

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 07: Aérodynamique en F1

## Werbung

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

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

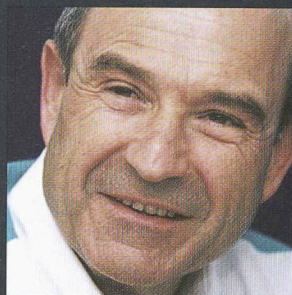
Longueur	65 m
Largeur	50 m
Hauteur	17 m
Surface brute de plancher	7 450 m <sup>2</sup>
Volume bâti	63 000 m <sup>3</sup>

##### 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*