

PROST PEUGEOT

N° 10-8 juillet 1998

Le magazine des partenaires



La première mi-temps de la saison terminée, et en attendant le début de la seconde à Silverstone, l'équipe Prost Grand Prix a tenu à manifester, lors du GP de France à Magny-Cours, son soutien à l'équipe de France de football.

Deuxième mi-temps

Le bilan, frustrant pour la première demi-saison (la première mi-temps) de l'équipe Prost Peugeot, apparaît comme le prix de la reconstruction de l'équipe autour d'un nouveau projet et d'une nouvelle usine. Il était en effet indispensable, tout en courant, de bâtir les fondations de l'entreprise. Voilà qui est fait. Nous vous présenterons la nouvelle usine Prost Grand Prix de Saint-Quentin-en-Yvelines dans notre prochain numéro. Elle est désormais opérationnelle. "Nous disposons vraiment d'un outil pour gagner" nous avouait récemment Jacky Eeckelaert, "un outil de production qui nous permet enfin d'être réactifs et qui commence à débiter les pièces qui vont nous permettre d'évoluer...".

Toute l'équipe Prost Grand Prix va pouvoir travailler sur des bases saines. Et avec l'appui solide de Peugeot, réaffirmé avec détermination par Jean-Martin Folz, le Président de PSA, à l'occasion du Grand Prix de France. La deuxième mi-temps débutera dimanche à Silverstone. Ce Grand Prix de Grande-Bretagne commencera, souhaitons le, à concrétiser les progrès attendus.

La Rédaction

GP de Grande-Bretagne

Place aux "gros cœurs"

Silverstone où se déroule dimanche le Grand Prix de Grande-Bretagne, ouvre la série des circuits très rapides. Les "gros cœurs" vont s'y régaler.

Faut-il s'attarder sur la prestation des Prost Peugeot au GP de France? Les innovations dont bénéficiaient les AP01 les ont fait progresser, mais de façon encore insuffisante. Olivier Panis et Jarno Trulli ont évoqué un comportement plus homogène, plus progressif de leur monoplace, qui les met en confiance. Jarno a souligné le surcroît de puissance du nouveau Peugeot V10 EV4 utilisé en qualification: "une bombe, je n'ai jamais conduit un moteur pareil" s'enthousiasmait-il. Mais l'efficacité de l'AP01 reste pénalisée par le poids excessif de sa boîte de vitesses. Tant que la nouvelle boîte ne sera pas prête, il faudra s'accommoder de ce handicap. Et selon Alain Prost, elle ne sera pas là avant octobre. En attendant, il faudra donc "faire avec". Ou plutôt... "sans". A Magny-Cours, les pneus Bridgestone semblaient, de plus, moins efficaces que les

Goodyear comme l'indiquent les performances, moins incisives que d'habitude, des McLaren ou des Benetton. Bref, on n'épiloguera pas sur le 12^e temps de Trulli en qualification, ni sur le 10^e temps (pourtant encourageant) de Panis au warm up, pas plus que sur sa 11^e place finale. On soulignera cependant la fiabilité dont commencent à faire preuve les Prost Peugeot comme en témoignent la présence de Panis à l'arrivée et l'absence totale d'incident mécanique durant tout le week-end.

Soutien réaffirmé de Peugeot

Le Grand Prix de Grande-Bretagne va être l'occasion de tirer un trait sur une première demi-saison difficile. C'est le moment de revenir aux sources en relisant attentivement les encourageantes déclarations de soutien des responsables d'Automobiles Peugeot, présents au

