PROST PEUGEOT
N° 30 - 6 octobre 1999
Le magazine des partenaires

Formidable GP d'Europe! Sur le podium, Jarno Trulli exulte: il vient de réussir son meilleur résultat personnel en F1, et c'est en même temps la meilleure performance de l'équipe Prost Peugeot jusqu'à présent.







Les courtes averses imprévisibles du Nürburgring déboussolent les écuries. Même Ferrari y perd son habituelle sérénité.

Lorsque la première ondée surgit, Panis choisit de s'arrêter pour monter les pneus pluie (comme Häkkinen et Irvine); Trulli préfère rester en pneus secs...

Pour conquérir ce premier podium de l'association Prost Peugeot, Trulli doit se défendre bec et ongles face à un Barrichello déchaîné, jusqu'à la ligne d'arrivée.

DU GP D'EUROPE AU GP DE MALAISIE

Quel Grand Prix!

L'équipe Prost Peugeot se souviendra de ce Nürburgring 99 : une des courses les plus incroyables de l'histoire de la F1 et le plus beau résultat de la jeune écurie avec la magnifique 2e place de Trulli.

Il faut avoir vécu l'incroyable feuilleton de ce GP d'Europe 99, si haletant, si imprévisible de la première à la dernière minute, si rempli de surprises. Essayons de résumer cette cascade d'événements. D'abord cette séance de qualification sur piste glissante, où la pole change quatorze fois de mains et à l'issue de laquelle émergent quelques bonnes surprises (Frentzen en pole, Panis 5e…) et des moins bonnes (les Ferrari 9e et 12e). Puis ce départ si cafouilleux qu'il faut recommencer. Au 2e départ, un carambolage élimine Hill, Wurz et Diniz. Ce dernier est miraculeusement indemne sous sa Sauber retombée à l'envers. Après le retrait de la voiture de sécurité, les événements reprennent à un rythme fou: ce sont d'abord de grosses erreurs de stratégie chez McLaren et Ferrari, dont les voitures s'arrêtent trop vite au premier petit grain pour chausser les pneus pluie. Le stand Ferrari cafouille et Irvine perd plus de 20 secondes! Frentzen, toujours en tête après son ravitaillement, s'immobilise soudain, en panne électrique. Coulthard, nouveau leader, sort de la piste. Puis c'est au tour de Fisichella qu'on voit pleurer de dépit contre un grillage du circuit. Il faut dire que les petites averses servies inopinément par un ciel complètement imprévisible, rendent le circuit très piégeux. Erreurs de stratégie et fautes de pilotage se

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

multiplient. Ralf Schumacher, qui fait une course extraordinaire éclate un pneu. Häkkinen et Irvine se battent férocement… pour la septième place! Mika puis Eddie passent successivement dans l'herbe, la McLaren prendra finalement le dessus. Jusqu'au pauvre Luca Badoer, qui croit faire la course de sa vie dans ces conditions dantesques et voler vers ses premiers points... lorsque le moteur de sa Minardi le trahit: encore des larmes, émouvantes. Lorsque le jeu des averses surprises cesse, c'est la Stewart-Ford de Johnny Herbert qui est en tête devant la Prost Peugeot de Jarno Trulli, que talonne Barrichello. Trulli, qui depuis le début fait une course parfaite, résiste jusqu'au bout aux attaques du Brésilien. Une dernière bataille de toute beauté, comme toute la course. Sur le podium, les trois héros exultent. Herbert, le vainqueur, est parti… de la 14e place sur la grille, Trulli de la 10e! Ce podium-là, il a fallu le conquérir dans une course homérique truffée de chausse-trapes! Sans un choix aléatoire de pneus pluie lors de la première averse, Olivier Panis, très rapide tout au long du week-end (3e aux essais libres, 5e en qualification avec la nouvelle évolution EV7 du V10 Peugeot, 5e au *warm up* avec l'EV4...), aurait pu monter, lui

