



WEC UNE SAISON 2012

DAVID FLOURY MODÈLE D'INTÉGRATION

LE DIRECTEUR TECHNIQUE D'ORECA N'EST PAS ÉTRANGER AU SUCCÈS TRÈS PRÉCOCE DU TOYOTA RACING. ET POUR CAUSE, IL EN EST LE CHEF INGÉNIEUR. PORTRAIT.

THIBAUT VILLEMANT

Il est l'une des clés de voûte d'Oreca. L'un des bras armés de Hugues de Chaunac. Dès sa première rencontre avec David Flourey, le patron de l'écurie varoise a tenu à s'attacher les services de ce diplômé de l'Estaca (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile), dont la discrétion et le talent n'ont d'égal qu'un sacré palmarès. Cette première rencontre entre les deux hommes remonte à 1996. « Je suis arrivé en tant que stagiaire durant l'été, raconte David Flourey âgé aujourd'hui de 37 ans. Oreca engageait des BMW en Trophée Andros et aux 24 Heures de Chamonix, avec Yvan Muller. J'ai travaillé à la conception de l'une des voitures. Mon stage terminé, ils m'ont demandé s'il m'était possible de revenir. Tout l'automne, j'effectuais deux jours à l'école puis le reste de la semaine chez Oreca. Ce n'était pas forcément recommandé mais bon... (tires). J'ai ensuite fait la saison d'hiver. » La première en Trophée Andros ? Pas vraiment. « En 1995, nous avons monté une petite équipe avec des copains. Avec environ 50 000 francs, nous avons engagé une Coccinelle propulsée par un V8 Audi. Nous avons même une fois organisé une course sur

glace dans le village dont je suis originaire... (La Bresse, dans les Vosges. Ndlr) »

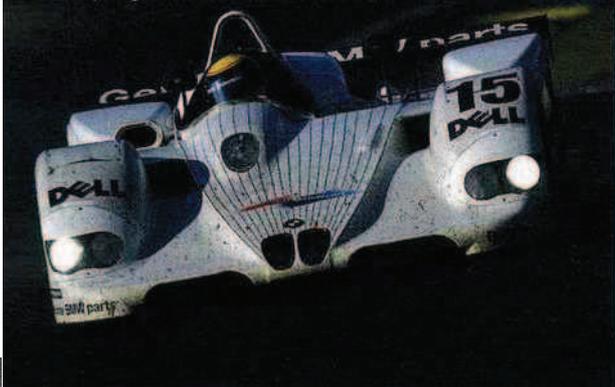
VICTOIRE AU MANS...

Le premier chapitre Oreca-Flourey se clôt ici. Mais l'histoire est loin d'être terminée. « Je suis parti en stage chez Citroën Sport, pour les tout premiers essais de la Xsara Kit-Car. Puis en 1998, direction TWR (Tom Walkinshaw Racing. Ndlr), qui alignait les Nissan R390 GT1 au Mans. » Malgré une troisième place, la structure anglaise et le constructeur nippon se séparent. Mais David commence à se faire connaître dans le milieu, et un adversaire le recrute juste après Le Mans, BMW. « Je suis parti chez Williams, qui avait en charge le programme LM P de BMW. J'ai travaillé au bureau d'étude sur la conception (liaison au sol, intégration du groupe motopropulseur, dessin des suspensions), avant de passer à la section Recherche & Développement et à l'exploitation piste. » Cette fois, la victoire est au bout avec Dalmas-Winkelhock-Martini, mais le programme s'arrête. La firme bavaroise passe en F1. « J'ai eu l'occasion de les suivre, mais je manquais d'expérience. Et le meilleur moyen de se construire et de progresser, c'est de travail-

ler dans des structures plus petites. La F1 m'intéresse, mais j'attache beaucoup d'importance à l'aspect humain et technique. Faire partie d'un programme usine pour être cantonné dans un rôle, ça ne m'intéresse pas. »

