PROST PEUGEOT
N° 25 - 7 juillet 1999
Le magazine des partenaires



Sous la pluie du GP de France, Panis et Trulli sont longtemps restés dans le rythme des meilleurs. Or, il pleut très souvent à Silverstone...

GP DE GRANDE-BRETAGNE

Le V10 EV4 en course

Les deux Prost Peugeot AP02 disposeront, dimanche à Silverstone, du moteur Peugeot V10 EV4, jusqu'à présent utilisé en qualification.

L'EV2 quitte la scène avec les honneurs puisqu'il a permis de passer les trois derniers Grands Prix sans le moindre souci de fiabilité. Bien qu'un peu plus puissant et un peu plus léger, l'EV4 devrait faire preuve de la même fiabilité. En qualification, Peugeot mettra, samedi, à la disposition de l'écurie, l'EV5 déjà utilisé sous les trombes d'eau lors de la qualification du GP de France. Il s'agit d'une version encore un peu améliorée de l'EV4, que nous avons déjà évoquée dans ce magazine. Alors que les discussions concernant la prolongation du partenariat Prost Peugeot se poursuivent, toute l'équipe a, plus que jamais, besoin et soif de résultats: *"Nous n'avons sûrement pas fait tout ce qu'il fallait depuis le début de la saison,* commentait Alain Prost avant le GP de France, *mais il faut bien reconnaître que nous n'avons pas souvent eu la chance avec nous."* Pourtant, dans un GP de France imprévisible du début à la fin, les choses s'annonçaient plutôt bien…

La chaleur étouffante du vendredi rend la piste déjà très lisse de Magny-Cours encore plus glissante aux essais libres, posant problème à de nombreuses écuries. Avec l'arrivée de la pluie en qualification, la hiérarchie habituelle est bouleversée. Michael Schumacher n'est que 6e sur la grille, Mika Häkkinen 14e, Eddie Irvine 17e! Damon





Quinze jours après sa violente sortie de route du Canada, Heinz-Harald Frentzen (sur le podium entre Häkkinen et Barrichello) enlève, à Magny-Cours et avec panache, la deuxième victoire en F1 de sa carrière.

Bien que deuxième seulement, Häkkinen n'est pas prêt d'oublier ce GP de France : *"Ce fut une course fantastique,* dit-il, *voilà ce que doit être le sport automobile."*

Même s'il ne marque aucun point, Olivier Panis (ici avec son épouse) a été vraiment bon durant tout le week-end du GP de France. Le voilà regonflé pour Silverstone!

PEUGEOT TOTAL CATIA SOLUTIONS

Hill ne parvient pas à réaliser les 107 % du temps de la pole exigés par le règlement et doit être repêché, au même titre que les deux Arrows et les deux Minardi! A l'autre bout de la grille, Rubens Barrichello, Jean Alesi et Olivier Panis réussissent un exploit en prenant les trois premières places, devant Coulthard et Frentzen. Trulli a le 8e temps, et ce beau résultat d'ensemble est aussi celui d'une excellente stratégie de l'équipe. Jamais encore les Prost Peugeot n'avaient fait aussi bien en qualification. C'est particulièrement encourageant pour Olivier Panis, si souvent accablé depuis le début de cette saison:



"A plus de 250 km/h dans la ligne droite, la voiture bougeait tellement qu'il fallait de la chance pour ne pas sortir de la piste."

"J'ai failli sortir dix fois de la piste, raconte-t-il après cette incroyable séance de qualification. *Dans la ligne droite, j'étais à plus de 250 km/h, la voiture bougeait tellement que j'ai pensé ne jamais finir mon tour. Franchement, je n'aurais pas pu faire deux tours comme ça. Je n'avais jamais vu un tel déluge. J'étais partout en aquaplaning et les roues patinaient sans arrêt!"*

Le lendemain, la pluie est toujours là et cela va donner une course incroyablement spectaculaire, animée par une multitude de dépassements (on en a dénombré 68!) notamment à l'épingle Adélaïde. Un moment neutralisée derrière le *safety-car*, les conditions étant devenues trop dangereuses, la course reprend bientôt de plus belle. Panis et Trulli se maintiennent longtemps dans les points, se hissant même jusqu'aux 4e et 5e places. Puis, la piste commençant à sécher, ils ne peuvent maintenir le rythme des leaders. Eddie Irvine et Ralf Schumacher les dépassent. Sans un dernier ravitaillement en essence, les deux Prost Peugeot auraient terminé dans les points. Au lieu de cela, elles sont aux deux plus mauvaises places: 7e et 8e. Frustrant. Une bonne raison, en tout cas, pour Olivier et Jarno, de prendre le départ de Silverstone… le couteau entre les dents! Même si, dans ce fief des écuries britanniques, rien n'est jamais facile. ■

TECHNIQUE

L'équipe d'essais : l'arr

Les monoplaces roulent beaucoup plus avec cette équipe que durant les Grands Prix. Gros plan sur ces hommes de l'ombre.