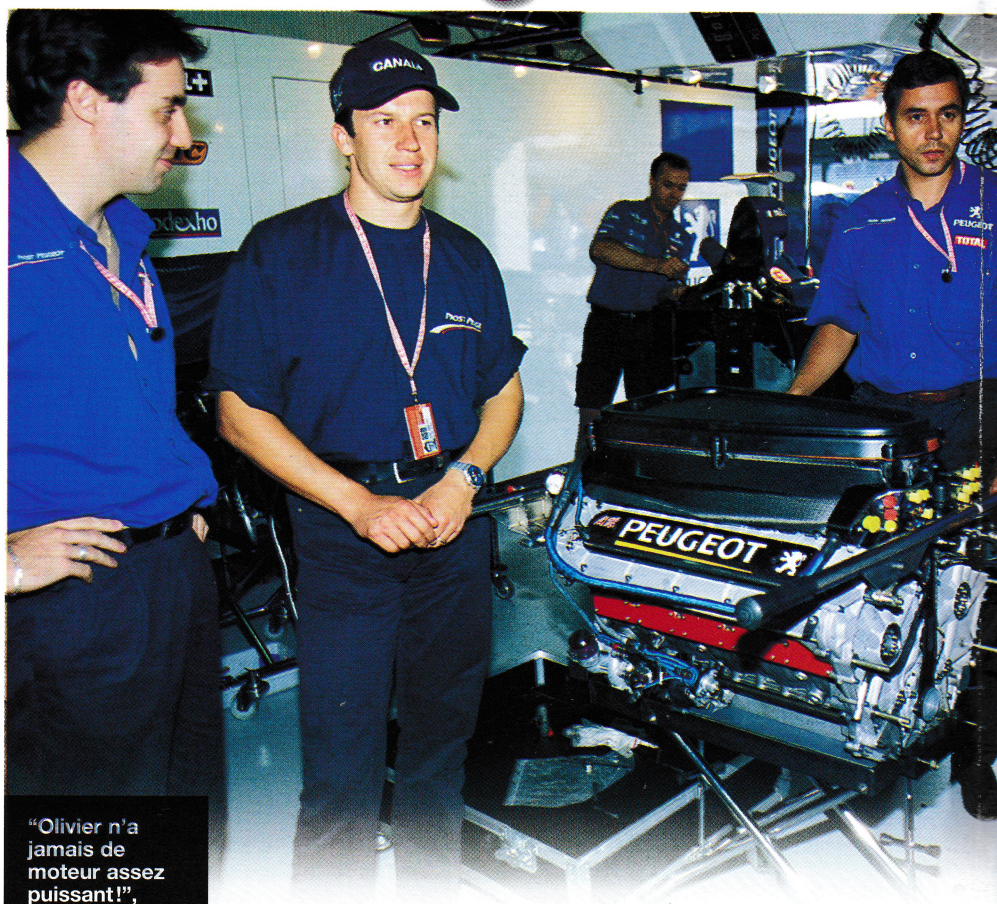


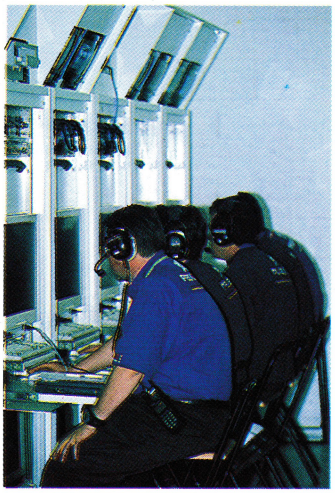
Le podium de Trulli (ici avec A. Prost et C. Provera) récompense l'écurie de tout le travail effectué.

TECHNIQUE

Chacun son ingénieur m

Trait d'union entre le pilote et l'équipe, l'ingénieur moteur optimise le fonctionnement du V10. Selon la météo, le profil du circuit et les souhaits du pilote.