Suite page 2



TOTAL

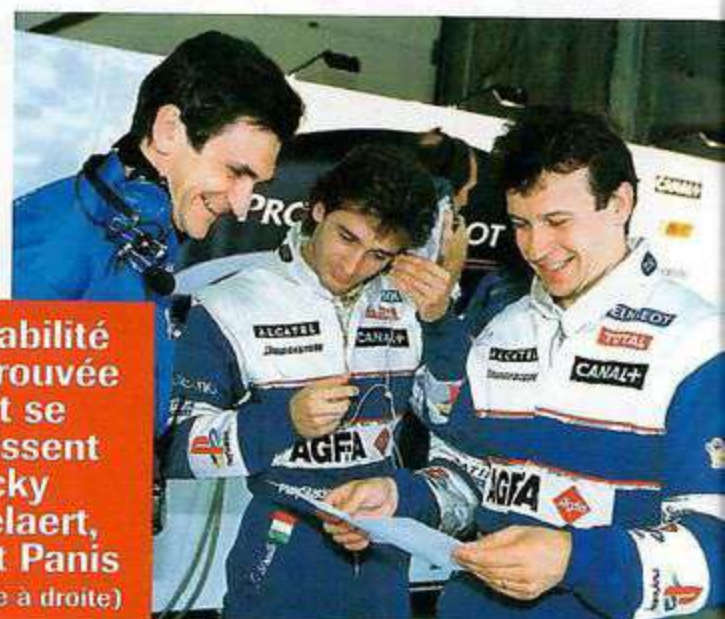


PROST PEUGEOT 1

Suite de la page 1

Grand Prix de France. On y trouvera matière à s'armer de patience dans une situation qu'on sait incontournable, mais dont chacun, en interne, éprouve quotidiennement la frustration. Jean-Martin Folz (Président du Groupe PSA) présent à Magny-Cours, et pour la première fois sur un Grand Prix: "Si j'ai tenu à venir au Grand Prix de France, c'est pour réaffirmer, dans des moments qui ne sont pas très faciles, notre engagement ferme et résolu de continuer à améliorer nos résultats et de bientôt gagner avec Prost Grand Prix. Peugeot est en F1 pour gagner et y restera pour gagner." Frédéric Saint-Geours (Directeur Général d'Automobiles Peugeot) ajoutait: "A ce

jour, il n'est pas un seul Grand Prix où les choses se soient passées de manière pleinement satisfaisante pour l'écurie Prost Peugeot. Mais l'important pour nous, c'est d'avoir accompli dans le délai imparti, l'ensemble des mutations auxquelles nous devons procéder. Désormais, notre dispositif est en place. Nous allons maintenant pouvoir nous consacrer à un véritable travail de développement dans le contexte d'une écurie en bon ordre de marche. Nos difficultés ne modifient en rien l'objectif que nous nous sommes fixé en début de saison: être considéré à la fin de l'année 1998 comme l'un des



Une fiabilité enfin trouvée dont se réjouissent Jacky Eeckelaert, Trulli et Panis (de gauche à droite)

