

PROST PEUGEOT

N° 16 - 16 décembre 1998

Le magazine des partenaires



L'AP01 bis, qui a déjà longuement tourné en Espagne, est de plus en plus proche de la prochaine AP02 qu'elle préfigure et qui devrait rouler fin janvier.

Objectif 1999!

Traditionnellement, après le dernier Grand Prix, les écuries observent une trêve réglementaire d'un mois: interdiction de rouler sur un circuit en novembre. Le monde de la F1 se replie donc au chaud de ses bureaux d'études, de ses ordinateurs et de ses ateliers. La F1 prend du recul, range, "débriefe", réorganise, prépare sa prochaine saison; pas le temps de se reposer, chacun continue à travailler d'arrache-pied. Forte de toute l'expérience accumulée au fil d'une saison rude, mais très riche d'enseignements, l'équipe Prost Peugeot a, cette année, beaucoup anticipé. La monoplace 99 est en chantier depuis plusieurs mois déjà. Dès le 1^{er} décembre, l'équipe d'essais remettait en piste ses voitures laboratoires, de plus en plus proche de l'AP02, à Jerez et à Barcelone. Et ces essais vont se poursuivre jusqu'au premier roulage de l'AP02, fin janvier. Ils continueront ensuite avec cette même voiture, qui sera au départ du Grand Prix d'Australie, premier de la saison, à Melbourne, le 8 mars.

La rédaction



La parole à Alain Prost

Interview

La tension du championnat retombée, l'intersaison, moment de travail intense, est l'occasion de prendre un peu de recul. Alain Prost fait le point.

Suite de la page 1

Avec le recul, comment analysez-vous la saison écoulée?

Alain Prost: Aujourd'hui, je n'ai plus envie de reparler de 98: on est parti depuis longtemps sur 99. Cependant, nous avons bien analysé ce qui s'est passé cette saison. Cela ne règle pas tous les problèmes, mais ça nous donne plus de chances de partir dans la bonne direction, d'autant qu'en 99 le règlement ne change pas. C'est vrai que 98 fut une saison frustrante, parfois décourageante. La motivation s'en ressentait. Notre voiture progressait mais les autres aussi et nous n'améliorions pas notre position. L'important, c'est d'avoir compris ce qui s'est passé et de s'en servir pour l'avenir.

Comment une erreur comme celle de la boîte de vitesses a-t-elle été possible?

A. P.: La boîte était le premier problème visible sur la voiture. Il a masqué les autres faiblesses et d'autres problèmes de fiabilité. C'était un projet mené par un seul homme. Il faut se rappeler que lorsque le projet de cette boîte de vitesses a été lancé, en mars 97, je venais d'arriver. Nous n'étions que 65 et j'étais pris par mille pro-

blèmes. Nous n'avions ni les moyens techniques, ni le temps d'effectuer les contrôles nécessaires. Il aurait fallu décider de refaire une boîte conventionnelle. De tous les choix que j'ai dû

faire depuis deux ans, c'est le seul que je regrette.

Quelles étaient les autres faiblesses de l'AP01?

A. P.: Tout a déjà été dit sur ce point. J'aimerais seulement rappeler que



"Nous n'avons pas encore assez l'esprit commando, cette motivation suprême qui consiste à chercher sans répit un gain possible dans le moindre détail."

En attendant l'AP02

Technique

Depuis le 1^{er} décembre, les F1 ont repris la piste. En attendant l'AP02, deux Prost Peugeot "hybrides" ont roulé à Barcelone et à Jerez.

Entre le 1^{er} novembre, date du dernier Grand Prix 98 à Suzuka et le 7 mars, qui ouvrira la saison 99 à Melbourne, les écuries disposent de quatre mois pour préparer leurs nouvelles armes. C'est donc une course contre la montre, dans la discrétion des circuits désertés par les foules. Cette année, la tâche est relativement simplifiée par le fait qu'il n'y a pas de changement notable dans le règlement, comme il y a un an, lorsqu'il avait fallu concevoir des monoplaces plus étroites, aux surfaces aérodynamiques réduites et s'adapter à des pneus obligatoirement rainurés. Cela n'empêche pas les concepteurs de se creuser la cervelle pour garder l'avantage acquis (McLaren), prendre la revanche de 98 (Ferrari)... ou rattraper le retard pris sur Ferrari et McLaren (cas de toutes les autres écuries). Les programmes d'intersaison sont donc plus chargés que jamais. En attendant la Prost Peugeot AP02 qui apparaîtra fin janvier avec un nouveau châssis et une robe aérodynamique totalement différente, voici un bref résumé, en images, du travail déjà effectué par l'équipe Prost Peugeot. ■



De nouveaux pneus...