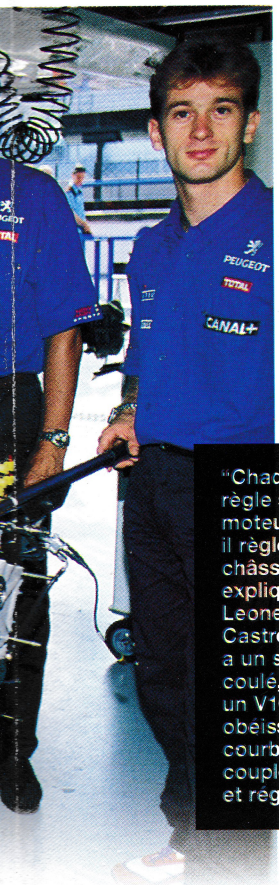
Les ingénieurs moteur de Panis et Trulli passent une grande partie de leur temps devant les écrans d'ordinateurs.

"Olivier n'a jamais de moteur assez puissant!", s'amuse Sébastien Taillandier, "Nous avons trouvé en lui un interlocuteur idéal, notamment pour le développement de nos moteurs de qualification".

Sébastien Taillandier pour Panis, Leonel de Castro pour Trulli sont les vigies de Peugeot Sport sur les circuits. Amis dans la vie, "Léon", 40 ans, et "Seb", 26 ans, ont des itinéraires très différents. Leonel s'est formé sur le tas : recruté par Renault après son bac de construction mécanique, il est entré chez Peugeot Sport en 1990. Il a été responsable de l'atelier de montage des moteurs des 905 avant de basculer vers la F1. A Vélizy, entre les Grands Prix, il assiste le responsable Exploitation Guy Audoux. Dès qu'il a eu son diplôme d'ingénieur de l'Ecole nationale supérieure des arts et métiers, Sébastien a été recruté par Peugeot Sport, où il se partage entre son rôle d'ingénieur de Panis, pendant les Grands Prix, et l'équipe d'essais, le reste du temps. Autant dire qu'il n'est pas souvent à la maison! "*Nos formations très différentes nous rendent très complémentaires*, explique Sébastien. *Ainsi, à nous deux, nous pouvons faire face à toutes les situations.*" Sur les circuits, Sébastien et Leonel passent l'essentiel de leur temps devant les écrans d'ordinateurs: "*Un moteur n'est ni modifié, ni même ouvert pendant un week-end de Grand Prix, mais comme le châssis, il faut l'adapter au circuit, à la météo et*

aussi, sur le podium. A l'arrivée, Alain Prost, comme toute l'équipe, laisse éclater sa joie : "*Cette deuxième place de Jarno montre que nous commençons à savoir travailler tous ensemble et que nous devenons capables de maintenir un niveau de performance durant tout un week-end...*" Corrado Provera enchaîne : "*Tout a marché parfaitement, du coté châssis comme du coté moteur. Cela démontre que nos voitures ont beaucoup progressé. Ce résultat va resserrer les liens de notre partenariat. Par chance, ce podium arrive devant tout le personnel de Peugeot Sport, invité au Grand Prix d'Europe.*"
Une deuxième place qui met du baume au cœur de la jeune écurie Prost après deux saisons aux résultats souvent frustrants, et qui permet d'être optimiste au moment d'aborder les deux derniers Grands Prix en Asie. Et alors même que commence à rouler, à Magny-Cours, une monoplace-laboratoire équipée du nouveau moteur V10 A 20.

moteur



"Chaque pilote règle son moteur comme il règle son châssis", explique Leonel de Castro, "Jarno a un style coulé, il veut un V10 doux et obéissant, une courbe de couple pleine et régulière".