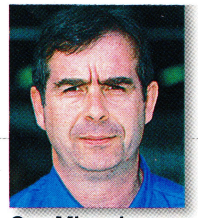
Jacky Eeckelaert, responsable Exploitation essais Prost Grand Prix.

Ils travaillent sur des circuits sans public, du lever au coucher du soleil, loin des cris et des bravos. Leur mission n'en est pas moins essentielle. Tout au long de l'année, ils courent de circuit en circuit pour tester et valider sans relâche de nouvelles solutions techniques avant qu'elles n'apparaissent sur la voiture en course. *"Nous sommes une deuxième écurie dans l'écurie, avec notre propre personnel, notre propre matériel",* explique Jacky Eeckelaert. Ils sont une vingtaine de techniciens et d'ingénieurs auxquels viennent se joindre une douzaine de personnes de Peugeot Sport. Leur mission est triple. *"Tout d'abord nous devons valider en permanence les nouvelles pièces conçues par le bureau d'étude et dont nous testons les performances et la fiabilité. Viennent ensuite les essais de développement destinés à favoriser notre connaissance de la voiture grâce à un important travail de mesures dynamiques et de comparaison avec nos modèles mathématiques. Dernier objectif des séances d'essais privées : l'entraînement des pilotes."*

L'équipe d'essais Prost Grand Prix effectue chaque saison environ 25 séances de deux à quatre jours et dévore bien plus de kilomètres que l'équipe de course : *"Nous effectuons 35 000 km par an avec nos deux voitures, soit 10 000 de plus que l'équipe de course lors des seize Grands Prix*



L'équipe d'essais travaille entre les courses. Sans la pression de la foule et de l'urgence.



Guy Micard, responsable systèmes électroniques.

Système anticalage

Nous avons, à tort, attribué le mauvais départ de Panis au GP du Canada à un dysfonctionnement du système anticalage. Les explications de Guy Micard.

"Ces dernières années, un tête-à-queue était souvent synonyme d'abandon. La pédale d'embrayage (qui permettait au pilote de débrayer tout en accélérant pour ne pas caler durant le tête-à-queue) a été remplacée par des palettes derrière le volant, dont l'utilisation réflexe est moins évidente. Nous avons donc mis au point un système anticalage. Lors d'un tête à queue (mais aussi dans certaines autres circonstances), il débraye automatiquement tout en stabilisant le régime moteur entre 3000 et 4000 tr/mn. Il suffit que le boîtier électronique gérant le moteur détecte une variation anormale du régime moteur, pour qu'il enclenche automatiquement l'anticalage. Pour revenir à un fonctionnement normal, le pilote n'a qu'à appuyer sur l'une des deux palettes d'embrayage. C'est ce dispositif qui a permis à Olivier Panis de ne pas caler (lui évitant ainsi un abandon prématuré) lorsqu'il a dû effectuer un freinage d'extrême urgence pour éviter le carambolage du GP du Canada."

née secrète



Les essais "privés", c'est 35 000 km par an avec les deux voitures et les trois pilotes, soit 10 000 km de plus que l'équipe de course



Comme lors des Grands Prix, les séances d'essais privées nécessitent de longs *briefings* pour analyser les informations recueillies sur la piste.

du calendrier, analyse Eeckelaert. *Nous travaillons souvent en alternance avec eux : nous sommes sur un circuit une semaine, et eux nous y succèdent la semaine suivante. Plusieurs Grands Prix sont en effet précédés, huit jours avant, d'une séance de tests privés rassemblant toutes les écuries."*

Compte tenu de ce rythme de travail très élevé, l'équipe d'essais sert également de pépinière. *"Un nouvel ingénieur ou mécanicien qui débarque en F1 chez Prost Grand Prix passe un an chez nous. Il va ainsi acquérir notre méthode de travail "maison". Lorsqu'il basculera vers l'équipe course, il devra juste apprendre à travailler dans un cadre horaire plus serré. Le temps a en effet moins d'importance en essais privés que lors des week-ends de Grand Prix où les contraintes horaires sont très rigoureuses."*