Dessinées pour rés

Technique

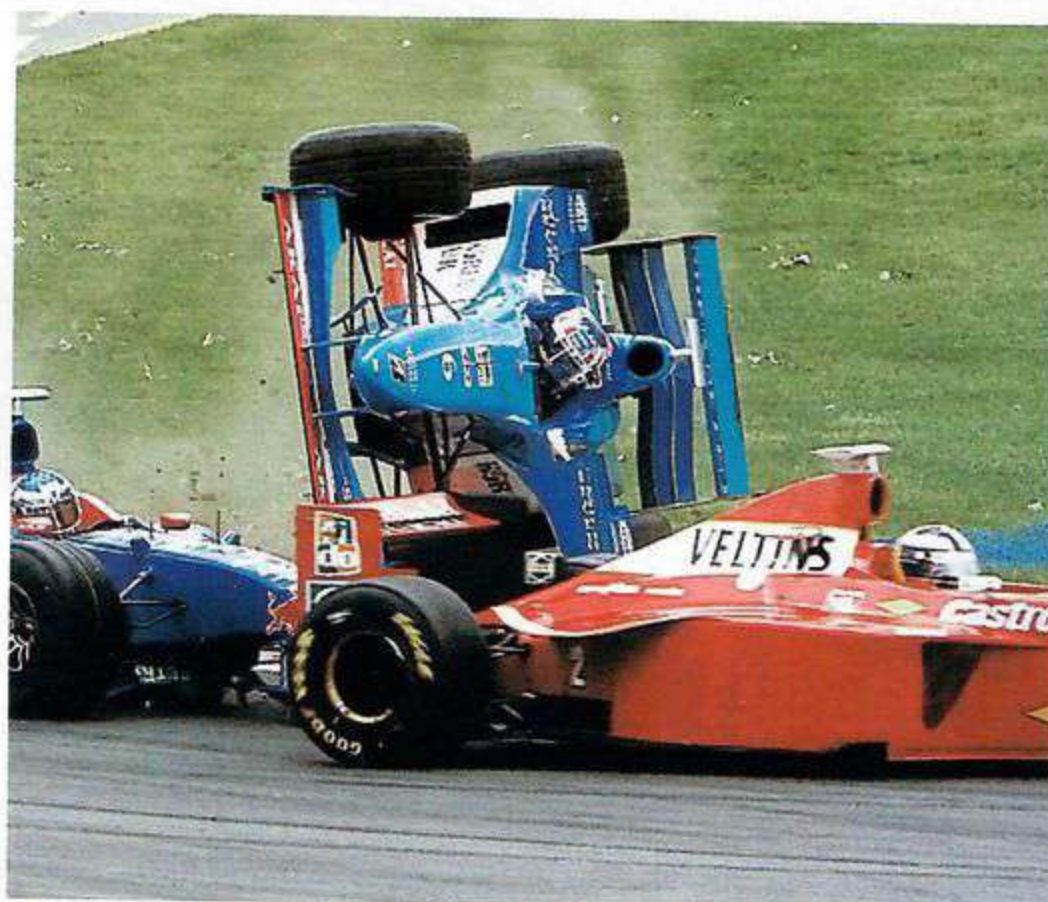
La sécurité est devenue l'un des maîtres-mots en Grand Prix. A l'heure de monoplace, ce n'est plus l'aérodynamique qui préoccupe le plus les ingénieurs, mais la ré

Jamais les Formules 1 n'ont roulé aussi vite, jamais elles n'ont été aussi sûres. L'optimisation de la sécurité en Grand Prix est une priorité permanente pour la Fédération Internationale. Les normes de résistance aux chocs, imposées aux monoplaces, sont ainsi de plus en plus draconiennes. "Aujourd'hui, chaque monoplace doit passer avec succès un "crash-test" pour avoir le droit de rouler en Grand Prix. Les concepteurs cherchent donc d'abord à résoudre les problèmes de conformité de la voiture aux normes imposées par la FIA, avant même de réfléchir à son concept aérodynamique", explique Loïc Bigois, chef de projet F1 de Prost Grand Prix.

"Nous sommes actuellement déjà engagés dans la réalisation de la voiture 1999. Avant même de lui donner une forme, de travailler son aérodynamique, c'est de sécurité que nous parlons. Imaginer un museau ou une structure arrière déformable ne pose guère de problème. En revanche, chaque écurie bute sur la manière de rendre les pontons résistants aux chocs latéraux."

Cette saison, le règlement technique de la Fédération Internationale a été encore durci: la coque doit pouvoir supporter sans subir aucune déformation le choc d'une masse de 780 kg lancée à 7 m/s. "Ce "crash-test" est extrêmement difficile à réussir. Pour notre part, nous faisons ce que nous appelons des "essais éprouvettes". C'est à dire que nous marions différents matériaux (carbone, nid d'abeille, mousses spéciales) avec lesquels nous construisons des bouts

Inutile de dessiner la Formule 1 la plus parfaite, si elle ne passe pas le "crash-test"



de voiture de 10 centimètres de longueur et 15 centimètres d'épaisseur. Nous faisons ensuite subir à ces échantillons un "crash-test" dans le laboratoire que la Fédération Internationale Automobile a agréé pour cela, à Cranfield en Grande-Bretagne. Nous avons déjà testé ainsi plusieurs dizaines d'échantillons. Avant la fin du mois de juillet, il nous faut déterminer les bons matériaux afin que le dessin de la monoplace 99 puisse commencer. Impossible de démarrer avant: la forme et les matériaux de la partie latérale de la coque conditionnent la conception du reste de la voiture. Inutile de dessiner la plus belle auto du monde, fine et parfaite aérodynamiquement: si elle ne passe pas au "crash-test", elle ne sera jamais autorisée à prendre le départ d'un Grand Prix!"