surtout aux besoins exprimés par le pilote. Pour cela nous faisons évoluer les paramètres de gestion électronique, les fameuses "cartographies". Par exemple le rapport entre la course de la pédale d'accélérateur et l'accélération obtenue n'est pas figé. Sur le mouillé le pilote voudra pouvoir gérer facilement les 7000 premiers tours, alors que sur le sec il préférera plus de puissance, quitte à sacrifier un peu de la souplesse du moteur. Tout cela se règle au moyen de l'électronique." Briefings et débriefings commencent tôt le matin et s'achèvent tard le soir: les journées de quinze heures et plus ne sont pas rares.
Lorsque Jarno et Olivier sont en piste, Leonel et Sébastien poursuivent leur surveillance du moteur via la télémétrie. S'ils perçoivent les signes d'un souci mécanique ou d'un problème de consommation, ils peuvent demander à Jarno et à Olivier de modifier leur pilotage. "*Nous sommes gentiment rivaux,* explique Sébastien. *Chacun son pilote, chacun ses stratégies et ses consignes. La performance de l'un rejaillit toujours sur l'autre : il y a deux pilotes... mais un même moteur, même s'ils le font progresser chacun dans des directions différentes. Olivier est un très bon analyste: exigeant, il veut à la fois de l'agrément de conduite et de la puissance à l'état pur, il veut toujours plus de 'watts'. Jarno, lui, demande moins au moteur... si ce n'est de se faire totalement oublier.*"

Comment devenir ingénieur motoriste.

Les jeunes ingénieurs recrutés proviennent généralement d'une grande école comme les Arts et Métiers ou l'ESTACA. Après une ou deux années aux bancs d'essais pour acquérir une bonne connaissance du moteur, ils rejoignent l'équipe d'essais privés pendant une saison avant d'être considérés comme opérationnels. Ils peuvent alors être intégrés à l'équipe de course.

Coulisses

F3000, suite et fin

La dernière course de F3000, disputée en lever de rideau du GP d'Europe de F1, a été remportée par Jason Watt devant Nick Heidfeld. Ce dernier, futur pilote Prost Peugeot, remporte le championnat 1999 de F3000, devant Jason Watt et Gonzalo Rodriguez (qui a malheureusement perdu la vie au début du mois dans une course aux Etats-Unis). Stéphane Sarrazin, le pilote d'essais de Prost Grand Prix, non classé au Nürburgring, termine 4e du championnat.

Supporters



Tout le personnel de Peugeot Sport était invité en famille (300 personnes!) au GP d'Europe. Une longue mais enthousiasmante journée : départ de Vélizy 4 h du matin, voyage en car, tribune avec écran géant, et, au retour, dîner sur la route pour fêter le magnifique podium de Trulli avec toute l'équipe F1.

General Motors

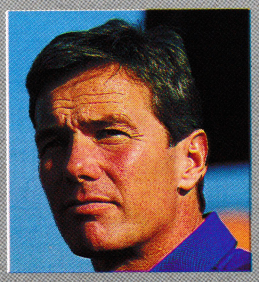
Après BMW en 2000, et Toyota en 2003 probablement, General Motors, premier constructeur automobile mondial, annonce qu'il envisage de venir en F1 *"à condition qu'une stabilité des règlements soit assurée"*. Actuellement la réglementation châssis est figée jusqu'en 2001, et celle concernant les moteurs (actuellement 3 litres atmosphériques) jusqu'en 2006. Seule une unanimité des écuries peut permettre des changements plus précoces.

Du pilotage pur



"La qualification, c'est du plaisir pur. On dispose de dix litres d'essence, de quatre trains de pneus, d'un bolide, de la permission de faire ce que l'on veut du moment que l'on va chercher le temps. Si on veut passer en cinquième à un endroit au risque de sortir la voiture, on ne nous dira rien. C'est du crédit, du pilotage pur. C'est complètement différent de la course, où il faut être à l'arrivée, ne pas casser, respecter la stratégie..." (Olivier Panis.)

Communication interne



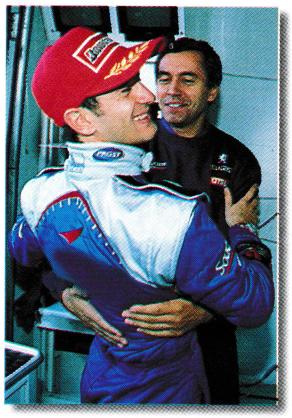
"Nos résultats ne sont pas probants. Quand on règle un problème à l'avant, un autre apparaît à l'arrière. Il s'agit d'une multitude de petits problèmes touchant des détails. La synergie est la chose la plus délicate à obtenir: tous les gens qui composent notre équipe possèdent une grande expérience de la F1, chacun dans son domaine, mais une fois tous ensemble, les problèmes apparaissent. La plus grosse difficulté pour le patron, c'est la communication interne, afin de créer une unité de travail, de ne pas laisser des clans se créer avec leur propre vision des choses. C'est une question d'avenir et de réussite."
(Craig Pollock, P.-D.G. de l'écurie Bar.)

