu'à suggérer à son pilote d'éviter telle bosse… ou lui signaler qu'il peut freiner encore deux mètres plus tard !"*
Poisson-pilote et ange gardien à la fois, quelle responsabilité!

LE CIRCUIT

Grand Prix du Canada

Départ dimanche 7 juin 13h (19h en France)

Moteur

Peu exigeant pour la mécanique, le circuit de Montréal peut poser problème, si la chaleur survient comme cela est toujours possible au mois de juin au Canada.

Châssis

Montréal est, avec Imola, le circuit le plus dur de la saison pour les freins. C'est en revanche un beau circuit de pilotage, au revêtement peu adhérent, donc relativement peu éprouvant.



Les chiffres, de haut en bas, correspondent à la vitesse, à la force centrifuge (G) et aux rapports de boîte. (Données 1997).

Records à battre

Essais 1997: M. Schumacher (Ferrari) 1'18"095
Course 1997: D. Coulthard (McLaren-Mercedes) 1'19"635

Palmarès

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

Il y a un an...

Retour

Le 15 juin 1997, au Grand Prix du Canada, Panis partait en glissade et tapait très durement. Il s'en sortira avec les deux jambes cassées...



"L'accident, je l'ai revu en photo, à la télévision, en vidéo. Je me le suis repassé dans ma tête. C'est un évènement que j'ai totalement banalisé. Je vais tout de même aller faire un tour à pied le long de ce mur. Je vais voir où j'ai tapé, où je suis sorti. Histoire de conjurer le sort ! Cet accident n'a pas été totalement négatif. Au contraire, je suis aujourd'hui plus fort que je ne l'ai jamais été. J'ai remporté une très grande victoire sur moi-même en traversant cette épreuve. Pour surmonter ma souffrance, mes angoisses, pour remonter en voiture, j'ai dû aller puiser au fond de ressources que je ne soupçonnais même pas. Cet accident, cette parenthèse dans ma vie, m'ont enrichi."

"Cet accident, cette parenthèse dans ma vie, m'ont enrichi."

Le 28 septembre, trois mois plus tard environ, Panis est au départ du Grand Prix du Luxembourg, où il finira sixième...

"Mon plus grand plaisir, je l'ai pris à 80 km/h le vendredi matin. Exactement au moment où, le feu étant passé au vert pour la première séance d'essais libres, j'ai accéléré dans la voie des stands pour me jeter vers mon premier tour de piste. J'ai rabaissé la visière de mon casque, passé la deuxième, regardé droit devant moi en écoutant le moteur monter en régime. Alors un immense poids a quitté ma poitrine. Cette fois, ça y était, j'étais de retour à la vie."

GP DE MONACO

Classement

1. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes), les 78 tours en 1 h 51'23"595 à 141,458 km/h de moyenne	
2. Giancarlo Fisichella (Benetton-Playlife)	à 11"475
3. Eddie Irvine (Ferrari)	à 41"378
4. Mika Salo (TWR-Arrows)	à 1'00"363
5. Jacques Villeneuve (Williams-Mecachrome)	à 1 t
6. Pedro Diniz (TWR-Arrows)	à 1 t
7. Johnny Herbert (Sauber-Petronas)	à 1 t
8. Damon Hill (Jordan-Mugen-Honda)	à 2t
9. Shinji Nakano (Minardi-Ford)	à 2t

Championnat du Monde

Constructeurs		Pilotes	
McLaren-Mercedes	75	Häkkinen	46
Ferrari	39	Coulthard	29
Williams-Mecachrome	16	Schumacher	24

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
Minitel Prost Grand Prix :
3615 Prost GP*
*2,23 F/min.

Création : SETTF - Prost Grand Prix, RCS PARIS B314539701 - Imp. en UE 06.98 - IMPRIMERIES QUEBECOR - Photos: DPPI