Des circuits bien équipés

Pour intervenir très vite en cas d'accident (comme lors du carambolage au départ du GP du Canada) un dispositif performant est prévu sur chaque circuit. Lors du GP de France, par exemple, 170 médecins et infirmiers répartis à bord de véhicules d'intervention étaient constamment en alerte au bord de la piste. Un centre médical au cœur même du circuit et deux hélicoptères sanitaires complétaient ce dispositif.

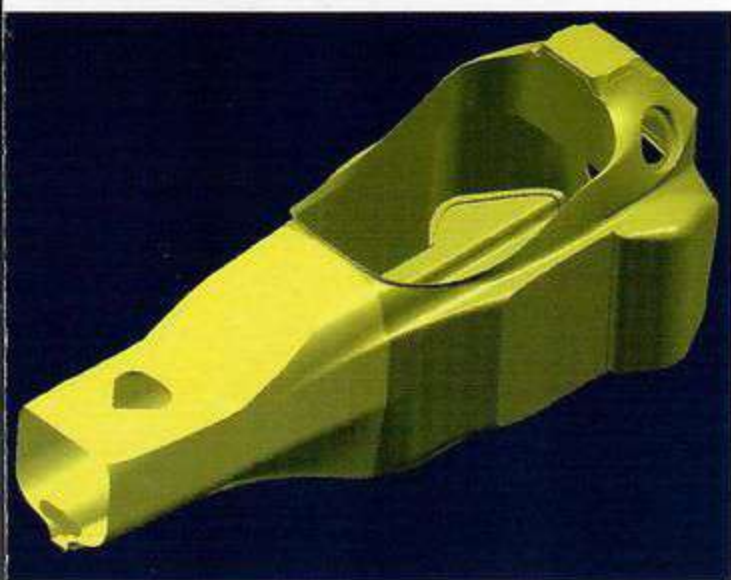
Une armure contre le feu et les coups

L'équipement d'un pilote répond à des normes de sécurité particulièrement strictes. La combinaison (enfilée sur des sous-vêtements en fibre ignifugée), doit résister à 800° pendant au moins 12 secondes. Le casque doit supporter 790° pendant 10 secondes, encaisser des décélérations de 300 G et des agressions d'objets perforants. Sa visière doit être capable d'arrêter un projectile lancé à 500 km/h!

top-teams de la Formule 1." Et Alain Prost de conclure: "Nous ne méritons pas beaucoup mieux que notre niveau d'aujourd'hui. Nous ne sommes pas bien, il faut le reconnaître. Autant je reste relativement serein pour l'avenir, autant gérer le court terme est difficile. Après avoir laissé travailler les gens ces dernières semaines, mon vrai but, à l'issue de ce Grand Prix de France, est de faire un bilan interne. Il y aura sans doute des décisions à prendre, des axes de travail à donner, des stratégies à changer. Je sais que les résultats viendront. Parce que nous sommes en train de mettre en place une structure solide et performante."

ister

la conception d'une nouvelle assistance de la coque aux chocs.



Au début est la cellule de survie Image CAO de la cellule de survie de l'AP01. Après une vérification simulée de sa résistance par calcul numérique (sur logiciel CATIA), le cockpit est soumis aux contrôles très stricts imposés par la FIA et au "crash test". La forme de cette cellule de survie est évidemment déterminante pour le dessin du reste de la voiture.



Jean-Pierre Chatenet, "l'autre équipe"

Pendant que l'équipe Course dispute les Grands Prix, l'équipe Essais assure la continuité du développement. Elle est dirigée par Jean-Pierre Chatenet, 48 ans, en F1 depuis 1974 (il a commencé comme modelleur chez Ligier).