Pépinière de techniciens mais aussi de pilotes : lorsque Panis et Trulli ne sont pas disponibles, l'équipe d'essais fait régulièrement appel à Stéphane Sarrazin, par ailleurs pilote du team Gauloises Formula en F3000. *"Nos pilotes de course doivent parfois décrocher un peu pour se reposer. Un pilote d'essais est donc indispensable. Pour un jeune, c'est une place fantastique. En tests privés, toutes les erreurs sont permises. Stéphane acquiert donc au fil des kilomètres une connaissance irremplaçable de la voiture et des circuits. Il fallait autrefois plusieurs saisons grandeur nature pour l'acquérir. Avant de conduire un jour en Grand Prix, il fait donc tranquillement ses gammes avec nous..."*

Coulisses

Alan Jenkins



L'ingénieur britannique Alan Jenkins devient le nouveau directeur technique de Prost Grand Prix. Il remplace Bernard Dudot, désormais rattaché directement à la présidence et appelé à une nouvelle fonction de prospective technique.



Damon Hill

Le fils du double champion du Monde Graham Hill (mort d'un accident d'avion en 1975) va prendre sa retraite. Après 22 victoires (en 7 saisons) et le titre mondial 1996, celui qui avait remplacé Ayrton Senna après son accident, avoue ne plus se sentir à la hauteur de sa tâche. Père de quatre enfants et bientôt âgé de 39 ans, Damon raccrochera son casque, au plus tard, après le Grand Prix de Silverstone.

17 Grands Prix en 2000...

La FIA a publié le calendrier (provisoire) de la saison 2000. Il comporte 17 épreuves, soit une de plus que cette année, du fait de l'apparition du GP des USA qui aura lieu sur le célèbre circuit d'Indianapolis le 24 septembre. Un tracé adapté aux F1 est en cours de construction à l'intérieur du célèbre ovale. La saison débutera tôt, le 25 février, par le GP de Malaisie. Le GP de France est avancé au 7 mai. Et le GP de Chine, un moment évoqué, n'est plus au programme.

Sarrazin



En se classant cinquième de la course de F3000 qui avait lieu en lever de rideau du GP de France de F1, Stéphane Sarrazin, le pilote du team Gauloises Formula, prend la troisième place du championnat, derrière Nick Heidfeld et Gonzalo Rodriguez.

Jean Alesi...



... fêtait à Magny-Cours ses dix ans de F1 (il a débuté au GP de France 1989). A cette occasion, Alain Prost a évoqué avec humour leur cohabitation chez Ferrari en 1991 : *"Par jeu, il se moquait toujours de mon nez de travers. Alors je lui ai dit qu'à chaque fois que je le devancerais en qualification, je viendrais le lui montrer. C'était presque toujours le cas (il n'avait encore qu'un an et demi de F1 à son actif). Je descendais de ma voiture, je me dirigeais vers la sienne, je le regardais dans les yeux et tapotais simplement le bout de mon nez..."*

3 QUESTIONS À OLIVIER PANIS

Un Grand Prix apocalyptique

Un bon coup réussi en qualification, puis une course "dans le rythme". Comment Olivier Panis a-t-il vécu le GP de France sous le déluge?



Troisième temps en qualification, derrière Barrichello et Alesi, Olivier Panis avait retrouvé un gros moral avant le départ du GP de France, en dépit de la pluie qui menaçait.



Olivier Panis

Troisième sur la grille de départ du Grand Prix de France... Comment avez-vous réussi une telle performance?

Olivier Panis: C'est le meilleur exemple possible de la manière dont notre équipe est capable de gérer les situations d'urgence. Nous savions que l'averse avait toutes les chances d'aller en s'intensifiant. A 13 heures tout était donc prêt, Jarno et moi étions installés dans nos monoplaces. Et nous sommes sortis dès l'ouverture de la piste. Cela a payé... L'averse a forci, comme prévu. Seuls ceux qui avaient pris la piste au début de la séance de qualification ont décroché de bonnes places sur la grille de départ!

Les conditions de pilotage avaient l'air apocalyptiques!