Dès le lendemain du GP du Japon, les écuries font connaissance, sur le circuit de Suzuka, avec les nouveaux pneus Bridgestone. La firme japonaise est, en effet, désormais, l'unique fournisseur de la F1. Une nouvelle structure, de nouvelles gommes, une quatrième rainure à l'avant, caractérisent les pneus 99, qui se veulent moins adhérents. Il a donc fallu mettre au point des matériaux de freins (disques, plaquettes) adaptés aux nouveaux pneus, afin de permettre aux pilotes d'éviter au maximum les blocages de roues au freinage.

Fiabilité

C'était le premier objectif après Suzuka. Faire le maximum de kilomètres pour fiabiliser les pièces mobiles (moteur et boîte de vitesses). On en a profité pour poursuivre activement la mise au point du "différentiel piloté". Ce gros travail de fiabilisation permettra, lorsqu'apparaîtra l'AP02 fin janvier, de concentrer tous les essais sur la recherche de la performance.



le nouveau règlement 98 était une véritable révolution. Le fait de rétrécir les voies des voitures nécessitait un concept aérodynamique complètement nouveau. L'emplacement du centre de gravité d'une monoplace devenait encore plus déterminant que sur une voiture large. Le travail à réaliser était énorme. Nous étions trop peu nombreux, il nous a manqué du temps.

Comment vos pilotes ont-ils vécu ces difficultés?

A. P.: 98 fut une année frustrante pour toute l'équipe, mais elle le fut sans doute encore plus pour nos deux pilotes. Plus que d'autres, ces derniers ont besoin de résultats pour conserver toute leur motivation. Or, une baisse de motivation chez un pilote peut être contagieuse. J'ai dû parfois les recentrer l'un et l'autre. Jarno est encore très jeune et cette saison 98 aura été la première vraie galère de sa carrière: c'est une expérience formatrice pour son avenir. Le plus important: nos pilotes, Olivier Panis et Jarno Trulli, ont

"En fin de saison, Olivier et Jarno étaient remotivés à 100%"

retrouvé cent pour cent de leur motivation en fin de saison.

Qu'est-ce qui vous a poussé à faire confiance à Stéphane Sarrazin pour l'avenir, plutôt qu'à Ayari, Collard ou Montoya?

A. P.: Il est jeune, il est frais dans sa tête, il n'est pas pollué par un entourage. Personne ne lui dit ce qu'il doit faire, en dehors de nous. Un rapport de confiance s'est vite établi et il a progressé très rapidement. Il réalise en ce moment un excellent travail sur la voiture hybride.

Quelles qualités attendez-vous d'un futur pilote de F1?

A. P.: Le coup de volant est une chose. Mais à talent à peu près égal, l'important, ce sont la mentalité et le caractère. Pour devenir un grand pilote, il faut être très consciencieux, très professionnel et très motivé. Début 98, Jacques Villeneuve, par exemple, se battait à chaque course pour la septième ou la huitième place. Pour un Champion du Monde sortant, cela devait

Un nouveau volant

Désormais, il n'y aura plus de "tableau de bord": toutes les fonctions sont rassemblées sur ce volant, véritable merveille de haute technologie. Cela facilitera, pour le pilote, la visibilité et l'accessibilité aux différentes commandes.



Sarrazin

En l'absence d'Olivier Panis (voir ci-contre), Stéphane Sarrazin, le pilote d'essai de Prost Grand Prix, a efficacement épaulé Trulli.

"Stéphane est rapide et fin, dit Jacky Eeckelaert, désormais responsable du département Essais, et il n'a pas d'idées préconçues, car il n'a jamais piloté la voiture en course." Sarrazin a également participé, sur le circuit de Lurcy-Lévis, à une séance d'essais demandée par Peugeot, pour faire une évaluation du patinage en accélération, en fonction de différentes cartographies moteur.

