



# INFORMATION PRESSE

## GOODYEAR AU MANS : AU CŒUR DE LA RELATION PILOTE-INGÉNIEUR PNEUMATICIEN

> **GLOBAL HEADQUARTERS:**  
200 INNOVATION WAY,  
AKRON, OHIO 44316-0001

> **MEDIA WEBSITE:**  
[WWW.GOODYEARNEWSROOM.COM](http://WWW.GOODYEARNEWSROOM.COM)  
[HTTPS://NEWS.GOODYEAR.EU/](https://NEWS.GOODYEAR.EU/)

> **CONTACT GOODYEAR FRANCE:**  
Catherine Dumoutier  
catherine\_dumoutier@goodyear.com

**Les pneus jouant un rôle crucial en Endurance, il est primordial d'établir une collaboration efficace entre le pilote et l'ingénieur pneumaticien affecté à son équipe.**

Dans le cadre du Championnat du monde d'Endurance, Goodyear fournit aux équipes un ingénieur pneumaticien dédié. Ce dernier travaille avec une équipe – souvent sur plusieurs saisons – avec l'objectif d'en améliorer la performance.

L'essence de la relation entre le pilote et l'ingénieur pneumaticien est unique et d'une importance rarement observée ailleurs dans le monde du sport. Les pilotes comptent en effet sur les ingénieurs pour leur décrypter les données les plus pertinentes parmi les gigabytes de données produites par l'exploitation d'une voiture sur la durée d'une course.

Le duo formé par le pilote LMP2 Gabriel « Gabi » Aubry, courant pour l'équipe Vector Sport, et l'ingénieur d'exploitation David Billingham est une illustration de cette étroite coopération. Ils nous en disent plus sur la dynamique qui se crée dans le sanctuaire d'une équipe d'Endurance moderne.

« C'est un élément crucial du travail au sein de l'équipe. Il conditionne ma capacité à délivrer de la performance en tant que pilote », explique Gabriel Aubry, qui a couru au Mans pour la première fois en 2018. Cette année, il dispute l'intégralité de la saison de Championnat du monde au sein de l'équipe Vector Sport.

« Le partenariat avec Goodyear nous aide à comprendre comment développer les bons réglages et définir les bonnes stratégies de course, poursuit le pilote français. Cette collaboration entre pilote et ingénieur est vitale. Il nous aide à comprendre les pneus de manière à en extraire le maximum de performance tout au long d'un relais ou sur la durée globale d'une course ».

Il est frappant de constater l'enthousiasme de Gabi lorsqu'il décrit la valeur d'un ingénieur Goodyear impliqué dans sa mission : « le pilote, l'ingénieur de l'équipe et Goodyear forment un triangle vertueux. L'impossibilité de préchauffer les pneumatiques sur les épreuves autres que Le Mans a changé la donne dans la



manière de tirer le maximum des pneus, particulièrement en qualification. La façon de faire monter les pneus en température est plus importante que jamais. »

L'ingénieur de Goodyear dédié à l'équipe Vector est David Billingham, qui a passé les vingt dernières années à collaborer avec des équipes de course. Il nous explique l'art d'extraire le maximum de performance : « Durant une course, un ingénieur est assis dans le stand et écoute toutes les communications radios entre le pilote et l'ingénieur en chef de l'équipe. La télémétrie embarquée dans la voiture permet d'analyser la manière dont la voiture se comporte tout au long d'un relais. Lorsque se profile un arrêt au stand, nous pouvons conseiller l'équipe sur le nombre de pneus à changer : deux, quatre ou bien aucun. »

« La température du pneumatique et sa pression sont deux données particulièrement importantes lorsque la voiture est en piste, explique David Billingham. Ajoutés au ressenti du pilote, ces deux paramètres nous servent à évaluer la performance de la voiture. »

Lorsqu'un pneumatique revient au stand après une séance d'essais, par exemple, David va en analyser la bande de roulement et la carcasse pour déterminer les capacités du pneu par rapport aux spécificités de la piste ou aux conditions du moment. Ces facteurs informent l'équipe sur la longueur optimale du relais. « Les équipes disputant les 24 Heures du Mans pourraient utiliser un train de pneus sur un triple ou un quadruple relais, affirme l'ingénieur Goodyear. Cela permettrait à l'équipe de gagner de précieuses secondes sur la pitlane mais, pour cela, il faut avoir la certitude que ce même train de pneus restera compétitif en piste. »

### **L'énorme fenêtre d'utilisation des pneumatiques Goodyear**

Tant Gabriel que David soulignent la performance des derniers pneumatiques Goodyear pour temps sec et pour la pluie. Désormais, chacun de ces deux types de pneus n'est disponible que dans une unique spécification valable pour l'intégralité de la saison WEC. « Goodyear a développé un pneu vraiment impressionnant avec une énorme fenêtre d'utilisation, analyse Gabi. Il y a encore quelques années, trois mélanges de gommes étaient nécessaires pour couvrir l'intégralité des conditions rencontrées sur une saison. Désormais, un seul suffit. »

David le confirme : « La plus gros impact que nous avons identifié est l'accroissement du défi que cela représente pour le pilote. Sur une piste trempée, il est par exemple très délicat pour le pilote de passer d'un pneu conçu pour des conditions extrêmes de pluie à un pneu dédié au roulage par temps sec. Les pneus doivent opérer sur le large éventail de températures de piste



que nous rencontrons sur l'ensemble d'une saison. Il doit aussi monter rapidement en température. »

### **À propos de The Goodyear Tire & Rubber Company**

*Goodyear est l'un des principaux manufacturiers de pneumatiques au monde. La société emploie plus de 74 000 personnes et fabrique des pneumatiques dans 57 usines réparties dans 23 pays. Ses deux centres d'innovation, à Akron (Ohio, Etats-Unis) au siège de la société et à Colmar-Berg au Luxembourg conçoivent et développent des produits, solutions et services à la pointe de l'innovation, qui sont pour la plupart devenus des standards en matière de technologie et de performance.*

*Pour plus d'informations sur Goodyear et ses produits, rendez-vous sur [www.goodyear.com/corporate](http://www.goodyear.com/corporate).*

-0-