

AVANT L'HEURE, C'EST DÉJÀ L'HEURE

Alors que pour les médias et les spectateurs, les rallyes commencent généralement le jeudi, les équipages, eux, sont à pied d'œuvre depuis déjà plusieurs jours. Nous avons suivi Sébastien Ogier et son copilote Julien Ingrassia pendant les reconnaissances, en pleine préparation d'un rallye...

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL ALAIN PERNOT
PHOTOS LAURENT VILLARON



R

endez-vous à 7 heures devant l'hôtel et ne soyez pas en retard. On ne vous attendra pas ! » L'avertissement de Julien Ingrassia est on ne peut plus clair. Et pour cause, le programme qui attend les équipages de rallyes lors des deux journées de reconnaissances (trois pour les épreuves asphaltées) est juste titanesque.

Les organisateurs leur imposent en effet des créneaux très stricts pour reconnaître les spéciales du rallye à venir. Pas question de traîner ! Un quart d'heure avant l'heure du rendez-vous, trois Golf toutes blanches – quasiment de série – attendent d'ailleurs les équipages devant l'hôtel, moteurs en route. Un membre de l'équipe distribue des petites collations en cas de coup de barre. Chacun la sienne. Pour Sébastien Ogier, c'est une « Punchy Barre ».

Des horaires stricts

Julien Ingrassia est le premier à sortir. Il installe sa sacoche à bord de la Golf dotée de rétroviseurs tricolores ainsi que le coussin sur lequel il va poser son cahier et retranscrire les notes que va lui dicter Sébastien Ogier. Celui-ci arrive, d'ailleurs. Les deux hommes s'installent à bord, de même que Jari-Matti Latvala, Andreas Mikkelsen et leurs copilotes. Un « mulet » conduit par un mécanicien suit au cas où. « Nous avons des fourchettes horaires à respecter, confirme Julien Ingrassia. Or, nous ►

Comme en course, les équipages doivent pointer lors de leurs passages dans la spéciale.



Les concurrents reconnaissent les spéciales tous en même temps avec des voitures juste équipées d'un arceau.

RALLYE En reconnaissances avec Ogier et Ingrassia

devons parcourir près de 500 km lors d'une journée de recos et il faut composer avec le trafic, d'éventuels problèmes techniques ou une crevaison. C'est pour ça que nous avons un téléphone satellite dans la voiture, en cas de problème, et qu'une équipe de mécanos n'est pas loin. Il nous est arrivé une fois, en Argentine, d'arracher une roue en tapant une pierre. Nous avons perdu un temps précieux. »

Excès de vitesse interdit !

Pas de ça aujourd'hui ! Les équipages Volkswagen mettent déjà cap au nord pour reconnaître les spéciales du rallye du Portugal. Nous les retrouvons à un point de rendez-vous convenu avec les mécaniciens. La Golf aux rétroviseurs tricolores s'arrête pour une courte pause. Sébastien et Julien, en bermuda, descendent et se détendent quelques instants. Sébastien voit notre 106 de location : « Ça doit vous changer des supercars que vous essayez toute l'année ! » C'est surtout une belle galère pour avaler les kilomètres à tenter de suivre les champions du monde dans leur préparation...

A chaque début de spéciale, Julien doit tendre un carton remis par l'organisation et le faire tamponner par un commissaire. Un peu comme en spéciale, si ce n'est que cette reconnaissance s'opère sur route ouverte et que le passage n'est pas chronométré. Au contraire : « La vitesse est même limitée, explique Sébastien Ogier avant de reprendre le volant. Ça dépend des pays. En général, c'est 80 km/h et si l'on est pris en excès de vitesse, on peut avoir une sanction sportive en plus du P.V. ! Il faut donc faire très attention. Toutefois, il est important de garder un bon rythme pour avoir une bonne vision de la spéciale. » Les voilà déjà repartis. Nous leur emboîtons le pas avec l'idée de les photographier à certains passages stratégiques choisis sur la carte. Rendez-vous est donné le soir dans une petite auberge que nous avons bien du mal à trouver (n'est pas copilote qui veut !). Après cette longue journée, Julien Ingrassia a à peine le temps de souffler : « Dans un rallye, la phase de préparation est primordiale. Personnellement, je pense que 60 % du résultat se joue là. Sans bonnes notes, soit tu te fais peur soit tu n'avances pas. »

