

AD135
120/FR→40M



Pas question pour les pilotes de rallye de faire « péter des chronos » sans que leur copilote ne leur souffle les moindres détails de la route. Pour ce faire, les équipages ont recours à un langage codé qui leur est propre. Sport Auto les décrypte pour vous.

LE RALLYE EN VO



Si par hasard, vous parveniez à faire main basse sur les cahiers de notes de Sébastien Loeb et Daniel Elena, vous n'iriez pas bien loin. Certes, les lettres « G » et « D » indiquent logiquement de quel côté tourne la route. Mais pour le reste, difficile de comprendre sans avoir un décrypteur. Un tas d'inscriptions complémentaires, de flèches et de chiffres prennent place sur ces pages et l'on est vite perdu. « C'est pourtant assez simple, explique Sébastien Loeb, moi, je décris la route sans notion de vitesse : l'angle du virage, la longueur du virage, le point de corde tôt ou tard, avec des distances exactes, etc. Et après, j'arrive à me représenter dans ma tête la route comme un circuit. »

Les équipages disposent de deux jours avant chaque rallye pour reconnaître le parcours. Ils ont le droit de passer deux fois dans les spéciales. Le pilote dicte alors au copilote sa perception de la route en utilisant des codes spécifiques. « Un système de notes, c'est propre à une personne, explique Daniel Elena, le complice de

Sébastien Loeb. Grosso modo, il y a deux écoles : la nordique, qui décrit la route objectivement, et la latine. Les latins ont en général un système plus compliqué. Il décrivent la route plus comme ils la ressentent que comme elle est exactement. Ils utilisent souvent des repères de vitesses ou des appréciations très personnelles. Carlos Sainz, par exemple, écrivait des romans pour chaque virage alors que Didier Auriol avait un système que lui seul pouvait comprendre. C'était extraordinaire. »

Si les Finlandais disposent d'une école pour apprendre le rudiment des notes, il n'y a rien de semblable en France : « Quand Seb a commencé le rallye, il ne savait même pas ce qu'était une spéciale, poursuit Daniel. Dominique Heinz, qui l'a fait débiter, lui a enseigné sa méthode. Quand on s'est connus, en 1998, j'avais déjà navigué d'autres pilotes et j'avais piloté moi-même. J'ai donc incorporé des éléments de mon système dans le sien. De 1998 à 2001, on a beaucoup fait bouger le système. On a inventé des mots, des chiffres, des liaisons et, depuis 2001, le système n'a

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

quasiment plus bougé. Il est désormais plus que rodé. »

Prêt pour une séance de décodage ? Action : « On décrit les virages en fonction de leur angle et non de leur vitesse, comme Solberg. Imaginons qu'il y ait un trait tracé en haut du volant, détaille Daniel. S'il faut décaler un tout petit peu le volant sur la gauche ou la droite, ce sera noté "à fond". Après, s'il faut décaler un peu plus, ce sera "150", puis "140", puis lorsque le volant est à l'équerre on note le virage "90" et on descend comme ça jusqu'à "10" pour une épingle au frein à main. Plus le chiffre est haut, plus le virage est rapide. Et autour de ces angles, il y a des appréciations qui s'ajoutent : "moyen", "plus", "bon", "plus plus". Jusqu'à l'année dernière, on avait aussi "moins moins" mais on l'a retiré du catalogue après le Japon. On en a discuté : un "130 moins moins" est équivalent à un "120 plus plus" qui est moins propice à une erreur d'interprétation. C'est vraiment pointilleux et précis. »

Une fois le virage passé, il reste encore à annoncer le freinage qui suit. Un exercice aussi crucial que subtil, comme le précise Daniel Elena : « Nous avons trois façons d'annoncer un freinage : "frein", "sur frein", "et frein". Par exemple, un "droite 130 frein" veut dire que, dans le virage, Sébastien est déjà en train de freiner. Un "droite 130 sur frein" signifie en revanche qu'il passe le virage et qu'en sortie il va devoir freiner alors qu'un "droite 130 et frein" implique qu'il va sortir du virage et devra freiner après une courte allonge. Si je lui annonce un "gauche 130 et frein" à la place d'un "gauche 130

frein", c'est la sortie de route quasiment assurée. » A ces subtilités, s'ajoute généralement une distance précise du point de freinage.