"Une voiture évolue sans cesse", explique J.-P. Chatenet. "Notre rôle est d'essayer, de développer, d'estimer et de valider les innovations. Nous travaillons avec un Grand Prix d'avance." L'équipe Essais comprend une quinzaine d'hommes. Pour chaque voiture: trois mécaniciens, un spécialiste boîte de vitesses, un spécialiste hydraulique, un analyste mesure et l'ingénieur responsable de la voiture. Bernard Dudot et Jacky Eeckelaert sont également souvent présents, ainsi, bien sûr, que les pilotes et des membres des équipes de Peugeot et Bridgestone. Côté matériel, "nous ne disposons que d'une voiture d'essais (en attendant, bientôt, une deuxième). Lorsque c'est possible nous utilisons aussi une voiture de course. De toute façon, voiture d'essais, de course ou mulet, toutes ces voitures sont identiques. L'assemblage d'un châssis de F1 est pratiquement aussi précis que celui d'un moteur." Au total, l'équipe Essais est sur le terrain, principalement en Europe, une soixantaine de jours par an. Le choix des circuits se fait, en fonction des courses



Jean-Pierre Chatenet, un homme passionné, expérimenté, écouté et apprécié de tous.

à préparer ou des innovations à valider. Depuis le début de l'année, il a fallu composer avec les problèmes de boîte de vitesses. "Plutôt que de changer aveuglément la boîte, nous avons essayé, chaque fois que c'était possible, de chercher une solution permettant d'améliorer la fiabilité." Dès le retour d'une séance d'essais, une réunion avec le Bureau d'Etudes et l'équipe Exploitation est aussitôt organisée, afin de transposer au plus vite en course les solutions validées par l'équipe Essais. Malgré les difficultés actuelles, Jean-Pierre Chatenet est optimiste: "nous sommes déçus que ça n'avance pas plus vite, mais pas du tout démotivés. Au contraire, nous savons que ça finira par marcher".

COULISSES



Jos remplace Jan

Dans l'écurie Stewart Grand Prix, le pilote hollandais Jos Verstappen remplace désormais le danois Jan Magnussen dont les résultats étaient considérés comme insuffisants.

British American Racing

L'équipe British American Racing (qui a racheté Tyrrell) a signé un accord avec Supertec (la société de Flavio Briatore) pour disposer dès l'an prochain du moteur Mecachrome conçu et développé par Renault Sport. Ce moteur, rappelons-le, équipe actuellement les Williams et les Benetton.

258 km/h de moyenne...

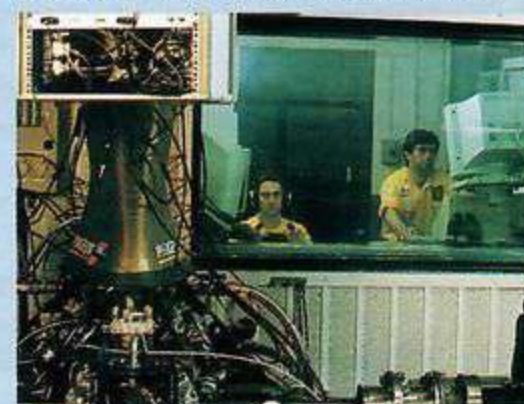
C'est à Silverstone que s'est déroulé, le 13 mai 1950, le premier GP de l'histoire du championnat du Monde de F1, il y a 48 ans. Il fut enlevé par Nino Farina sur Alfa Romeo, à 147 km/h de moyenne. Depuis, le circuit a été plusieurs fois modifié. Sur l'ancien tracé, plus rapide, Keke Rosberg avait tourné à 258 km/h de moyenne au temps des moteurs turbo et des châssis à effet de sol!