Jarno Trulli

Il a beaucoup roulé au volant de l'AP01 "hybride", une monoplace 1998 dotée de l'ensemble moteur-boîte 99. La version B se contentait du moteur V10 A18 prototype. La version C, qui tournera après le 15 décembre, bénéficie d'évolutions moteur et boîte de vitesses nécessitant une implantation différente sur le châssis. Suspension et freins sont d'ores et déjà pratiquement dans leur configuration 99, de même que la répartition des masses nettement recentrée vers l'avant par rapport à l'AP01.



Sur un plateau



Deux nouveaux pilotes vedettes en F1: à gauche Ricardo Zonta, à droite Alex Zanardi.

Il ne reste plus que deux inconnues dans la composition des écuries de F1 en 1999. Elles concernent les écuries Arrows et Minardi dont les pilotes n'ont pas été confirmés à ce jour. Rappelons le plateau 99: McLaren-Mercedes (Häkkinen, Coulthard), Ferrari (M. Schumacher, Irvine), Williams-Mécachrome (Zanardi, R. Schumacher), Jordan-Honda (Hill, Frentzen), Benetton-Supertec (Fisichella, Wurz), Sauber-Petronas (Alesi, Diniz), Stewart-Ford (Barrichello, Herbert), Prost-Peugeot (Panis, Trulli), Bar-Supertec (Villeneuve, Zonta).

La F1 à Indianapolis

C'est signé, c'est officiel, c'est pour la saison 2000: la Formule 1 aura de nouveau, après neuf ans d'absence, un Grand Prix aux Etats-Unis. Le dernier GP des USA avait eu lieu en 1991 à Phoenix et avait été remporté par Ayrton Senna sur McLaren. Le prochain se déroulera sur le célèbre circuit d'Indianapolis, complètement remodelé pour pouvoir accueillir la F1, avec ses critères très différents de ceux des monoplaces américaines.

Records

En 1998, le Champion du Monde Mika Häkkinen est le pilote ayant parcouru le plus grand nombre de tours de circuit en tête avec 573 tours. Suivent Michael Schumacher (267 tours) David Coulthard (120 tours), Damon Hill (26 tours), Fisichella (24 tours) et Irvine (1 tour). En revanche, c'est Jacques Villeneuve qui a parcouru le plus grand nombre de tours en course: 939 représentant 4423 km (sur un maximum possible de 1015 tours représentant la totalité des 17 Grands Prix, soit 4849 km), devant les Ferrari de Schumacher (921 tours) et Irvine (893).

Olivier Panis rétabli



Après le GP du Japon, Olivier Panis s'est envolé vers Montréal afin de se faire ôter les broches qui renforçaient ses jambes depuis son accident du GP du Canada 1997. A la suite de cette nouvelle opération, il a fait un séjour au centre de rééducation de Treboul-Douarnenez, en Bretagne, avant de

reprendre l'entraînement avec son préparateur physique Patrick Chamagne. Olivier est fin prêt pour reprendre le volant de l'AP01 C, à Barcelone et Magny-Cours, durant les prochaines semaines.

► être frustrant. Mais il continuait à attaquer comme un forcené. Pour l'ensemble de son équipe, c'était un exemple formidable. Schumacher, chez Ferrari, est de la même trempe. Ce sont des grands pilotes.

Quels changements d'organisation ont entraînés les difficultés que vous avez rencontrées cette saison ?

A. P. : Notre organisation technique 99 est sans commune mesure avec l'ancienne. D'abord, aujourd'hui, nous sommes 200 personnes. Bernard Dudot reste le directeur technique, c'est-à-dire l'homme de la coordination. Loïc Bigois est toujours chef de projet et il est particulièrement impliqué sur l'aérodynamique. De nombreux ingénieurs arrivent en renfort. Le plus renommé est John Barnard, avec qui j'ai signé un contrat de trois ans minimum. Il sera consultant pour tout ce qui concerne la technique et il aura la responsabilité de certains projets. De plus, nous ferons appel à sa société

Vous arrive-t-il de regretter de ne plus être pilote ?

A. P. : Non.

On a envie de connaître le regard d'Alain Prost sur la F1 en général. Comment évolue-t-elle, qu'est-ce qui vous frappe, vous enthousiasme ou vous déçoit ?