L'avantage de ce système précis et assez objectif est double. Il est exploitable d'une voiture à l'autre, sans référence à une boîte de vitesses spécifique (comme pour Didier Auriol), et surtout, il permet de faire la différence dans des conditions difficiles, comme le brouillard par exemple : « Les Nordiques et les Anglais ont quand même beaucoup besoin de visuel pour exploiter leur système alors que Seb peut quasiment conduire les yeux fermés. Il sait exactement ce qu'il doit faire. »

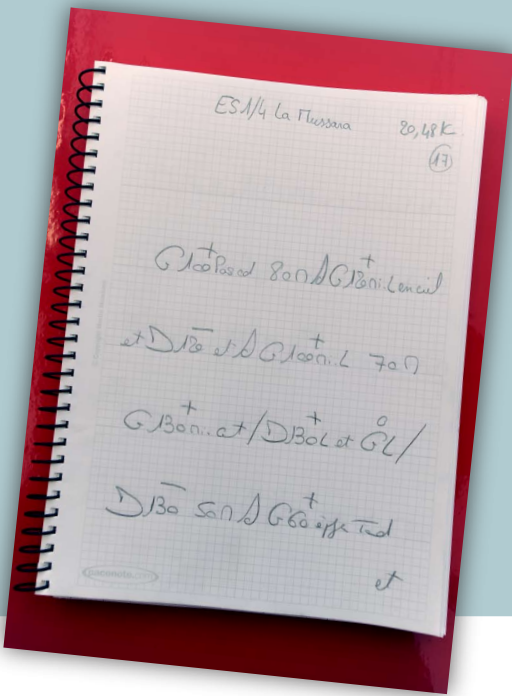
Une des difficultés qui se posent aux équipages est que le règlement leur impose d'effectuer les reconnaissances à vitesse réduite au volant d'une simple groupe N : « Ce n'est pas tellement un problème pour l'évaluation des angles de virages. En revanche, c'est pour les distances de freinages que c'est délicat. Quand tu passes à 60 km/h, tu penses que tu vas avoir dix fois le temps de freiner. Or, en conditions de course, c'est parfois loin d'être le cas. Selon la vitesse réelle de passage en spéciale, les 130 mètres suffiront parfois à peine à freiner. C'est pour cela que j'utilise des distances réelles données par le tripmaster et non une évaluation au feeling comme certains pilotes. »

En moyenne, une page de notes décrit à peu près un kilomètre de spéciale : « Je mets entre trois et quatre notes par ligne et cinq à six lignes par page, précise Daniel.

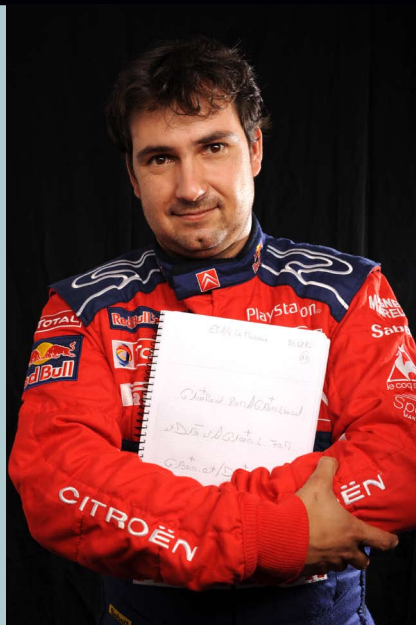
Trois styles au peigne fin

■ Voici le même kilomètre de spéciale vu par trois équipages différents.