INTERVIEW JARNO TRULLI

"C'était très chaud!"

Comment avez-vous fait pour finir deuxième de ce Grand Prix dantesque?
Une équipe efficace, une voiture performante, un peu de chance et d'intuition! De la chance, il m'en a fallu une sacrée dose pour éviter le carambolage du deuxième départ. Je suis passé à travers un nuage de débris sans que ma voiture soit endommagée. Des poussières de carbone ont pénétré dans mon casque et j'en ai reçu dans un œil. Pendant deux tours, j'ai cru que j'allais devoir abandonner tellement cela m'aveuglait. J'ai ralenti, ouvert ma visière et j'ai frotté: coup de bol, c'est parti! Mais j'avais perdu deux places...

Ce handicap ne vous a pas empêché de gagner dix places et de finir sur le podium!
Dans des conditions de course aussi changeantes, tout est possible! Nous étions partis pour faire deux ravitaillements, aux 27e et 47e tours. Mais notre météo avait prévu un fort risque d'averses à partir de 14h30 et nous savions que nous devrions éventuellement modifier notre plan initial. La pluie a commencé à tomber au 17e tour. Olivier est rentré aussitôt passer des pneus pluie comme Häkkinen et Irvine. L'équipe m'a appelé par radio pour savoir si je voulais faire la même chose, mais j'ai décidé de rester en piste aussi longtemps que ma réserve d'essence me le permettait. En ravitaillant à la fin du 28e tour, j'ai préféré chausser des pneus secs, en pariant que la pluie allait cesser. Pour avoir souvent couru sur ce circuit lorsque j'étais en F3, je sais que les averses s'arrêtent aussi vite qu'elles commencent. C'est ce qui s'est passé. Cela m'a permis de conserver ma sixième place. A la fin du 35e tour, quand beaucoup sont revenus aux stands pour mettre des pneus secs, moi j'ai fait l'inverse car je pensais que la nouvelle averse allait durer. Bingo, elle s'est intensifiée et je suis remonté à la 3e place!



"Pendant deux tours, j'ai cru que j'allais devoir abandonner..."

A la fin, ce n'est plus contre les éléments que vous vous battiez, mais contre Barrichello!
Pour le dernier ravitaillement, j'ai beaucoup parlé par radio avec l'équipe pour savoir à quel moment les pneus pluie cesseraient d'être efficaces sur l'asphalte qui séchait de plus en plus. Notre repère, c'était Barrichello qui me suivait en "slicks". Lorsqu'il a commencé à tourner plus vite que moi, je suis rentré chausser les mêmes pneus que lui. J'ai bien fait. Au 60e tour, il était quand même dans mes rétroviseurs. Ma tactique était simple: je ne me suis jamais écarté de la trajectoire sèche. Dès lors, il ne pouvait pas tenter de me doubler sans aller sur la partie humide de la piste, où il aurait perdu toute adhérence. Mais c'était vraiment très chaud jusqu'au bout!

Un tel succès vous donne-t-il de nouvelles ambitions pour les deux dernières courses de la saison 1999?
Cela récompense surtout les énormes efforts faits ces dernières semaines par les hommes de Prost Grand Prix. Et de Peugeot qui introduisait ce week-end le nouveau moteur de qualification V10 EV7. Nous prouvons notre capacité à faire progresser la voiture et à développer des stratégies qui nous permettent désormais de nous battre avec les meilleures écuries concurrentes. Nous devrions avoir une fin de saison intéressante...