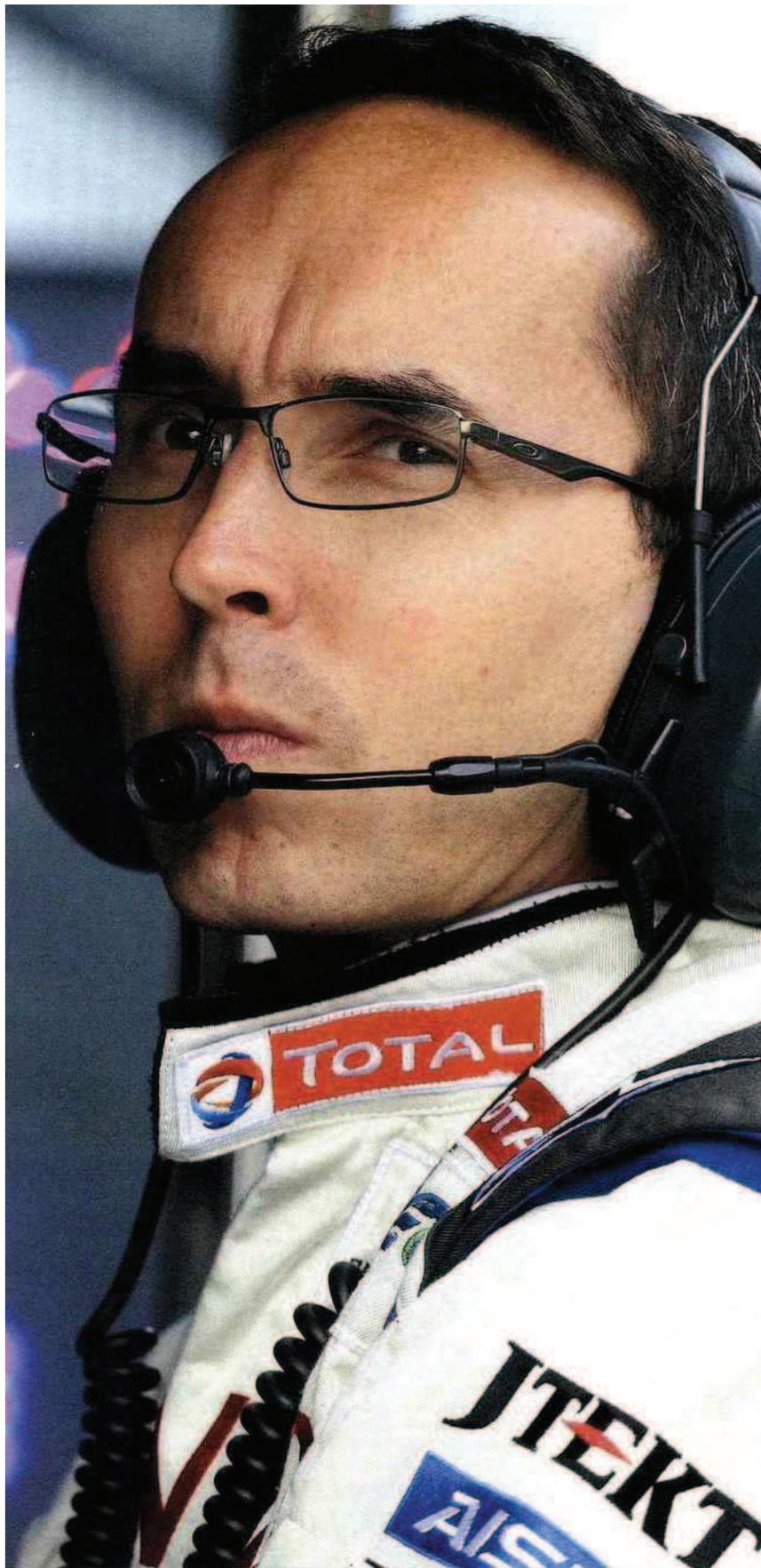
Hugues de Chaunac, qui ne l'a pas oublié, revient le chercher. « Oreca mettait en place un programme proto, et ça m'a plu. La première année avec un châssis Reynard très moyen, puis avec Dallara. Depuis, je n'ai plus quitté Oreca. Hormis un intermède en 2002-2003 durant lequel j'ai travaillé pour Dallara, ainsi que pour le Racing Engineering en World Series by Nissan. Avec Justin Wilson puis avec Stéphane Sarrazin. En juin 2003, j'ai fait Le Mans chez Pescarolo. Mais à la fin de l'année, je suis revenu à Signes, Hugues montant un projet avec Toyota (déjà) pour faire rouler Alain Prost en Trophée Andros. Je venais durant mes week-ends libres... » On l'aura compris, David Flourey attache beaucoup d'importance aux relations humaines : « Hugues a une capacité de travail incroyable, mais reste très humain. C'est quelqu'un pour qui il est motivant de travailler. » Des relations très importantes aussi entre un ingénieur et ses pilotes. Une grande confiance réciproque est obligatoire. « Aider les pilotes à tirer le meilleur de la voiture est très agréable. J'adore cette relation de travail, même si maintenant je ne suis plus directement ingénieur d'exploitation, et donc plus celui qui communique avec eux à la radio. Ce que j'aime particulièrement en Endurance, c'est la notion très forte d'équipe. C'est primordial. J'ai beaucoup d'attaches pour un certain nombre de pilotes. C'est une fierté d'avoir fait débiter en Endurance Stéphane (Sarrazin) et Nico (Minassian). Plus récemment, j'avoue avoir beaucoup d'estime pour Olivier Panis et ce qu'il a apporté à l'équipe. Si parfois il a été critiqué sur sa vitesse pure, les gens n'avaient pas réalisé qu'il avait à ses côtés deux gros calibres (Loïc Duval et Nicolas Lapierre. Ndlr). Il a joué un grand rôle dans

