



OPÉRATION INFILTRATION

Par Alain Pernot Photos Nancy Coste et Vincent Curutchet

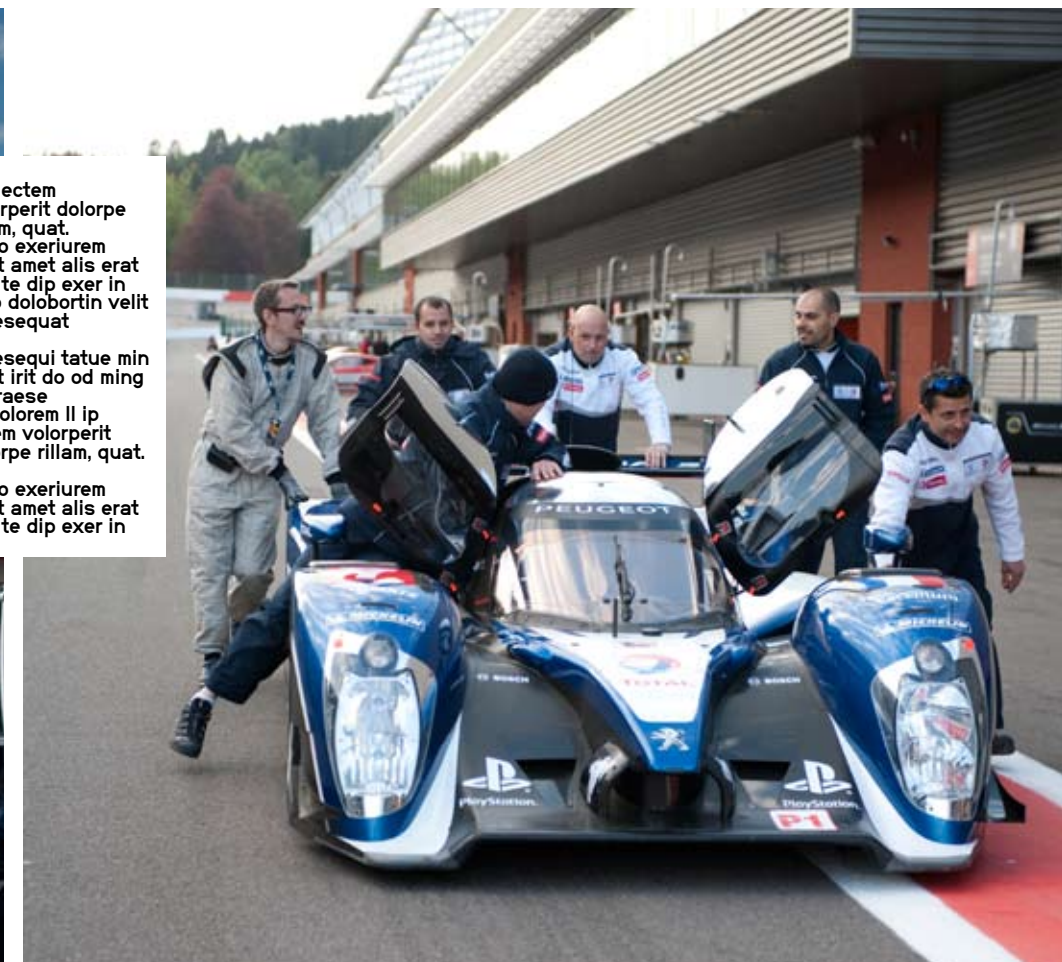
Après Sebring et les essais préliminaires du Mans, certains prédisaient le naufrage de Peugeot Sport. Afin d'en savoir plus, notre reporter a infiltré l'équipe française en tant qu'assistant du service logistique et a vécu de l'intérieur... la première victoire de la nouvelle 908 !



Il ip ectem volorperit dolorpe rillam, quat. Patio exeriurem quat amet alis erat lore te dip exer in vero dolobortin velit praesequat

praesequi tatue min hent irit do od ming exeraese modolorem Il ip ectem volorperit dolorpe rillam, quat.

Patio exeriurem quat amet alis erat lore te dip exer in



A

vec quatre-vingt-dix personnes mobilisées pour les 1000 Km Spa, ma présence au sein de l'équipe Peugeot Sport avait une chance de passer relativement inaperçue. De toute façon, ma position d'assistant d'Audrey Repingon, dynamique Savoyarde en charge de la logistique, écarte vite toute suspicion. Histoire de m'immerger à fond dans le dossier, ma mission commence à l'usine de Vélizy : « Il faut mettre à jour la feuille de route de Spa avant de la diffuser », me glisse en guise d'accueil ma « chef » qui s'occupe du dossier belge alors que ses homologues Baptiste et Delphine sont respectivement en charge du Mans et de la séance d'essais d'Aragon. Un coup d'œil au planning affiché au mur montre d'ailleurs l'ampleur de leur tâche. La mi-juin promet d'être chargée : outre les 24 Heures, des essais RCZ, DS3 R3 (et oui, mutualisation oblige, Peugeot Sport collabore avec Citroën Racing !) et 207 S2000 sont aussi au programme ! Heureusement, ma mission s'arrête en mai...

