

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 07: **Aérodynamique en F1**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

soulève un bolide, tout est voilé; il faut éviter que les concurrents puissent en voir la face cachée... En plus, la configuration du dessous varie selon les circuits.

*T. : A Melbourne, premier Grand Prix de la saison, Sauber a amélioré ses temps par rapport à 2003. Est-ce déjà une retombée de résultats obtenus dans la nouvelle soufflerie ?*

*P. H. : Non, c'est simplement grâce à la nouvelle voiture, la C23. On a fait un pas en avant. Chaque début d'année, les écuries commencent à établir le concept pour leur voiture de l'année suivante. Maintenant, par exemple, nous sommes en train de travailler sur la C24, qui concourra en 2005. C'est un travail continu tout au long de la saison. Le moment de la construction est repoussé le plus possible: il faut pouvoir profiter au maximum de nos expériences, comme des observations que nous faisons au sujet des voitures concurrentes. Quant à la soufflerie, après une longue phase de calibrage jusqu'à fin février, nous avons juste eu le temps de faire les premiers tests avec la nouvelle voiture avant Melbourne. Nous comptons sur des améliorations significatives pour le Grand Prix d'Imola, le 25 avril. La soufflerie fonctionne désormais presque jour et nuit, les lumières ne s'y éteignent plus. Bientôt elle soufflera jusqu'à 5000 heures par année, sans compter le temps nécessaire pour la programmation et l'installation. 5000 heures, c'est ce qu'atteint Ferrari déjà maintenant: ils soufflent 24 heures sur 24 et n'arrêtent l'installation qu'une seule semaine par année, pour l'entretien. Ils auront bientôt besoin d'une deuxième soufflerie...*

Peter Herrsche, Sauber Motorsport AG  
Wildbachstr. 9, CH - 8340 Hinwil

Propos recueillis par Anna Hohler

#### DONNEES TECHNIQUES

##### Bâtiment

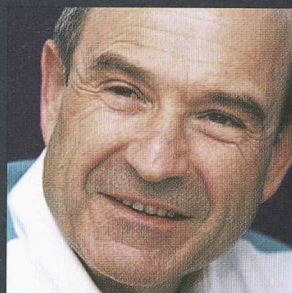
Longueur	65 m
Largeur	50 m
Hauteur	17 m
Surface brute de plancher	7 450 m <sup>2</sup>
Volume bâti	63 000 m <sup>3</sup>

##### Soufflerie

Section de la zone test	15 m <sup>2</sup>
Longueur du tube	141 m
Vitesse du vent	jusqu'à 300 km/h
Vitesse de la piste roulante	jusqu'à 300 km/h

#### PARTENAIRES

Architecte	Atelier WW
Ingénieur civil	Walt+Galmarini AG
Ingénieurs soufflerie	TLT Turbo GmbH
Piste roulante « Rolling Road »	MTS Systems Corporation
Ascenseurs	AS Ascenseurs
Electronique	Philips



*” Opter pour  
un partenaire,  
c'est pouvoir  
se fier à sa  
performance  
et à sa loyauté. “*

Peter Sauber, entrepreneur



**AS Ascenseurs**

*simplement  
plus proche*