Si David Flourey a déjà gagné Le Mans en 1999, en tant qu'ingénieur chez BMW-Williams...



... son meilleur souvenir en sport automobile aujourd'hui reste la victoire surprise d'Oreca aux 12 Heures de Sebring 2011.





tout ce qu'on a réussi à faire. » Trophée Andros, Endurance avec une Audi R8 en 2005, puis deux années avec des Saleen avant un retour en proto avec des LM P1 « made by Oreca », le programme est copieux. Depuis 2005, pas une année ne s'est passée sans que l'écurie de Signes ne participe aux 24 Heures du Mans. Ce qui n'a pas empêché Oreca de se voir confier par Seat l'engagement de Leon officielles en WTCC de 2006 à 2009. L'occasion pour David Flourey de retrouver une vieille connaissance, Yvan Muller. « L'année où il est champion du monde (2008), je ne suis plus son ingénieur piste, car je bascule sur le programme LM P. Mais j'ai vraiment aimé cette expérience. Des courses plus courtes, des voitures proches de la série avec des problématiques différentes. Et ce d'autant plus que nous faisons rouler une traction. C'est toujours sympa de relever de nouveaux challenges. »

... ET À SEBRING

Fin 2007, Oreca rachète Courage Compétition, devenant par la même occasion constructeur de prototypes. En deux ans, l'Oreca 01 devient une référence. Et en 2010, comme une reconnaissance, Peugeot confie à l'équipe tricolore une 908 Hdi FAP. La relation avec le Lion durera deux saisons, avec en point d'orgue un record du tour signé Duval au Mans en 2010, et surtout la victoire aux 12 Heures de Sebring 2011 devant Audi... et Peugeot. Toyota ne s'y trompe pas et décide alors de s'appuyer sur l'entreprise varoise pour son retour dans la Sarthe après douze ans d'absence. « C'est le résultat d'années de travail, de mise en place d'une équipe, d'apprentissage, souligne David Flourey. C'était ce dont on rêvait après avoir fait rouler pendant deux ans la Peugeot en tant qu'équipe privée. Compte tenu du contexte économique, ce modèle était de plus en plus dur à mettre en place d'une année sur l'autre. Et puis l'étape suivante, c'était de devenir équipe d'exploitation pour un constructeur. » Dans l'organigramme, David est chef ingénieur. Il s'occupe de l'exploitation piste, que ce soit en essais ou en course. Le voilà de nouveau associé à un grand constructeur dont le but ultime est de remporter Le Mans. En juin dernier, les délais étaient trop courts. Mais depuis sa première apparition en piste, Toyota est un challenger de poids pour Audi. Qui l'eût cru ? « En février, si on nous avait décrit cette deuxième moitié de saison, on aurait signé tout de suite, avoue-t-il. On a commencé à rouler en janvier, avec une équipe qui, même si elle regroupe des personnes d'expérience et venant d'horizons différents, est quasiment neuve. Nous avons une nouvelle voiture, une technologie nouvelle, même si elle avait déjà roulé en essais. Elle

DPPI / C. MARIN



Un défi technologique intéressant, une équipe regroupant des personnes de talent venues d'horizons divers, et un supérieur hiérarchique nommé Pascal Vasselon. David a vécu une année 2012 qu'il qualifie d'« extrêmement enrichissante ».