Olivier Panis: Jamais je n'avais piloté sous un tel déluge. Il y avait tellement d'eau sur la piste que, dans la ligne droite, la voiture faisait de l'aquaplaning non pas sur ses pneus, mais sur le fond plat! Elle suivait sa trajectoire sur l'élan qu'elle avait pris au lieu d'obéir à mes coups de volant! La visibilité, qui était encore acceptable tant que nous n'étions que deux ou trois monoplaces sur la piste, est devenue impraticable quand tout le monde s'est mis à rouler, à la fin de la séance.

Que changez-vous à votre pilotage en pareilles circonstances?

Olivier Panis: Il faut élargir ses trajectoires, les arrondir et s'écarter du point de corde, où l'eau s'est accumulée. Evidemment il faut commencer à freiner plus tôt avant les virages. L'adhérence est en effet très précaire bien que nos pneus pluie soient capables d'évacuer, à eux quatre, jusqu'à 80 litres d'eau par seconde à 280 km/h !

GP de France

Classement

1. **Frentzen** (Jordan-Mugen-Honda), les 72 tours en 1h58'24"343 (moy. 154,965 km/h)
2. **Häkkinen** (McLaren-Mercedes) à 11"092
3. **Barrichello** (Stewart-Ford) à 43"432
4. **R. Schumacher** (Williams-Supertec) à 45"475
5. **M. Schumacher** (Ferrari) à 47"881
6. **Irvine** (Ferrari) à 48"901
7. **Trulli** (Prost Peugeot) à 57"771
8. **Panis** (Prost Peugeot) à 58"531

Meilleur tour :
M. Häkkinen 1'22"259 (moy. 147,354 km/h)

Championnat du monde

Conducteurs

1. Häkkinen	40
2. M. Schumacher	32
3. Irvine	26
4. Frentzen	23
5. R. Schumacher	15
6. Fisichella	13
7. Coulthard	12
8. Barrichello	10

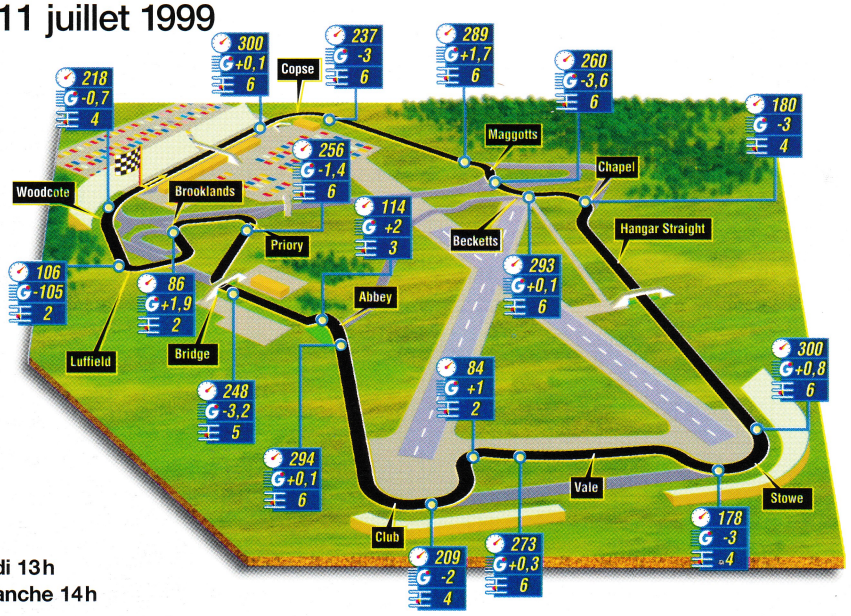
Constructeurs

1. Ferrari	58
2. McLaren-Mercedes	52
3. Jordan-Mugen-Honda	26
4. Williams-Supertec	15
5. Benetton-Playlife	14
6. Stewart-Ford	12
7. Prost Peugeot	2

Grand Prix de Grande-Bretagne

Silverstone, 11 juillet 1999

Un circuit étonnamment plat (construit sur un ancien aérodrome), très rapide (222 km/h de moyenne pour la pole 1998 de Mika Häkkinen), physiquement dur pour les pilotes, exigeant un moteur puissant et un "set up" aérodynamique parfait, au cœur de la plus importante technopole du monde en matière de F1.



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 1'23"271 = 222,214 km/h
Course (pluie) : 1'35"704 = 193,356 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

Prochain numéro

Prost Peugeot Magazine n° 26 paraîtra mercredi 21 juillet et présentera les GP 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.