

PROST PEUGEOT

N° 14 - 23 septembre 1998

Le magazine des partenaires

Monza n'a pas permis de nouveau résultat concret en course, mais les chronos réalisés par les deux voitures en qualification et le cinquième temps de Trulli en course sont de nouveaux signes encourageants.

De réels progrès

Après six mois de déceptions, l'équipe Prost Peugeot a montré à Monza, quinze jours après Spa, d'évidents signes de progrès... Le point décroché par Jarno Trulli au Grand Prix de Belgique, si symbolique fut-il, marquait bien le début d'une nouvelle étape. La bonne position des deux Prost Peugeot sur la cinquième ligne de la grille de départ du Grand Prix d'Italie l'a confirmé. C'est, en effet, la meilleure performance en qualification depuis le début de la saison. Le cinquième temps de la course réalisé par Jarno Trulli est également significatif.

Seuls Mika Häkkinen, Michael Schumacher, David Coulthard et Ralf Schumacher sont allés plus vite ! Jarno et Olivier n'avaient pas l'habitude de se comparer à si bonne compagnie. Comme l'a souligné Frédéric Saint-Geours, Directeur Général d'Automobiles Peugeot, les moyens techniques et humains de rivaliser avec les top-teams sont désormais en place. L'équipe Prost Peugeot ne subit plus les événements. Les nombreux essais effectués cet été commencent à porter leurs fruits.

La Rédaction

Prochaine parution

Le numéro 15 de Prost Peugeot Magazine paraîtra le mercredi 28 octobre et présentera le Grand Prix du Japon.

Le duel tant attendu...

GP du Luxembourg

Une saison de F1 ne peut que se terminer sur un passionnant face à face. Idéal pour le sport et le spectacle !

Alors qu'il ne reste que deux Grands Prix à disputer, les deux leaders du championnat, Mika Häkkinen et Michael Schumacher, abordent cette avant-dernière manche à stricte égalité : 80 points et 6 victoires chacun ! On comprend le formidable enthousiasme manifesté par le public italien durant tout le week end de Monza. Il faut dire que la séance de qualification du GP d'Italie restera dans les annales. Toute la nuit et jusqu'au samedi midi, la pluie n'avait pratiquement pas cessé. Sur ce circuit ultra rapide où les monoplaces franchissent à quatre reprises 300 km/h, les pilotes doivent faire preuve d'un sacré courage pour rester à fond sous la pluie. Durant les essais libres, les monoplaces surgissaient de la grande courbe "Parabolique" à plein régime et passaient, sous les

trombes d'eau, à près de 350 km/h devant les stands. Dans le hurlement de leurs V10 poussés à plus de 16000 tours, les F1 projetaient de gigantesques gerbes d'eau aveuglant les pilotes qui freinaient en zigzaguant pour franchir en glissade la première chicane. Impressionnant !

Peu avant midi, le samedi, la pluie cède la place au soleil et le circuit commence à sécher. Lorsque débute la qualification, à 13 heures, pas un pilote ne se dévoue pour aller finir d'éponger les trajectoires et permettre ainsi à ses concurrents de faire de meilleurs chronos. Après 40 minutes d'attente, alors qu'il n'en reste que 20, il n'y a toujours personne en piste. Or chaque concurrent a droit à 12 tours pour se qualifier. Généralement, pour bénéficier de l'efficacité maximum des pneus, les pilotes

Suite page 2



TOTAL



PROST PEUGEOT 1

Suite de la page 1

découpent ces 12 tours en 4 séries de 3 tours (un de lancement, un chronométré et le troisième pour le retour au stand). Mais comme il reste peu de temps et que l'embouteillage est inévitable, chez Prost on choisit d'effectuer une série de 6 tours, suivie de deux séries de 3 tours. Les dizaines de milliers de "tifosi" manifestent un enthousiasme délirant à chaque fois que la pole change de mains. Elle passe successivement entre celles d'Alesi, Fisichella, Häkkinen et Coulthard. Schumacher a le dernier mot d'une grille de départ inhabituelle où les McLaren ne figurent qu'en deuxième ligne derrière la Ferrari et la Williams de Villeneuve. Les deux Prost Peugeot, confirment la validité d'une bonne