Voiture hybride

En octobre devrait apparaître une Prost Peugeot "hybride" en essais privés. Elle disposera d'un nouveau châssis plus long et notablement modifié par rapport à celui de l'AP01 actuelle. Elle bénéficiera également de la version 1999 du moteur V10 Peugeot couplé à la nouvelle boîte de vitesses. Cet ensemble permettra de commencer à préparer la prochaine saison dès cet automne.

L'EV4 bientôt en course

Trulli était très satisfait du nouveau V10 EV4. Si le programme de validation de ce moteur se poursuit sans incident, le Peugeot A16 EV4 (utilisé pour le moment uniquement en qualification), sera aligné en course dès le GP d'Allemagne, à Hockenheim.





Grand Prix de Grande-Bretagne

Départ dimanche 12 juillet 15h

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

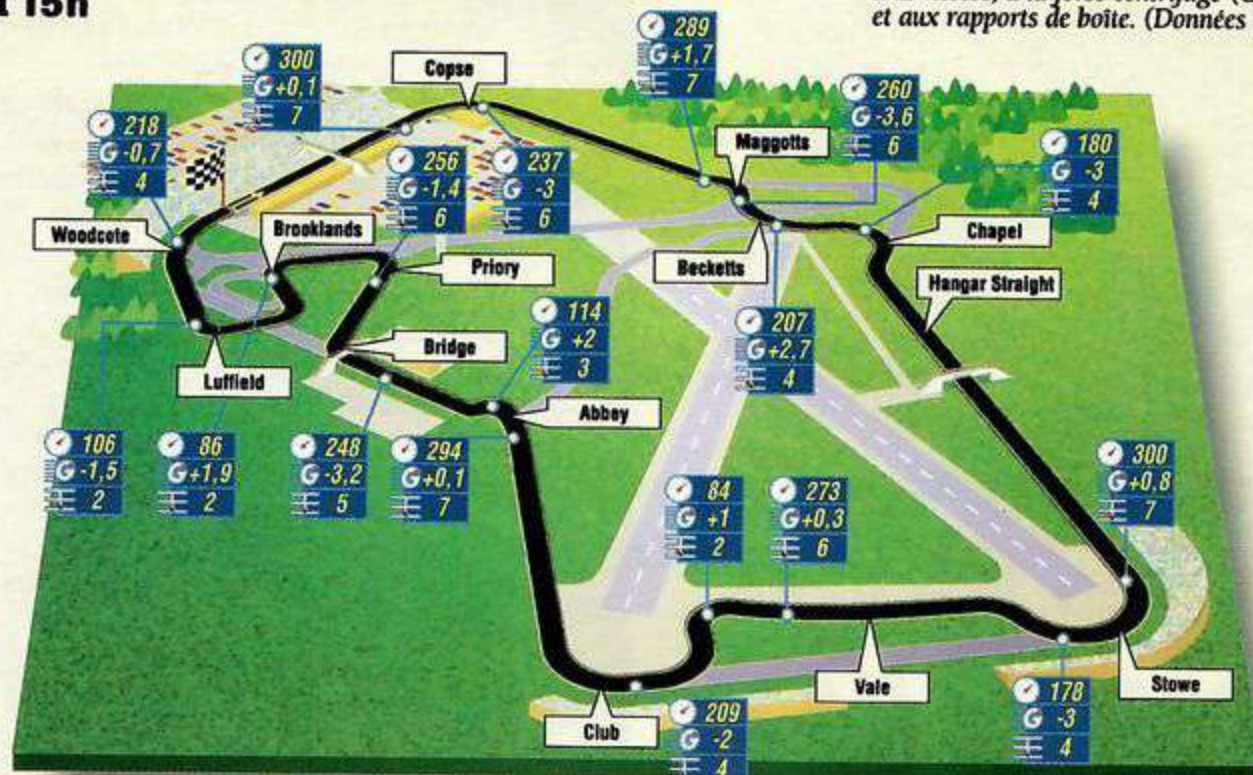
LE CIRCUIT

Moteur

Curieusement, bien que très rapide (226 km/h pour la pôle 1997), Silverstone n'est pas un tracé très exigeant pour un moteur de F1. En effet, lorsque le pilote dose l'arrivée de la puissance dans les longues courbes, il n'écrase pas l'accélérateur, épargnant de longues secondes de pleine charge au moteur.