TRAJECTOIRE

Né le 11/01/1975 à Remiremont (Vosges), diplômé de l'Estaca (1998)

1996 : stage Oreca

1997 : stage Citroën Sport

1998 : TWR Nissan. 3^e 24 Heures du Mans

1998-1999 : R&D BMW V12. Victoire Le Mans 99

2000-2002 : Oreca LMP + conception Silhouette

2002-2003 : Racing Engineering (WS by Nissan)

2003 : Dallara chez Pescarolo aux 24 H. du Mans

2003-2004 : Toyota Trophée Andros (2^e A. Prost)

2004-aujourd'hui : directeur technique chez Oreca

► 2004 : conception Renault Mégane Trophy

► 2006 : dévelop. / expl. Saleen GT1 - ch. de France GT

► 2007 : dévelop. / expl. Saleen GT1 - ch. LMS GT1, doublé champ. de France GT

► 2006-2009 : expl. Seat WTCC (ch. Pilotes Y. Muller 2008 et Constructeurs 2008-09)

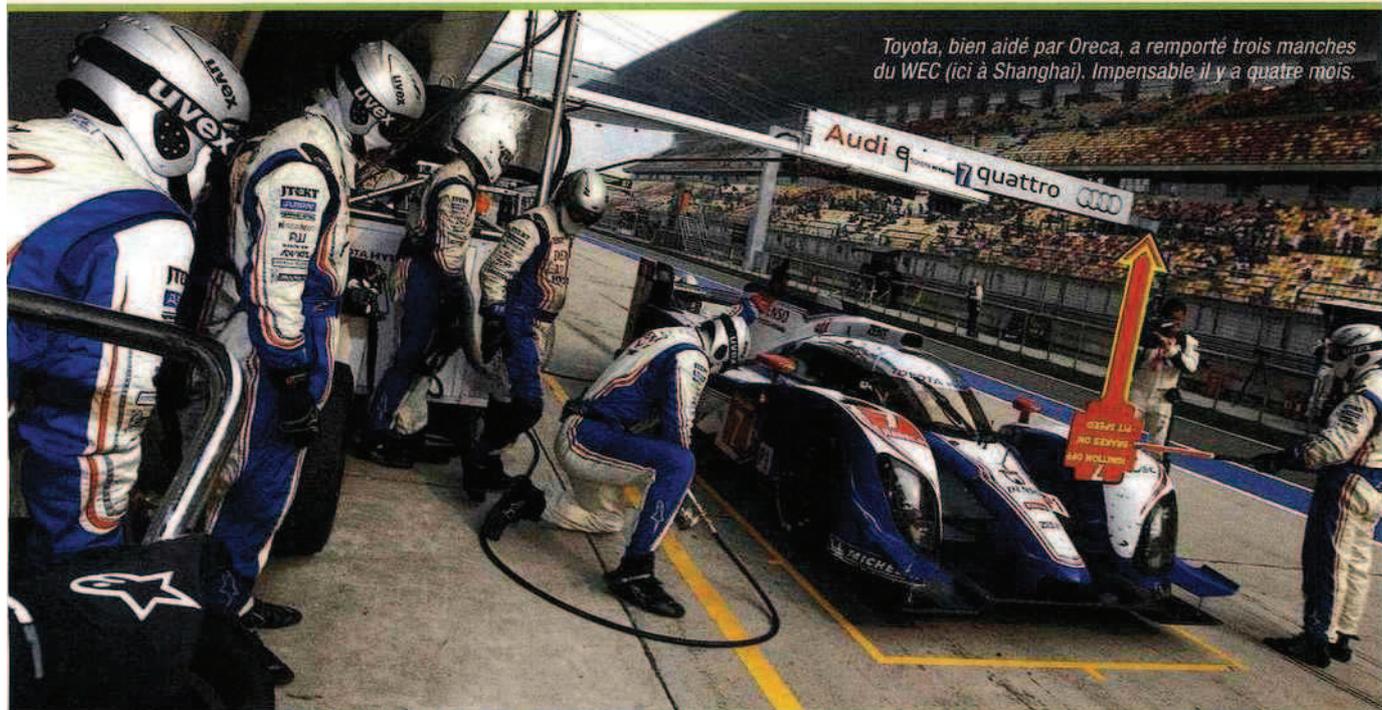
► 2008 : conception Formula Le Mans et Oreca 01

► 2010 : expl. Peugeot 908 Hdi FAP et Oreca 01 (Le Mans + LMS). Conception Oreca 03

► 2011 : expl. Peugeot 908 (ILMC), conception Skoda Andros

► 2012 : chef ingénieur Toyota Racing en WEC

DAVID FLOURY



Toyota, bien aidé par Orega, a remporté trois manches du WEC (ici à Shanghai). Impensable il y a quatre mois.