Ces journées si cruciales sont très intenses : « Physiquement et mentalement, il faut être dedans dès le premier matin. Il faut mettre en œuvre des capacités de concentration et d'adaptation très poussées. Instantanément et sur une semaine entière. S'il s'agit d'un tout nouveau parcours, comme ce sera bientôt le cas en Chine, je prends un cahier vierge et je note à toute vitesse ce que me dicte Séb, tout en gardant le road book sur mon autre genou pour suivre le parcours de la spéciale

et guider Séb aux intersections. Au deuxième passage, en revanche, c'est moi qui énonce les notes à Séb et il corrige si nécessaire. S'il s'agit d'un parcours que nous connaissons déjà, nous corrigeons méticuleusement toutes les petites modifications. Il y en a toujours. » Une fois les deux passages réglementaires effectués dans les spéciales du jour, la journée n'est pas terminée pour autant pour le copilote : « Il faut que je remette mes notes au propre. C'est plus ou moins long selon les rallyes. Sur des épreuves cassantes comme l'Argentine, par exemple, on est tellement ballotté dans la voiture qu'il faut que je recopie tout. Ça prend entre une heure trente et quatre heures trente. A nos débuts chez Citroën, je me souviens avoir croisé Daniel Elena, le copilote de Sébastien Loeb, en train de recopier ses notes en caleçon à 4 h 30 du matin ! Je ne sais pas comment il faisait... » Bien sûr, le nombre de notes et l'épaisseur des cahiers sont proportionnels à la quantité de virages : « En Finlande, une page de notes représente à peu près un kilomètre de spéciale alors qu'en Corse, il y a tellement de virages, qu'il faut une page pour 500 mètres. L'an passé, il y avait une spéciale qui nécessitait 107 pages de notes ! » Et évidemment, toute erreur est proscrite : « Entre un virage noté 140 et un noté 120, il y a un monde d'écart. On peut remplir quatre cahiers et y mettre 100 000 notes, il suffit d'une mauvaise note pour qu'on prenne un parapet et que le rallye s'arrête là. C'est ingrat mais ça fait partie du rallye ! »

Alors Julien Ingrassia zappe le dîner et file dans sa chambre « faire ses devoirs », Sébastien Ogier fait une petite pause : « Pour que ça fonctionne dans une voiture, il faut que l'on se comprenne super rapidement. C'est valable pour la course mais aussi pour les recos. On fonctionne comme un couple. Avec le temps, on a acquis des automatismes. Nous nous sommes créé notre propre langage et je sais que je peux me fier aux notes que Julien annonce en toute confiance. C'est indispensable car, au départ d'une spéciale, je n'ai pas tous les virages en tête, surtout sur un nouveau parcours, comme en Corse l'année dernière, par exemple. Mais ça ne me gêne pas : Quand tu pars dans une spéciale que tu connais peu, l'adrénaline est plus élevée. Dans une nouvelle spéciale, le talent du pilote peut faire davantage la différence. » Julien intervient-il en spéciale pour driver son pilote ? « J'ai toujours voulu gérer mes courses moi-même. Je n'aimerais pas avoir quelqu'un qui me dise « Tu en fais trop, là pas assez... » Julien l'a bien compris. Il ne me dicte pas ma conduite. Il fait son job et ça fonctionne très bien comme ça. A moi de gérer l'accélérateur. »

“L'AN PASSÉ, AU TOUR DE CORSE, IL Y AVAIT UNE SPÉCIALE QUI NECESSITAIT 107 PAGES DE NOTES !”

Julien Ingrassia

Dans l'intimité de l'habitacle, Julien Ingrassia retranscrit le plus proprement possible les notes dictées par Sébastien Ogier, virage par virage.

PARLEZ-VOUS LE OGIER-INGRASSIA ?

→ Le système développé par l'équipage champion du monde est basé sur des angles de volant. Voici pour vous une page de notes d'un rallye sur terre traduite par Julien Ingrassia :

■ 70 mètres puis virage à droite (D) d'un angle d'un peu plus de 130° « petite corde » (on peut mettre la moitié d'une roue à la corde) débouchant sur un virage gauche insignifiant (/G).

■ Virage à droite d'un angle de 130 négocié à fond (AF) qui ouvre (v) et ferme (>) à 80 mètres de distance (d'où le 8 dans 138 de l'angle) toujours avec un angle de 130 « vite » (indication sur la vitesse de passage et la manière de tenir la trajectoire) débouchant sur un carrefour (KRF)

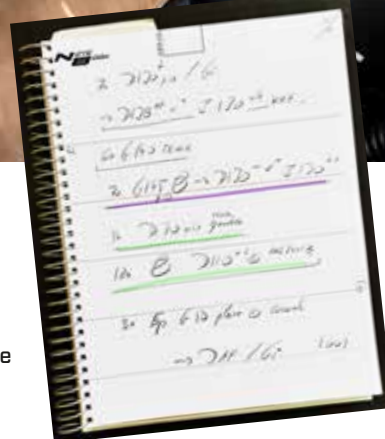
■ 60 mètres sur virage gauche d'un angle de 140° où il faut ne pas laisser l'arrière de la voiture glisser à l'extérieur car il y a un obstacle (d'où le « tenir »).

■ 70 mètres sur un virage à gauche d'un angle de 140° « petite corde » - frein pour droite 130 « moins » qui ouvre (v) et ferme (>) 130 « plus, plus ».

■ 50 mètres sur un virage à droite d'un angle de 130° « vite » où il ne faut pas laisser glisser la voiture. Section de goudron.

voiture entière à la corde) « cheval » (soit on y va complètement, soit pas du tout : entre les deux on risque de passer sur un obstacle).