Après pointage, sept modifications de dates d'arrivée sont à reporter et deux chambres d'hôtel sont à « inventer ». « Spa est une course assez simple, explique Audrey. Quasiment tout le monde y va en voiture. Cela simplifie les choses... tant que la mise à disposition des vingt-cinq véhicules nécessaires a été anticipée ! » Ça y est, le mot est lâché : dans le domaine de la logistique, l'anticipation est un leitmotiv, que dis-je une obsession ! « Pour cela, il faut une bonne circulation du flot d'informations », précise

Audrey à l'affût de tout ce qui bouge. Qui aurait imaginé une telle convergence avec un des fondements du journalisme ? Reste à régler le cas des pilotes qui, eux, ne partent pas de Vélizy. Après consultation des différents horaires, leur programme est arrêté : ce sera voiture pour Sébastien Bourdais et Franck Montagny, avion pour Pedro Lamy (Lisbonne), Marc Gene (Barcelone), Stéphane Sarrazin (Marseille), Alexander Wurz (Nice), Nicolas Minassian et Anthony Davidson (Londres), et... TGV pour Simon Pagnaud (Poitiers) ! « C'est bon, on peut publier la feuille de route !, conclut Audrey. On se retrouve à Spa ! »

Un tournevis greffé à la main

Pas question de se pointer comme une fleur pour la première séance d'essais. L'installation du « barnum » de l'écurie commence dès mardi matin, à la première heure ! Peugeot Sport hérite des stands 3, 4 et 5 et une mauvaise surprise nous attend : une immense grille empêche la circulation entre deux stands. Nous voilà partis avec Audrey pour négocier auprès du circuit son démontage dans les plus brefs délais : « Ce sera fait d'ici une heure. » En attendant, je re-

joins Bob dans le paddock. Ce McGyver des circuits doit procéder à l'installation du motor-home : « Nous inaugurons une nouvelle structure pour les espaces réception de part et d'autre du motor-home. Il s'agit de panneaux "en dur" qui remplacent les précédentes bâches. Pour la première fois, ça risque d'être un peu plus long que d'habitude ! » Il ne croit pas si bien dire. Malgré un tournevis greffé à la main et des gants en guise de seconde peau, le boulot ne sera qu'achevé tard le soir. Pas comme les stands, dont la structure est montée en un temps record par les gars du matériel. Leur prête main-forte pour le montage des guérites des ingénieurs, le long du muret : « C'est le pire des circuits, de ce point de vue !, lâche en préambule Jean-Michel, car c'est en contrebas de la piste. » Chaque détail est bien pensé et tout s'emboîte facilement. La pression de la course n'est pas encore là et l'ambiance est bonne enfant : « C'est le moment que je préfère dans une semaine de course », souligne Audrey. Retenues par un ultime déverminage la veille, les voitures de courses n'arrivent que dans l'après-midi avec les deux derniers camions (les cinq sont là depuis la veille au soir). « Ça va, on a fait bonne route », confirme *** à Audrey. Prenant jalousement soin de leur bébé, seuls les mécanos ayant participé au montage des 908 manipulent les voitures pour les sortir du camion. Impeccable : les trois 908 doivent bientôt passer aux vérifications techniques. En douce, je me glisse dans le groupe des volontaires pour les pousser vers le stand des commissaires techniques... Si elle ressemble comme une sœur à la 908 HDi FAP des précédentes saisons, la nou-

« En logistique, il faut une bonne circulation du flot d'information ». En fait, c'est comme dans le journalisme !



Il ip ectem volorperit dolorpe rillam, quat. Patio exeriurem quat amet alis erat lore te dip exer in vero dolobortin velit praesequat

praesequi tatus min hent irit do od ming exeraese modolorem Il ip ectem volorperit dolorpe rillam, quat.

Patio exeriurem quat amet alis erat lore te dip exer in vero dolobortin velit praesequat

praesequi tatus min hent irit do od ming exeraese modolorem Il ip ectem volorperit dolorpe rillam, quat.

velle 908 présente à coup sûr une architecture différente : grosses roues à l'avant, petit moteur à l'arrière, aile de requin, pontons différents, etc.