impacte sur de nombreux autres paramètres, que ce soit la dynamique du véhicule, la gestion des freinages, le fonctionnement du groupe motopropulseur, de la boîte de vitesses, etc. Malgré les difficultés (notamment une sortie de piste à quelques semaines du Mans entraînant un forfait aux 6 Heures de Spa. Ndlr), l'équipe ne s'est jamais désunie. En arrivant au Mans, « sérénité » n'était pas le mot le plus approprié pour décrire notre état d'esprit. Mais ça s'est plutôt bien passé par rapport à nos attentes, notamment en performance pure. On savait qu'en fiabilité nous n'avions pas le niveau. C'est dommage d'avoir perdu une voiture sur accident (suite à l'accrochage entre une Ferrari et Anthony Davidson à Mulsanne. Ndlr), et l'autre sur un problème moteur pas forcément attendu. Ça fait partie de la course. Mais j'aurais aimé passé au moins la nuit... »

FIERS ET HUMBLÉS

Dès Silverstone, fin août, pour la reprise du championnat WEC, Toyota se montre à même de taquiner Audi. Le duo Lapierre-Wurz-Nakajima termine deuxième. Pourtant, « tout n'était pas optimisé, avoue David Flourey. Nous ne roulons que peu en essais comparé à Audi. Et nous apprenons énormément durant les week-ends de course, testant des choses en essais libres. Nous avons solutionné beaucoup de petits problèmes avant le Brésil... » où la première victoire est décrochée. Depuis, viendront s'ajouter deux autres succès, à Mont-Fuji, puis à Shanghai. « Nous pouvons être fiers de notre saison. En ce qui me concerne, je mets Le Mans à part, donc il y



Son pire souvenir : le crash de Stéphane Ortelli, « un membre de la famille », à Monza en 2008.



Une relation forte lie Hugues de Chaunac, patron d'Orega, à David Flourey, l'un de ses hommes clés.

a 3-2 pour nous face à Audi... À nous de continuer à rester humbles. On a parcouru beaucoup de chemin. Mais celui devant nous mener au Mans en juin prochain dans la peau d'un vainqueur potentiel est encore très long. Audi a une vraie maîtrise du Mans. On arrive à les battre sur des courses de six heures, mais sur vingt-quatre, c'est autre chose ! Au Mans, ils sont toujours très forts à tous points de vue. Là-bas plus encore qu'ailleurs. Il va falloir rouler, rouler, rouler, continuer à travailler, à développer, à fiabiliser... »

Après avoir été maître du projet Orega 03, David Flourey a vu sa vie changer cette sai-

son. Dorénavant, il passe la majeure partie de son temps chez TMG, à Cologne (Allemagne). Après avoir touché au Trophée Andros, au GT, au proto, au WTCC, à la monoplace, il aimerait encore découvrir d'autres disciplines. Le rallye, par exemple, sa « première passion », Pikes Peak, « un mythe, même s'il est regrettable qu'ils aient tout goudronné », et le rallye-raid, qui doit être « assez proche de l'Endurance en termes de préparation, d'anticipation des problèmes, et de travail d'équipe. » Mais il ne ferme pas non plus la porte à une éventuelle expérience en IndyCar voire en V8 Supercars. À ce jour, plus encore que la victoire au Mans avec BMW en 1999, le meilleur souvenir en sport automobile de ce grand admirateur de Norbert Singer reste les 12 Heures de Sebring 2011. « C'était ma deuxième apparition là-bas (après 1999 avec BMW. Ndlr) et ma deuxième victoire, conte-t-il avec les yeux qui pétillent. C'était la victoire d'une équipe qui travaillait en symbiose avec ses pilotes. C'était la victoire inattendue, mais loin d'être imméritée d'un privé face à deux usines. J'en tire plus de satisfactions que d'avoir gagné Le Mans. C'était magique ! »

Des émotions, David Flourey souhaite continuer à en vivre avec Toyota. Notamment dans la Sarthe. « J'ai gagné Le Mans, mais c'était il y a bien longtemps, conclut-il. Et à l'époque, c'était face à Toyota (la GT-One n°3 avait menacé la BMW gagnante jusqu'à la dernière heure. Ndlr)... Ce serait bien de le gagner ensemble cette fois ! » Histoire d'ajouter une ligne de plus au palmarès d'Orega. ●