A. P. : Il me semble que nous avons, en France, une vision restreinte de ce qu'est la Formule 1. Pour les Anglais, par exemple, notre absence de résultats en 98 n'était pas une surprise, parce qu'ils considèrent la Formule 1 dans le long terme. Ils comprennent parfaitement qu'on ne construit pas une équipe gagnante en une saison. Je souffre de cette vision un peu étriquée que nous avons parfois dans notre pays. Il faut élargir, comprendre que la Formule 1 est passée de l'artisanat à l'industrie. Elle ne cesse de se professionnaliser toujours plus. Elle devient une guerre de plus en plus impitoyable. Rien que ces deux dernières années, l'évolution a été

Quels sont, à ce jour, les points forts et les faiblesses de votre entreprise ?

A. P. : Notre équipe, avec maintenant 200 personnes, n'a pas la taille de McLaren qui en a 370, ni même de Williams ou Benetton qui en ont 300, mais elle est équilibrée. Nous avons des gens de valeur et d'expérience dont beaucoup ont souffert ensemble, construit ensemble. S'il faut souligner une faiblesse, c'est celle que j'évoquais précédemment : nous n'avons pas encore assez l'esprit commando, cette motivation suprême qui consiste à chercher sans répit un gain possible dans le moindre détail.

Qu'est-ce qui vous paraît le plus difficile dans votre vie de chef d'entreprise ?

A. P. : Je me consacre totalement à mon travail. Je n'ai donc plus de vie à moi. J'ai l'impression d'avoir tout sacrifié pour mon écurie. Mais je me suis fixé un but et je veux y parvenir.

Vous sentez-vous encore un homme libre ?

A. P. : Non. Pour le redevenir, il me faudra d'abord atteindre le but que je me suis fixé. Mais je ne suis pas dupe, je sais très bien qu'une fois parvenu à ce but, je m'en fixerai un autre, puis un autre... Pourtant, je peux vous assurer que c'est beaucoup plus difficile que je l'imaginais au départ. Mais je préfère mille fois la galère que j'ai vécue l'an dernier à une vie d'oisiveté ou de vacances. Le seul problème, c'est épuisant et je me sens parfois un peu seul. Mais quand ça va marcher, tout deviendra peut-être plus facile.

Si vous vous trouviez soudain en face du meilleur chef d'entreprise du monde, quelle question auriez-vous envie de lui poser ?

A. P. : J'ai la chance d'en rencontrer souvent. Ils m'impressionnent tous. Surtout les patrons de petites et moyennes entreprises pour qui tout est beaucoup plus difficile. Je leur dis "chapeau". Quant aux conseils que je peux demander, ce sont toujours des questions relatives à l'organisation, aux méthodes de travail et à la gestion des hommes.

On a envie d'en savoir plus sur l'homme Alain Prost. Quels sont vos rêves ?

A. P. : Je ne vois pas assez mes enfants. J'essaie de compenser par la qualité des rares moments que je peux leur consacrer. De toute façon, avec moi, ils n'ont jamais vécu autrement : j'ai une vie compliquée avec beaucoup de voyages. J'espère qu'un jour je pourrai m'occuper d'eux beaucoup plus. Et aussi faire plus de sport, mon passe-temps préféré. Pour le reste, je n'ai pas de rêve : je veux que mon écurie soit une réussite et je ne vis que pour ça. J'ai connu les galères, les succès, puis des périodes bâtarde où j'étais heureux mais ressentais un manque. On n'est jamais content, mais c'est peut-être ça la vie. Aujourd'hui, en fait, je me sens plus fatigué physiquement que perturbé ou pas heureux.



"Je veux que mon écurie de F1 soit une réussite. Aujourd'hui, je ne vis que pour ça"

anglaise de design et de fabrication, B3 Technologies, pour la conception et la réalisation d'un certain nombre de pièces. Vincent Gaillardot arrive comme directeur d'exploitation à la place de Jacky Eeckelaert qui devient responsable du département "essais". Gilles Alegoet arrive comme ingénieur de piste. Jean-Paul Gousset va renforcer le bureau d'études, auprès de Didier Perrin. Eric Barbaroux, après avoir été responsable de la planification du projet AP02, prend en main les études avancées, c'est-à-dire qu'il devient l'homme des contacts avec des partenaires extérieurs pour anticiper le futur.

Globalement, les deux départements "aérodynamique" et "composites" vont donc considérablement s'étoffer.

impressionnante. Il va y avoir, prochainement, des Grands Prix en Chine et aux Etats-Unis. BMW, Honda, Toyota et bientôt un autre grand constructeur arrivent. Pour suivre cette formidable évolution il n'y a qu'une solution : être motivé à 110%, se remettre sans cesse en question et garder en permanence un esprit de commando.