■ 80 mètres sur une épingle gauche d'un angle de 50° « pleine corde » (on peut mettre la



RALLYE

En reconnaissances
avec Ogier et Ingrassia



**“QUAND TU PARS DANS UNE
SPÉCIALE QUE TU CONNAIS PEU,
L'ADRENALINE EST PLUS ÉLEVÉE”**

Sébastien Ogier



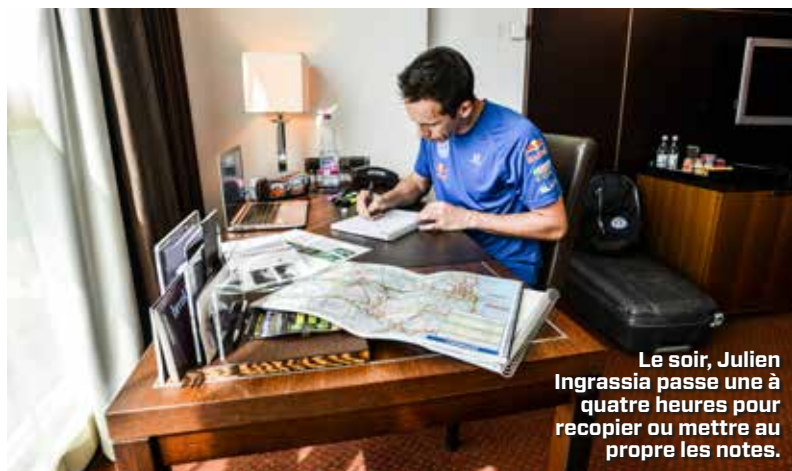
Le soir, nous dînons
avec l'équipe au
restaurant de l'hôtel
alors qu'en journée, les
équipages se contentent
d'une pause pique-nique.

► Comment les deux hommes se sont-ils trouvés, d'ailleurs ? Julien Ingrassia raconte : « J'avais commencé à être copilote auprès de pilotes amateurs et je souhaitais intégrer une structure un peu plus pro. En 2005, j'ai assisté à la finale de Rallye Jeunes en tant que spectateur et j'ai vu Sébastien rouler. J'ai déposé une candidature auprès de Rallye Jeune pour devenir son copilote. Je ne le connaissais pas encore mais je me suis dit : "Tente !" Nous nous sommes rencontrés et tout a commencé ainsi. »

La vidéo en plus

Depuis, Julien Ingrassia est devenu une référence et il compte un fan-club très actif avec des membres au Japon et en Grèce ! Le duo a franchi toutes les étapes et développé son système de notes : « Jusqu'à 2013, les notes ont beaucoup évolué. Maintenant, le squelette est là. Nous n'apportons que de mineurs ajustements ». Il suffit de se connecter sur Youtube, pour vivre en direct une spéciale à bord de l'équipage champion du monde et tenter de déchiffrer leur langage. Cette possibilité contrarie d'ailleurs Sébastien Ogier : « C'est super pour les fans mais, pour nous, ça revient à offrir à nos adversaires une part de notre expérience. Bien sûr, personne ne pourra faire du copier-coller mais, malgré tout, ça permet aux autres de s'inspirer de notre système et de nos notes et donc de gagner pas mal de temps... » La vidéo fait en effet partie des outils de préparation d'un rallye. Les passages de reconnaissance sont en effet filmés et constituent une bonne aide visuelle. S'il la pratique depuis ses débuts, Sébastien Ogier n'est pas un accro à cette technique : « Avec Julien, nous visionnons généralement les spéciales le jeudi après-midi, avant que le rallye parte et parfois aussi, la veille de chaque étape. Mais je n'y passe pas des heures non plus. Quand tu le fais trop longtemps, tu deviens fou. Il est aussi important de savoir se réserver quelques heures de sommeil. J'aime bien avoir mes huit heures de sommeil, mais sur un rallye, c'est quasiment injouable ! »

L'équipage Ogier-Ingrassia est actuellement au sommet de son art. Tellement que la Fédération Internationale de l'Automobile s'est crue obligée de lui mettre des bâtons dans les roues en imposant au leader du championnat d'ouvrir la route lors des deux premières étapes des rallyes. Sur la plupart des épreuves sur terre, cela revient à une condamnation pure et simple. Les pilotes partant vers la dixième position bénéficient en effet de conditions de route parfaites alors que les champions du monde jouent les balayeurs de luxe. Une véritable injustice qui ne retire rien à l'ardeur mise par l'équipage français dans la préparation de ses rallyes : « Au contraire, nous avons un gros désavantage à compenser. Nous essayons donc de gratter au maximum partout. Nous préparons chaque spéciale du mieux que nous pouvons, sans en privilégier une, plus qu'une autre. Nous n'avons n'a pas le choix. Nous ne calculons pas. Nous sommes à bloc ! » ■



Le soir, Julien Ingrassia passe une à quatre heures pour recopier ou mettre au propre les notes.



190

Auto
Août 2018