

sible, rendent le circuit très piégeux.

Erreurs de stratégie et fautes de pilotage se

indemne sous sa Sauber retombée à l'en-

vers. Après le retrait de la voiture de sécu-

PEUGEOT

CATIA

bec et ongles face à un

la ligne d'arrivée.

Barrichello déchaîné, jusqu'à

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

le jeu des averses surprises cesse, c'est la Stewart-Ford de Johnny Herbert qui est en tête devant la

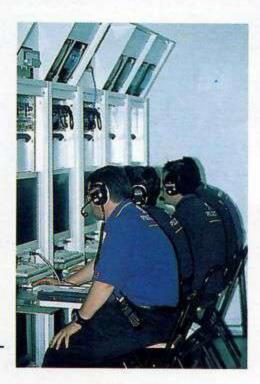
depuis le début fait une course parfaite, résiste jusqu'au bout aux attaques du Brésilien. Une Prost Peugeot de Jarno Trulli, que dernière bataille de toute beauté, talonne Barrichello. Trulli, qui comme toute la course. Sur le l'EV4...), aurait pu monter, lui

podium, les trois héros exultent. Herbert, le vainqueur, est parti... de la 14º place sur la grille, Trulli de la 10°! 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 (3° aux essais libres, 5° en qualification avec la nouvelle évolution EV7 du V10 Peugeot, 5° au warm up avec

TECHNIQUE

Chacun son dénieu

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



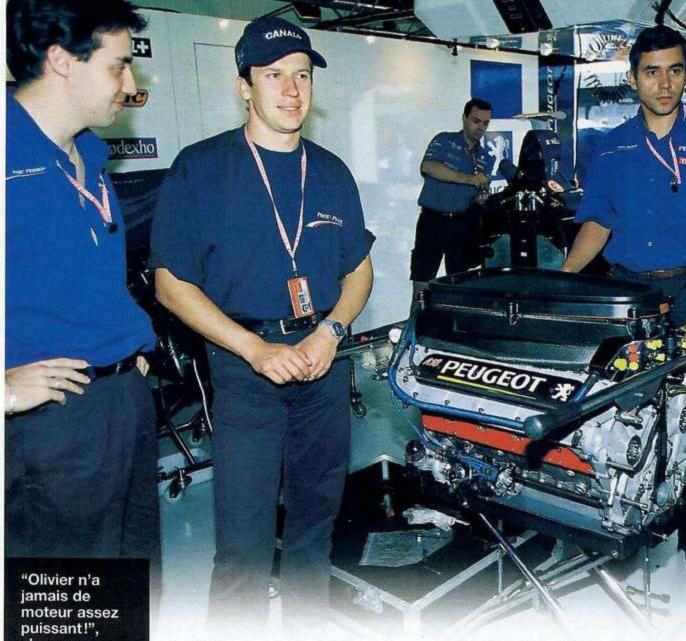
Les ingénieurs moteur de Panis et Trulli passent une grande partie de leur temps devant les écrans d'or dinateurs.

> ébastien 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

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".

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, temps. Autant dire qu'il n'est pas l'adapter au circuit, à la météo et

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 et l'équipe d'essais, le reste du Prix, mais comme le châssis, il faut



"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 weekend..." Corrado Provera enchaîne: "Tout a marché parfaitement, du coté châssis comme du coté Ce résultat va resserrer les liens de du nouveau moteur V10 A 20.

aussi, sur le podium. A l'arrivée, notre partenariat. Par chance, ce Alain Prost, comme toute podium arrive devant tout le perl'équipe, laisse éclater sa joie : sonnel 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 moteur. Cela démontre que nos rouler, à Magny-Cours, une voitures ont beaucoup progressé. monoplace-laboratoire équipée

noteur



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 4° 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

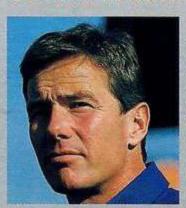
Après BMW en 2000, et Toyota en 2003 probablement, General Motors, premier constructeur automobile mondial, annonce qu'il envisage de venir en F1 "à condition qu'une stabilité des règlements soit assurée". Actuellement la réglementation châssis est figée jusqu'en 2001, et celle concernant les moteurs (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.)

"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 27° et 47° tours. Mais notre météo avait prévu un fort risque d'averses à partir de 14 h 30 et nous savions que nous devrions éventuellement modifier notre plan initial. La pluie a commencé à tomber au 17° tour. Olivier est



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

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 28° 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 3° place!

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 60° 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 1 h 41'54"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-Hono	la 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

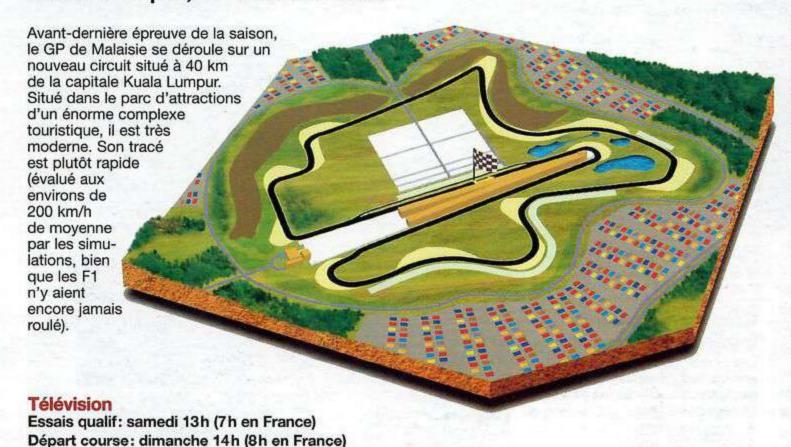
Prochain numéro

11. Bar

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

Grand Prix de Malaisie

Kuala Lumpur, 17 octobre 1999



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).

Autres possibilités: Minitel 3615 Prost GP ou Internet www.prostgp.com

0