GP d'Europe

Classement

1. **Herbert** (Stewart-Ford), les 66 tours en 1h41'54"314 (moy. 177,034 km/h)
2. **Trulli** (Prost Peugeot) à 22"618
3. **Barrichello** (Stewart-Ford) à 22"865
4. **R. Schumacher** (Williams-Supertec) à 39"075
5. **Häkkinen** (McLaren-Mercedes) à 1'02"950
6. **Gené** (Minardi-Ford) à 1'05"154
9. **Panis** (Prost Peugeot) à 1 tour

Meilleur tour : M. Häkkinen 1'21"282 (moy. 201,786 km/h)

Championnat du monde

Conducteurs

1. Häkkinen	62
2. Irvine	60
3. Frentzen	50
4. Coulthard	48
5. R. Schumacher	33
6. M. Schumacher	32
7. Barrichello	19
11. Trulli	7
15. Panis	2

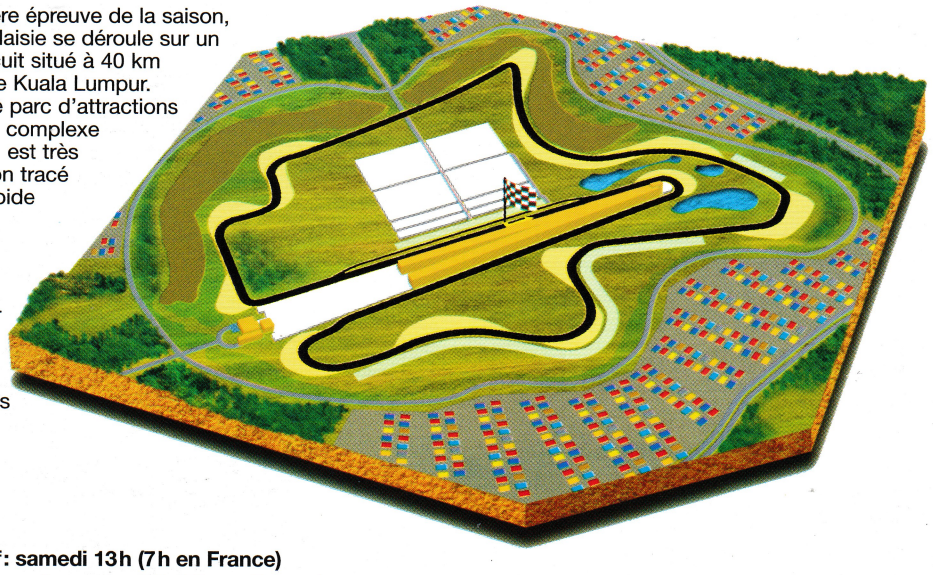
Constructeurs

1. McLaren-Mercedes	110
2. Ferrari	102
3. Jordan-Mugen-Honda	57
4. Williams-Supertec	33
5. Stewart-Ford	31
6. Benetton-Playlife	16
7. Prost Peugeot	9
8. Sauber-Petronas	4
9. Arrows	1
10. Minardi	1
11. Bar	0

Grand Prix de Malaisie

Kuala Lumpur, 17 octobre 1999

Avant-dernière épreuve de la saison, le GP de Malaisie se déroule sur un nouveau circuit situé à 40 km de la capitale Kuala Lumpur. Situé dans le parc d'attractions d'un énorme complexe touristique, il est très moderne. Son tracé est plutôt rapide (évalué aux environs de 200 km/h de moyenne par les simulations, bien que les F1 n'y aient encore jamais roulé).



Télévision
Essais qualif: samedi 13h (7h en France)
Départ course: dimanche 14h (8h en France)

La course en direct

En composant ce numéro, vous pouvez vivre chaque Grand Prix en direct: résultats et commentaires des différentes séances (essais libres, qualification, *warm up*, course).
01 40 66 55 55
Autres possibilités: **Minitel 3615 Prost GP *ou* Internet www.prostgp.com**

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine n° 31 paraîtra mercredi 20 octobre et présentera le Grand Prix du Japon.

Création : MCE - Prost Grand Prix. RCS PARIS B314339701 - Imp. en UE 10.99 - Imprimeries Quebecor - Photos : DPPI, MDi/Peugeot Sport.