stratégie de qualification et des nouveaux éléments aérodynamiques à l'avant, très proches de ceux qui seront utilisés sur l'AP02. Panis et Trulli réussissent leur meilleure qualification de la saison, côte à côte, avec les 9^e et 10^e temps, à moins d'une seconde des McLaren, et devant la Benetton de Fisichella, la Williams de Frentzen et la Jordan du vainqueur de Spa Damon Hill. Parmi les monoplaces équipées de Bridgestone, seules les deux McLaren et la Benetton de Wurz ont fait mieux. Olivier Panis souligne la part revenant au moteur

Le très bon chrono réalisé en fin de course par Trulli démontre les progrès de l'AP01.

(le Peugeot V10 EV4, utilisé uniquement en qualification), dans cette bonne performance.

En course, des vibrations dans le train arrière ne permettent pas à Olivier de mettre en évidence les progrès de l'AP01. Par sécurité, l'équipe préfère l'arrêter. Jarno Trulli est également contraint à un arrêt imprévu, à cause d'une roue desserrée. Le temps de vérifier, il perd près de 2 minutes. Il finira donc attardé... mais réalisera, en fin de course, un très encourageant cinquième temps général. Seules la Ferrari victorieuse,

Comme sur un circuit

Un ordinateur permet de programmer le banc "quatre roues" qui reproduit ensuite l'effet sur la monoplace des accélérations, freinages, appuis en virages, et même les bosses de la piste.

Le banc "quatre roues"

Technique

Quand le circuit est fermé, quand la nuit est tombée, les Prost-Peugeot roulent encore et les ingénieurs continuent les essais... au cœur de l'usine.

A l'abri des regards indiscrets, Pascal Girard et ses cinq collaborateurs font tourner la voiture sur tous les circuits du monde. La monoplace est bien réelle bien qu'elle reste immobile. Elle se cabre à l'accélération, se tasse sur ses suspensions dans les virages, plonge au freinage, ses roues sautent sur les bosses. Pourtant, pas de piste, pas de pilote, et un moteur muet: nous sommes devant le banc "quatre roues" du service des Essais Spéciaux de Prost Grand Prix. "Cet appareil nous permet de reconstituer les souffrances infligées à la voiture par un circuit", explique

Pascale Girard, 30 ans, qui a intégré l'écurie en 1990, DUT de Génie Mécanique en poche. "Les données enregistrées par les monoplaces lorsque les pilotes roulent réellement sont réinjectées dans un ordinateur qui agit sur des vérins placés sous chaque roue et contre le châssis. La monoplace effectue un tour de circuit virtuel et nous pouvons étudier ses réactions, essayer de nouveaux réglages, de nouvelles pièces de suspensions, et en constater les effets sans quitter l'atelier".

La saison prochaine, le banc quatre roues fonctionnera pendant les week-ends de

Grand Prix entre les séances d'essais. En liaison constante avec les ingénieurs d'exploitation présents sur le circuit, il permettra de faire évoluer plus vite la performance des Prost-Peugeot AP02. "Aussi perfectionné que soit ce robot, il ne remplace évidemment pas la piste. Le vent, les vibrations du moteur, les sensations du pilote sont indispensables aux ultimes réglages".

Et Pascal retourne examiner le comportement d'un triangle de suspension alors que la voiture se tasse sous la pression des vérins dans un virage négocié par l'ordinateur à 270 km/h.

les deux McLaren et la Jordan de Ralf Schumacher sont allées plus vite. Le rendez-vous du Luxembourg sera donc, peut-être, une nouvelle occasion, après la Belgique, de bien figurer. D'autant que "c'est un circuit qui nous convient" estime Olivier Panis, qui aimerait bien, après les frustrations de ces derniers Grands Prix, décrocher un résultat lui aussi...

En attendant, la semaine dernière, toute l'équipe était à Magny Cours pour essayer de nouveaux éléments de la future AP02, ainsi que le nouveau moteur Peugeot V10 "A 18", une version évoluée et allégée de l'EV4, destinée à équiper l'AP02 en 1999.

