



« Je veux sentir que le team se bat comme moi. Je ne veux pas penser qu'ils puissent être en train de boire un café. »

Benoit Treluyer



DESCENTES DE RING

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

AU MANS, LES ÉQUIPES N'HÉSITENT PLUS À DEMANDER À LEURS PILOTES D'ENCHAÎNER LES RELAIS. JUSQU'À CINQ, COMME SUR L'AUDI VICTORIEUSE ! CES STAKHANOVISTES DU VOLANT NOUS RACONTENT, SUR LE VIF ET DÈS LEUR SORTIE DE VOITURE, CES LONGS EFFORTS SOLITAIRES.

Le règlement des 24 Heures est inflexible : pas question de jouer les Louis Rosier qui, selon la légende, avait gagné l'édition 1950 en gardant le volant 23 heures sur 24 ! Les pilotes ne peuvent pas passer plus de quatre heures en piste. Il ne venait d'ailleurs à l'idée de personne de vouloir dépasser cette limite... Et puis, l'ACO a commencé à vouloir « pénaliser » les changements de pneus en limitant à deux le nombre de mécaniciens pouvant intervenir. Rapidement, les équipes ont compris tout l'intérêt qu'il y avait à faire « durer le plaisir » et à réduire la fréquence de ces changements, et donc, par la même occasion, les changements de pilotes (ces deux opérations étant généralement menées en même temps afin de gagner du temps).

4h03 au volant

Il y a deux ans, dans l'anonymat du peloton, l'équipe Signature qui débutait au Mans avait eu l'audace de lancer Franck Mailleux sur un quintuple relais : « Vu que l'on est autorisé à soustraire les temps d'immobilisation des ravitaillements, je suis même resté 4 h 03 au volant, se souvient avec délectation le pilote parisien qui découvrirait lui aussi alors les 24 Heures. J'ai fait beaucoup de sports physiques, plus jeune, et j'adore associer l'art de la conduite à la performance physique. Cela dit, je suis ressorti de ce quintuple relais plus vidé mentalement que physiquement. » Comme le confirme Timo Bernhard, vainqueur l'an passé, « tenir quatre relais au Mans est physiquement plus facile qu'à Sebring, par exemple, qui est une piste plus éprouvante même si elle plus courte ». Bien sûr, c'est forcément un peu physique. Simon Pagenaud, auteur de trois quadruples relais cette année, ne le nie pas : « J'avais déjà réalisé un quadruple relais en 2009 sur la 908 de Pescarolo mais là, c'est la première fois que je tiens autant le volant. C'est sûr, à force de rester assis aussi longtemps dans la même position tu commences à avoir quelques douleurs. A haute vitesse, c'est forcément un peu délicat sur le physique. Du coup, dans le quatrième relais, la concentration peut tomber. » C'est donc bien sûr ce terrain que se situe la plus grosse épreuve pour les pilotes. Sébastien Bourdais en est en tout cas convaincu : « J'aime bien ces longs relais mais jusqu'à un certain point. Quand tu sens que ton attention commence à tomber, ça peut vite devenir dangereux. Il ne faut pas se tromper et ne pas oublier que tu te sens toujours bien avant de te sentir mal... C'est bien de tirer le plus possible pour l'équipage car ça >

Apple qui publie régulièrement des mises à jour de logiciels que vous pouvez aussi télécharger pour tous vos ordinateurs bien évidemment dans.



Apple qui publie régulièrement des mises à jour de logiciels que vous pouvez télécharger gratuitement pour tous vos ordinateurs bien évidemment ces logiciels seront dorénavant.





Apple qui publie régulièrement des mises à jour de logiciels que vous pouvez télécharger gratuitement pour tous vos ordinateurs bien évidemment ces logic.

Apple qui publie aussi des régulièrement des mises aux jour de logiciels que vous pouvez aussi doncz dans les.

> *laisse plus de temps de récup aux autres mais il faut savoir s'arrêter à temps et ne pas faire le relais de trop, surtout la nuit. A ce moment-là, on a la sensation que c'est plus facile car il fait moins chaud, mais c'est aussi visuellement plus compliqué. La moindre petite baisse d'attention te coûte plus chère. Ça peut vite virer à la catastrophe. De toute façon, généralement, tu n'as pas le choix, c'est l'équipe qui détermine la durée du relais. »*

Une idée du pilote

Mais parfois, lorsque le pilote se sent particulièrement bien dans l'auto, il peut aussi proposer de jouer les prolongations. C'est ce qu'avait fait Franck Montagny en 2009, malgré une jambe cassée quelques semaines plus tôt : « Nous avions eu des petits soucis lors des premiers changements de pilotes. Ne pas changer évitait d'avoir de nouveau ces problèmes. Aussi, au milieu de mon deuxième relais, j'ai demandé si c'était stupide ou pas, on m'a donné le feu vert. » Il avait alors enquillé un quadruple relais mémorable qui avait remplacé la n° 9 en tête. « On sait qu'un quadruple relais est une possibilité mais c'est rarement programmé à l'avance, précise Franck Montagny. Ça dépend des circonstances : ta forme, ton envie, l'état de tes pneus et l'état de la piste... Pour pouvoir faire ça, il faut surtout être très honnête avec son équipe et ne pas en faire trop. Il faut mettre son ego dans la poche. Celui qui le fait doit le faire pour apporter un vrai plus à l'équipage en termes de performance. »

Un tel quadruple relais procure des sensations bien spéciales : « J'adore ça car généralement, ces relais ont lieu de nuit. C'est vraiment calme et c'est souvent la nuit que tu peux faire des différences. Sur le moment, tu n'as pas l'impression que cela dure trois heures. Tu rentres dans un rythme. Si la voiture marche bien, il y a une atmosphère étrange à bord : c'est comme si j'étais passager ou en pilotage automatique. La voiture marche en symbiose directe avec le corps. S'il faut partir au combat en revanche, dans ma tête, ça va fonctionner un peu différemment. Je serai beaucoup plus hargneux. Les dépassements sont plus nets plus incisifs. Je veux être informé de tout alors et veux tout analyser. Je veux sentir que le team se bat comme moi. Je ne veux pas penser qu'ils puissent être en train de boire un café. La différence n'est pas énorme, je dirais un ou deux dixièmes au tour. »

Pas du matin !

Cette année, Audi a innové en faisant de ces longs relais, non pas le fruit d'un heureux concours de circonstances, mais bien un atout programmé dans son plan d'attaque. Des tests menés lors des qualifications ont confirmé que les pneus Michelin étaient bien à même de tenir cinq relais. Benoît Tréluyer a ainsi pu aligner deux quadruples relais et un quintuple, Marcel Fassler deux quadruples et André Lotterer, un double, un triple et un quintuple ! Du jamais vu ! Toutefois, le plan originel a cependant subi quelques petits ajustements, à la grande surprise de Benoît Tréluyer : « J'étais en train de me rendormir, lorsqu'ils sont venus me chercher en disant : "Tu peux te préparer en deux minutes au cas où pour sauter dans la voiture ?" Je m'étais couché après mon relais de nuit sans avoir mangé en me disant que je mangerai et que je me ferai masser le matin, tranquille ! Sans avoir eu le