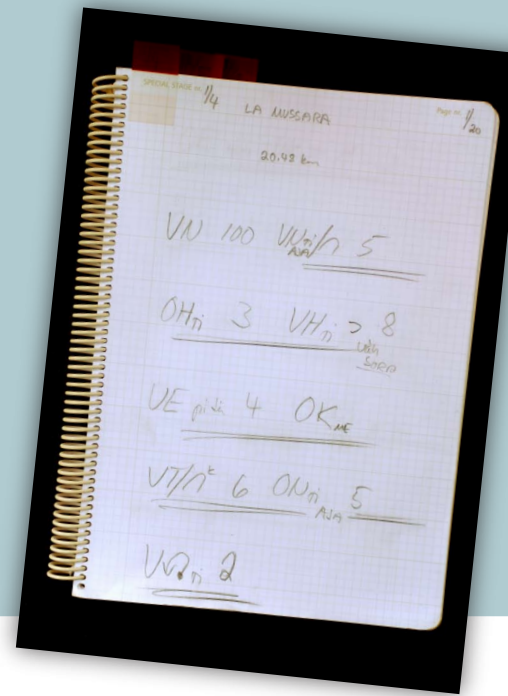
LOEB-ELENA



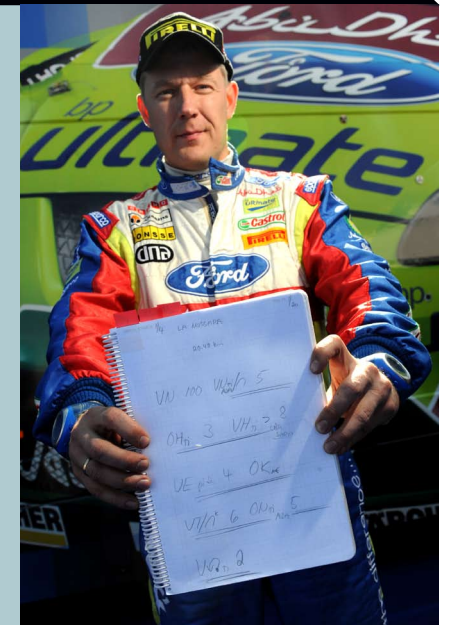
1^{re} ligne : gauche 100 ouvert à ne pas couper, suivi 80 mètres plus loin d'un gauche 120, ouvert mi-long en crête,
2^e ligne : suivi d'un droite 120 – sur un gauche 100 + mi-long avec, 70 mètres plus loin,
3^e ligne : un gauche 130 + mi-cut sur un droite 130 long et un gauche long...



HIRVONEN-LEHTINEN



Deux lettres suffisent à Hirvonen pour décrire un virage. Le V (pour gauche) ou le O (pour droite) n'est en effet suivi que d'une lettre (N, H ou K, par exemple) pour qualifier le type de virage. Les distances séparant les virages sont déterminées par un code chiffré.



Six lignes, c'est quand il s'agit d'un enchaînement un peu chaud et que je ne veux pas tourner la page afin de ne pas risquer une rupture de rythme dans l'annonce des notes. Mais l'épaisseur du cahier dépend des rallyes. Par exemple, à Chypre, c'est tellement lent et tortueux qu'une spéciale de 15 kilomètres peut faire 30 pages. » Principal adversaire de Sébastien Loeb, Mikko Hirvonen recourt lui aussi à un système descriptif mais plus littéraire, comme l'explique son navigateur Jarmo Lehtinen : « Nous attribuons un nom à un certain type de virage. Nous avons sept descriptions basiques. Nous allons de "à fond" à "très lent" pour une épingle, par exemple. Nous utilisons la lettre "K" pour décrire un virage moyen ayant un angle d'un

peu plus de 45°. Comme d'autres équipages finlandais, nous utilisons les termes "heri", qui se situe entre le "K" et le "à fond", et "nope", qui se situe entre le "K" et la note la plus lente. » Contrairement à leurs collègues français, les deux leaders de l'équipe Ford ne qualifient pas les virages avec des "+" ou des "-": « Ça laisse trop place à une éventuelle erreur. On préfère utiliser "serré" et "go". » L'ambiguïté des notes est une ennemie jurée, de même que l'excès de notes : « Nous nous demandons souvent si nous n'avons pas trop d'informations, confesse Jarmo Lehtinen. Ce n'est pas un problème pour moi. Je peux les lui dicter, mais le problème, c'est que Mikko doit alors se concentrer sur deux choses : piloter et intégrer

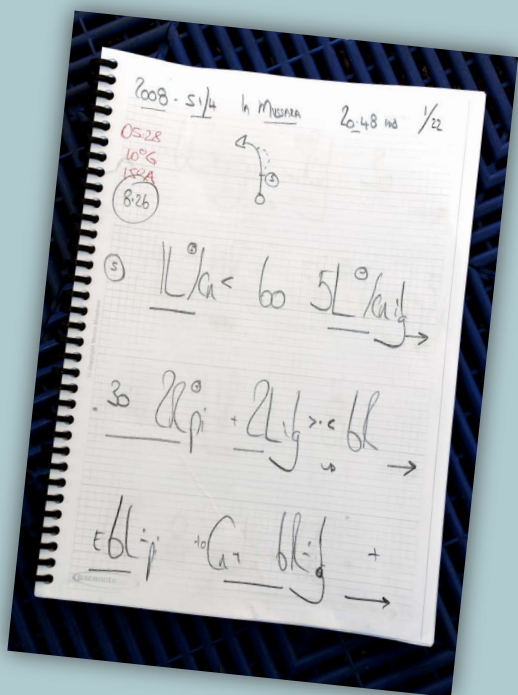


■ A pple publie régulièrement des mises à jour pour votre ordinateur et aussi dans publie régulièrement des mises à jour pour votre ordinateur et aussi dans



TWO GLORIOUSLY IRRATIONAL WAYS TO BLOW A SMALL, MEDIUM OR LARGE FORTUNE NEW SPIDER, LAMBORGHINI ROADSTER RAG THEN AT

SOLBERG-MILLS



Contrairement à Sébastien Loeb et Mikko Hirvonen, Petter Solberg introduit une notion de vitesse dans ses notes. Lié à chaque virage (L pour gauche, R pour droite), un chiffre indique en effet le rapport de boîte de vitesses à utiliser dans le virage (5^e, 2^e, 6^e...). A noter : la distance figurant sur la première ligne, évaluée par Loeb au tripmaster à 80 mètres, est considérée par Solberg comme 50 mètres seulement.