Simulations

Après que les logiciels CATIA aient simulé le mouvement des pièces dans l'espace, et avant le verdict de la piste, le banc "quatre roues" peut assurer une première évaluation déjà réaliste.



Pascal Girard, 30 ans

En liaison avec les ingénieurs d'exploitation sur le circuit, son équipe pourra bientôt tester de nouveaux réglages au banc, entre deux séances d'essais...

EN DIRECT DU STAND

Le gardien du temple

A 35 ans, Bob possède le plus beau bureau de Peugeot-Sport...

Son univers est le motorhome Peugeot, un magnifique véhicule ultra-moderne. On y pénètre après avoir montré patte blanche. Car chez Bob, on ne fume pas, on ne mange pas, on ne boit pas (ou alors de l'eau). C'est sans doute pour cela qu'il fait si bon se réfugier dans son motorhome, si ordonné, si amoureuxment entretenu qu'il semble avoir été fabriqué la veille. Ce bus Newell de 12 mètres de long, sur lequel il règne en maître souriant, abrite le PC-opérations de Peugeot-Sport sur les Grand Prix de F1. "Le véhicule, complété par sa remorque-cuisine et son auvent de 43 m², nous sert de base sur les circuits européens. Il est équipé des systèmes de communication et de télévision par satellite les plus modernes. Fax, téléphone, modem, photocopieur, rien ne manque", raconte le gardien du temple, entré chez Peugeot-Sport en 1991, "C'est à la fois le bureau, la salle de réunion, le lieu de repos et de restauration des membres de l'équipe Peugeot et parfois aussi de Prost Grand Prix. Nous servons près de 500 repas par week-end de course sous l'auvent. Là, vous pouvez, fumer,



Bob et son motorhome: inséparables!

boire ce que vous voulez, déguster du cassoulet ou du chocolat... mais pas à l'intérieur du motorhome! Conçu sur mesure aux Etats-Unis, il est certainement l'un des plus beaux et des plus fonctionnels du paddock. Il en existe seulement trois comme celui-ci en Europe. Le plus ancien est utilisé par l'écurie Stewart qui l'a racheté à McLaren. Les deux autres appartiennent à Peugeot-Sport. Le jumeau de celui que nous utilisons sur les Grand Prix remplit en effet les mêmes fonctions en championnat d'Allemagne de Supertourisme", lâche Bob en partant, tout sourire mais l'œil sombre, à l'assaut du directeur de Peugeot Sport, Corrado Provera, qui s'apprête à monter à bord... avec son cigare.

COULISSES

Deux frères sur le podium



Deux frères sur le même podium, c'est une première dans l'histoire de la Formule 1! Michael et Ralf Schumacher ont réussi cette prouesse familiale à Monza, en terminant premier et troisième du GP d'Italie. Chapeau.

Karting

Olivier Panis organise une course de karting au profit de l'association "Locomotive" qui s'occupe d'enfants leucémiques. Elle aura lieu du 16 au 18 octobre sur le circuit de karting dont s'occupent les parents d'Olivier à Crolles au Nord de Grenoble (Tél.: 04 76 08 83 99).

Sarrazin

Le jeune pilote de F3000 Stéphane Sarrazin, parrainé par Alain Prost, a pu effectuer, sur le circuit de Magny Cours, une centaine de tours au volant de la Prost Peugeot AP01, sur le sec et sur le mouillé. La prise de contact s'est parfaitement déroulée.

Transferts

On sait que les équipes Ferrari, McLaren, Benetton et Prost conservent en 1999 leurs pilotes actuels. Les principaux transferts récemment annoncés concernent Heinz Harald Frentzen (ci-dessous) qui quitte Williams pour rejoindre Damon Hill chez Jordan. Johnny Herbert ne reste pas avec Jean Alesi chez Sauber: il sera l'an prochain chez Stewart aux côtés de Rubens Barrichello. Rappelons que la nouvelle équipe BAR (ex Tyrrell) créée par Craig Pollock, fera courir Jacques Villeneuve.