Cherche sous-vêtements, désespérément...

La journée de mercredi - qui s'annonce plus calme- commence par une sympathique compétition entre les trois équipages Peugeot. Les trois pilotes de chaque voiture et leur ingénieur de piste (enfin sauf Christophe Besse, qui a déclaré forfait) sont invités à changer les pneus de leur propre 908 ! A ce petit jeu, l'équipage Bourdais-Lamy-Pagenaud-??? s'en sort avec un chrono de 15'00 et les félicitations d'un jury d'experts : les mécanos Peugeot Sport ! Ce n'est pas le tout mais quelques missions nous attendent. « Il faut tirer du liquide pour la caution des stands... » Quelques jours après mon intégration, on me confierait déjà la carte bleue de la société ? Non : je me contente d'un rôle de bodyguard. Un peu plus tard, autre mission de confiance : le pointage et la distribution des

derniers laissez-passer. Une inquiétude commence à se faire jour : il n'y a pas assez de sous-vêtements ignifugés pour les mécaniciens ! Il faut organiser un réapprovisionnement en vue de la course. ****, assistante d'Olivier Quesnel qui doit venir vendredi, se chargera de la précieuse livraison...

Audrey m'avait prévenu : « Une fois que les voitures roulent, c'est plus calme mais il faut se tenir prêt à intervenir. » Une année, au Mans, il lui avait fallu dénicher trois gyrophares de couleurs différentes pour l'après-midi ! La quête qui m'est confiée lors de la séance d'essais libre est bien plus basique : il n'y a plus de papier dans les toilettes du stand ! Me voilà donc envoyé auprès de la direction du circuit pour veiller à ce que « notre » boxe soit approvisionnée dans les plus brefs délais. Afin de pallier à toute urgence, « j'emprunte » un rouleau à un stand voisin. Mission accomplie en 12 minutes !

On ne passe pas !

L'après-midi, alors que la deuxième séance d'essais libre débute, le paddock est ouvert aux

spectateurs. Ce détail n'était pas prévu au programme : « Il faut que tu fasses le vigile derrière le stand pour éviter que les gens ne rentrent ! », me lâche Audrey. Sûrement impressionnés par ma carrure de rugbyman, les curieux n'osent pas s'approcher. Un seul s'y risque. En fait, c'est un livreur qui apporte un embrayage en provenance de chez Sachs. Mais la fin de séance change la donne. Pedro Lamy sort de la piste après une incompréhension avec un autre concurrent. Les images téléés sont spectaculaires mais, à la radio, le pilote rassure l'équipe sur son état : « Je suis O.-K. » Evidemment, nombre de journalistes rappliquent à l'arrière du stand pour en savoir plus, ce qui me met dans une situation pour le moins délicate ! Je me vois obligé de bloquer mes confrères dans les yeux desquels je sens comme une légère incompréhension : « ne bougez pas, je vais vous chercher l'attachée de presse » ! (Désolé, les gars...)

Après que les mécaniciens eurent œuvré jusqu'à minuit pour remettre la n° 9 en état, la journée du vendredi est centrée sur la séance qualificative qui ne se passe pas comme prévu

pour Peugeot. Placée, comme au Mans, dans l'un des premiers stands de la pitlane, l'équipe de Vélizy fait le choix de ne s'élancer qu'en deuxième partie de séance, afin d'éviter le trafic et de profiter d'une piste plus adhérente. Alors que les voitures ont quitté le stand, une certaine impatience commence à se faire sentir dans le stand. Les 908 tardent à apparaître sur les écrans de classement qui sont bientôt barrés par un bandeau rouge : un énième accident vient d'entraîner l'interruption de la séance ! Après quelques instants d'espoir, l'information tombe : la qualif ne repartira pas ! Interrompues en plein effort, la 908 n°7 pointe treizième, la 9 dix-huitième et la 8... cinquantième ! C'est la soupe à la grimace. Tout juste sorti du cockpit, Stéphane Sarrazin ne cache pas sa déception : « je n'ai pas pu finir mon tour lancé, regrette-t-il. C'est vraiment frustrant car nous n'avons pas pu montrer le potentiel de la voiture depuis que nous sommes ici ». Olivier Quesnel ne remonte pas



Alors que les « court-jus » installent les câbles électriques, je retaille des stickers pour la voiture.



Décrassage des pneus après les essais libres (ci-dessus) et contrôle des laissez-passer le jeudi (ci-dessous) : les missions ne manquent pas pour mes deux mains gauches.