chacune des informations que je lui communique. Il ne suffit pas en effet qu'il entende, il faut qu'il comprenne bien l'information. Cela ne sert à rien d'ajouter plein d'informations si c'est pour que le pilote ne puisse pas les retenir. » Même réflexion au sein de l'équipage vedette de Citroën : « Parfois, nous en parlons avec Seb et nous nous disons que, si nous devons recommencer de zéro, nous simplifierions beaucoup notre système de notes en adoptant un système où les virages seraient codés de 1 à 6, voire jusqu'à 9. Ce serait plus rapide. » Le système de Sébastien et Daniel ne semble pas si mal si l'on considère les résultats hors norme de cet équipage idéalement placé pour remporter un cinquième titre mondial d'affilée ! ■



1 MOIS DE RALLYE

11/16. Rallye de Nouvelle-Zélande (29-31 août)
Terre. 57 partants, 35 classés.

1	Loeb-Elena (Citroën C4 WRC)	3 h 59'18"9
2	Sordo-Marti (Citroën C4 WRC)	à 17"5
3	Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus WRC)	à 41"5
4	P. Solberg-Mills (Subaru Impreza WRC)	à 2'48"9
5	Aava-Sikk (Citroën C4 WRC)	à 3'30"7
6	Andersson-Andersson (Suzuki SX4 WRC)	à 7'37"4
7	Gardemeister-Tuominen (Suzuki SX4 WRC)	à 7'54"9
8	Villagra-Perez Compagnon (Ford Focus WRC)	à 8'35"0
9	H. Solberg-Menkerud (Ford Focus WRC)	à 9'15"2
10	Prokop-Tomanek (Mitsubishi Lancer Evo IX)	à 13'49"0

Meilleurs performers
H. Solberg (7 meilleurs temps), Loeb (6), Hirvonen (3), Latvala (2)

Leaders successifs
Latvala (ES 1 puis ES 11 et 12), Hirvonen (ES 2 à 9 puis 13 et 14), Loeb (ES 10, puis 15 et 16)

12/16. Rallye de Catalogne (3-5 octobre).
Asphalte. 69 partants, 49 classés.

1	Loeb-Elena (Citroën C4 WRC)	3 h 21'17"4
2	Sordo-Marti (Citroën C4 WRC)	à 24"9
3	Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus WRC)	à 1'02"5
3	Duval-Pivato (Ford Focus WRC)	à 1'10"8
4	P. Solberg-Mills (Subaru Impreza WRC)	à 3'27"4
5	Latvala-Anttila (Ford Focus WRC)	à 4'03"8
6	Atkinson-Prévot (Subaru Impreza WRC)	à 4'04"9
7	Mikkelsen-Floene (Ford Focus WRC)	à 5'19"6
8	Wilson-Martin (Ford Focus WRC)	à 7'43"2
9	Tirabassi-Gordon (Subaru Impreza WRC)	à 9'05"0

Meilleurs performers
Loeb (11 meilleurs temps), Hirvonen (4), Duval (2), Sordo (1)

Leader
Loeb (ES 1 à 18)

13/16. Tour de Corse (10-12 octobre).
Asphalte. 69 partants, 54 classés.

1	Loeb-Elena (Citroën C4 WRC)	3 h 42'48"0
2	Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus WRC)	à 3'24"7
3	Duval-Pivato (Ford Focus WRC)	à 3'31"6
4	Latvala-Anttila (Ford Focus WRC)	à 3'37"5
5	P. Solberg-Mills (Subaru Impreza WRC)	à 5'35"4
6	Atkinson-Prévot (Subaru Impreza WRC)	à 6'10"4
7	Aava-Sikk (Citroën C4 WRC)	à 7'25"2
8	Ostberg-Unnerud (Subaru Impreza WRC)	à 9'02"2
9	Wilson-Martin (Ford Focus WRC)	à 13'38"3
10	Clark-Nagle (Ford Focus WRC)	à 13'38"3

Meilleurs performers
Loeb (14 meilleurs temps), Hirvonen (1), Duval (1), Latvala (1)

Leader
Loeb (ES 1 à 16)

Championnat du monde des pilotes

1	Sébastien Loeb	106 points
2	Mikko Hirvonen	92 points
3	Danni Sordo	59 points
4	Chris Atkinson	45 points
5	Jari-Matti Latvala	42 points

Championnat du monde des constructeurs

1	Citroën	169 points
2	Ford	146 points
3	Subaru	87 points
4	Stobart Ford	62 points
5	Suzuki	21 points