Grand Prix du Luxembourg

Départ dimanche 27 septembre 14h (14h en France)
Circuit de Nürburgring

Non loin de la frontière, entre Luxembourg et Cologne, le Nürburgring moderne n'emprunte plus qu'une courte partie (4,5 km) du célèbre tracé de 22 km où se sont écrites quelques-unes des plus belles pages de l'histoire du sport automobile. Raccourci et complètement remanié en 1977 après l'accident de Niki Lauda, il bénéficie d'une sécurité désormais optimale. Plutôt rapide (Häkkinen a réalisé la pole position 1997 à plus de 214 km/h de moyenne) il déroule ses nombreux virages dans un magnifique décor forestier. La pluie, fréquente fin septembre, peut rendre la course très imprévisible.



Palmarès

1997 : J. Villeneuve (Williams-Renault)
1996 : J. Villeneuve (Williams-Renault)
1995 : M. Schumacher (Benetton-Renault)

Records à battre

Essais 1997 : M. Häkkinen (McLaren-Mercedes) 1'16"602
Course 1997 : HH. Frentzen (Williams-Renault) 1'18"805

Autopsie d'un casque

Équipement

C'est un peu le second visage du pilote : celui que le public aperçoit (et reconnaît) pendant les courses...

Olivier Panis utilise une dizaine de casques Bell par an. Il n'a pas à s'en occuper. Comme pour Jarno Trulli, l'écurie prend en charge son équipement : nettoyage ou renouvellement des combinaisons, sous-vêtements ignifugés, casques, gants et bottines. Un casque se détériore par l'intérieur : la coque extérieure en carbone-kevlar ne bouge pas mais les garnitures intérieures en mousse ignifugée et Nomex s'usent du fait de la transpiration et des frottements. Lorsqu'il ne serre plus assez la tête, il faut le changer (tous les deux Grand Prix). Avant chaque course, le casque est minutieusement préparé. Il s'agit essentiellement de la pose des visières et des "tear off", ces fines pellicules transparentes qui recouvrent la visière et que le pilote arrache au fil des tours afin de conserver en permanence la meilleure visibilité. Olivier Panis prend le départ d'un Grand Prix avec 4 tear off : "J'enlève le premier dès la fin du tour de chauffe, car lors de leur mise en route sur la grille, les moteurs de F1 projettent de l'huile. Pour arracher un tear off, il suffit de tirer une languette. Je fais toujours monter les tear off selon le même schéma : le premier s'arrache par la droite, le deuxième par la gauche, le troisième par la droite, etc." Les visières, en Lexan, sont très épaisses (4 mm), car à 300 km/h le moindre gravillon projeté



La visière résiste à l'impact d'une balle. Elle est recouverte de plusieurs "tear off" pour offrir la meilleure visibilité.

par les roues d'un concurrent à l'impact d'une balle. Le casque de Panis pèse 1,3 kg. Le micro qui lui permet de communiquer avec son stand est incorporé : "le dispositif d'écoute passe dans mes boules Quiès" précise Olivier. "Il faut pouvoir entendre le bruit du moteur pour détecter une éventuelle anomalie, mais sans boules Quiès les oreilles seraient rapidement détériorées. Plusieurs pilotes ont perdu de leur acuité auditive au fil de leur carrière. Mais inutile d'élever la voix pour me parler, je ne suis pas encore sourd !"

GP D'ITALIE

Classement

1. Michael Schumacher (Ferrari), 53 tours en 1 h 17'9"672 à 237,591 km/h de moyenne.
2. Eddie Irvine (Ferrari) à 37"977
3. Ralf Schumacher (Jordan-Mugen Honda) à 41"152
4. Mika Häkkinen (McLaren-Mercedes) à 55"671
5. Jean Alesi (Sauber-Petronas) à 1'1"872
6. Damon Hill (Jordan-Mugen Honda) à 1'06"688

Championnat du Monde

Constructeurs	Pilotes
McLaren-Mercedes 128	Häkkinen 80
Ferrari 118	Schumacher 80
Williams-Mecachrome 33	Coulthard 48
Benetton-Playlife 32	Irvine 38
Jordan-Mugen Honda 31	Villeneuve 20

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.