ACO/Nikon/Philippe CHEMIN

France Info la radio des 24 Heures du Mans

Dès le 5 juin, retrouvez " France Info Sport " les équipes, les essais, les enjeux et des reportages en direct

11 et 12 juin la course en direct



france-info.com

France Info, partenaire des événements qui font l'actualité



Après le dernier relais, je prends soin du casque de l'un des futurs vainqueurs (Davidson) et le pose sur un sèche-casque.

Les jantes sont nettoyées et retournées chez Michelin pour recevoir d'autres pneus après chaque relais.

A l'issue d'une course impeccable, l'équipe fête sa première victoire de l'année.



l'ambiance : « Il ne faut pas se faire d'illusion. Une course de six heures est un sprint. En partant d'aussi loin, la messe est dite. » Seul Bruno Famin reste optimiste : « Nous venons de vivre une simple péripétie. Nous sommes là dans une optique de préparation du Mans afin d'apprendre un maximum d'informations sur la voiture, l'utilisation des pneus, les réglages. Pour ce qui est de la course, elle se décantera et je pense que l'on ne devrait pas être très loin de la tête à la fin. »

Le jour J.

Bien vu. Quoique... Le samedi, les 908 n'ont pas du tout attendu la fin de la course pour se rapprocher de la tête. A l'issue de la première heure, la 7 pointait en tête devant les trois Audi, la n° 9 et la n° 8, revenue du Diable Vauvert. La deuxième salve de ravitaillements me remet dans l'action : il faut donner un coup de main pour nettoyer les jantes ! Sitôt retirées de la voiture, les roues sont amenées derrière le stand

pour être nettoyées : « Là, on est gâtés ! s'exclame ****. C'est le pire du pire : il y a de la gomme qui a réussi à se glisser entre la jante et l'étrier de frein ! » Il faut faire sauter les plombs d'équilibrage et nettoyer avec ardeur. Les roues sont alors amenées chez Michelin qui démonte les pneus, en monte d'autres et rééquilibre les roues avant de les ramener au stand, prêtes pour une autre utilisation. De retour devant les écrans de contrôle, je constate la bonne forme des 908 qui occupent les trois premières places après trois heures de course !

Dans le stand, l'ambiance est tendue. Depuis leur première apparition publique à Sebring, jamais les 908 n'ont été à pareille fête. Toutes les personnes présentes dans le stand sont comme magnétisées par les écrans de contrôle. Comme toujours, Bob s'affaire. Non content de prendre soin du motor-home, il officie aussi comme « nounou » des pilotes. C'est lui qui veille à ce qu'ils ne manquent de rien. Pour le dernier changement de pilotes, il me prend par le bras : à moi de jouer ! Lorsque Stéphane Sarrazin s'extrait de la 908 pour laisser place à Nicolas Minassian, je lui remets sa gourde personnelle ainsi qu'une serviette. Je récupère par la même occasion son casque, sa cagoule bien trempée et ses écouteurs faits sur mesure et range. Bob m'explique alors que le tout se range à l'arrière du stand. Il m'amène alors devant une rangée de... séchoirs à casques ! En effet, avant d'être rangés, les casques des pilotes sont ventilés afin d'éliminer toute trace de transpiration. Je range aussi le casque d'Anthony Davidson qui grimpe, une heure et demie plus tard, sur la première marche du podium en compagnie de ses équipiers Gené et Wurz, flanqué de l'équipage Montagny-Sarrazin-Minassian qui complète le doublé (la 9 ayant été retardée par un problème de suspension). Davidson pointe du doigt dans ma direction et fait un signe. Evidemment ce geste s'adresse aux « vrais » membres de l'équipe Peugeot Sport, seuls artisans de ce succès. Non, le lion n'est pas mort. La preuve ? Il mord encore !

Nouvelle approche

■ Après l'échec cuisant des 24 Heures du Mans 2010, l'équipe Peugeot Sport a remis en question son approche de la course mancelle. Fini les démonstrations –parfois un peu présomptueuses– de performance. Place à un travail de fond centré sur un unique objectif : la victoire finale. Directeur technique, Bruno Famin nous explique cette nouvelle démarche : « Depuis l'année dernière et le début de ce nouveau projet, nous nous occupons plus des autres, partant du principe que si nous faisons notre boulot convenablement nous devrions parvenir à nos fins. »

Effet immédiat : très discrètes à Sebring, les nouvelles 908 ont laissé les Audi R18 faire le show lors des essais préliminaires du Mans (tout en les suivant de très près : deux dixièmes !) et laissé planer le doute lors des essais de Spa, avant de révéler leur vrai potentiel en course.