Châssis

Les courbes rapides nécessitent une voiture équilibrée, notamment par des réglages aérodynamiques très sûrs, afin que le pilote puisse les attaquer en confiance.



Palmarès

1997: J. Villeneuve (Williams-Renault)
1996: J. Villeneuve (Williams-Renault)
1995: J. Herbert (Benetton-Renault)
1994: D. Hill (Williams-Renault)
1993: A. Prost (Williams-Renault)

Records à battre

Essais 1997: J. Villeneuve (Williams-Renault) 1'21"598
Course 1997: M. Schumacher (Ferrari) 1'24"475

illustration idé

Un nouveau patron chez Peugeot Sport

Promotion

Corrado Provera, 57 ans, succède

à Pierre-Michel Fauconnier (promu à d'autres fonctions) à la tête de Peugeot Sport. Il répond à nos questions.



Responsable de l'Information chez Automobiles Peugeot, Corrado Provera se voit également confier la direction de Peugeot Sport.

Quelle est la raison de ce changement ?

Les activités de PSA en Amérique du Sud s'intensifient. Notre Groupe est désormais maître d'œuvre de la construction et de la distribution de ses voitures en Argentine et au Brésil. Il fallait un homme pour coordonner ce très important regain d'activité. Ce sera Pierre-Michel Fauconnier. Il était donc nécessaire de lui trouver un successeur à la tête de Peugeot Sport. La compétition

faisant partie de l'image et de la communication qui sont mon domaine, cette tâche m'a été confiée.

Arrivez-vous avec des idées, un projet ? J'arrive avec des convictions. Je travaille dans cette entreprise depuis près de 20 ans. Grâce au sport, aux défis qu'il suppose et

aux succès souvent obtenus avec panache, Peugeot a su mériter le respect.

Le sport est un agitateur d'idées, un accélérateur d'enthousiasme et un moyen extraordinaire d'améliorer la connaissance et l'image de nos produits dans le monde. Nous avons, avec Peugeot Sport, une équipe exceptionnelle avec laquelle nous allons poursuivre ce chemin avec hargne et détermination. C'est le bon moment car Peugeot s'est redonné des moyens de croissance importants, avec une gamme complète couronnée par le coupé 406 et l'arrivée de la 206, et en sport, avec les engagements en Formule 1 et en championnat du Monde des Rallyes.

Pouvez-vous résumer votre itinéraire ?

Je suis né à Turin où j'ai créé le service de presse de Chrysler Italie. En 1977, j'ai été appelé en France pour prendre en charge les Relations Publiques pour l'Europe de Chrysler, devenu ensuite Talbot. Lorsque Talbot a fusionné avec Peugeot en 1980, Jean Boillot m'a nommé Directeur de l'Information d'Automobiles Peugeot. J'ai toujours pensé que sport et communication font partie d'un tout et depuis 1980, je suis toujours resté très près du sport.

GP DE FRANCE

Classement

1. Michael Schumacher (Ferrari), les 71 tours en 1 h 34'45"026 à 190,963 km/h de moyenne
2. Eddie Irvine (Ferrari) à 19'575
3. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes) à 19'747
4. Jacques Villeneuve (Williams-Mécachrome) à 1'16"965
5. Alexander Wurz (Benetton-Playlife) à 1 t
6. David Coulthard (McLaren-Mercedes) à 1 t...

Championnat du Monde

Constructeurs	Pilotes
McLaren-Mercedes 80	Häkkinen 50
Ferrari 69	Schumacher 44
Benetton-Playlife 27	Coulthard 30

Prochains Grands Prix

- 12 juillet: Grande-Bretagne (Silverstone)
26 juillet: Autriche (Zeltweg)
2 août: Allemagne (Hockenheim)
16 août: Hongrie (Budapest)

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.