



## Interview David Castera Directeur sportif du Dakar

*David Castera connaît bien le Dakar pour avoir fait partie de l'équipe Yamaha, en tant que coéquipier d'un certain Stéphane Peterhansel. Aujourd'hui, en temps que directeur sportif, c'est lui qui a la charge de parcours de ce Dakar 2009.*

### *Quel a été le processus de création du road-book ?*

On change de continent. Il faut cependant garder tous les ingrédients qui font le Dakar: les grands espaces, les dunes, la découverte... La première chose est donc de déterminer ce qu'on veut. C'est ce que j'ai vu avec les gens sur place et en particulier Tiziano Siviero qui, au sein de la société Otta qu'il partage avec David Eli, s'occupe de tracer le parcours du Por Las Pampas Rally. Tiziano m'a présenté un parcours complet, et j'ai rejeté ce qui n'allait pas. Il faut également prendre en compte les particularités du Dakar, c'est-à-dire le mélange professionnels/amateurs et la cohabitation des motos, des autos et des camions. Au niveau du fonctionnement, nous avons un véhicule ouvrier qui possède une journée d'avance sur nous. Je valide en passant après et donne les instructions à un troisième 4x4 qui évolue une dizaine de kilomètres derrière moi. C'est dans cette voiture qu'est réalisé le road-book. Celui qui est chargé de ce travail est ainsi totalement concentré. Il n'a pas à se poser de question, il se focalise uniquement sur l'écriture et le dessin. Pour finir, il faut dire qu'il n'est pas évident d'apprécier la difficulté d'une spéciale quand on la reconnaît sur trois jours en moyenne.

### *Quels sont les points communs et les différences avec un parcours africain ?*

Cette année, il y aura autant de sable et de dunes qu'en Afrique. Elles seront de même difficulté. Le kilométrage en spéciales sera en gros similaire. En revanche, il y aura moins de traversées



Le Dakar 2009 offrira des paysages inédits et souvent grandioses, à l'image de ce lac d'altitude.

de villages. C'est une bonne chose, même si l'éducation automobile du public est beaucoup plus développée qu'en Afrique. Ce qui est sûr, c'est que ce parcours sud-américain offrira plus de variété - les rivages des océans Atlantique et Pacifique, la montagne, la Patagonie, l'Atacama... - mais aussi plus de paysages, plus de couleurs.

### *Quid de la navigation ?*

Elle ne sera pas plus complexe qu'en Afrique. A la limite, elle sera plus exigeante sur les étapes sur piste avec de nombreux changements de direction qu'en hors-piste au cap. L'autre difficulté sera en montage, spécialement au Chili, où il faudra emprunter les bonnes vallées. Si un concurrent se trompe, il ne pourra pas couper au cap comme on le fait souvent en Afrique.

### *Comment qualifier ce parcours en terme de difficulté ?*

Disons que ce sera un Dakar dans la moyenne sur ce plan-là. Il ne faut surtout pas s'attendre à une course facile. Pour preuve, nous envisageons un nombre d'abandons similaire aux derniers Dakar. Il n'y aura pas de partie ressemblant à ce que l'on trouve au Maroc, très cassant. En revanche, les pistes de ces pays étant mieux entretenues qu'en Afrique, elles laisseront la part belle au pilotage. Enfin, les conditions climatiques ne vont pas aider. En plein été austral, les températures s'échelonneront de 35 à 45 °C. De quoi fatiguer les organismes et durcir un peu plus la course.

### *Ce parcours peut-il changer la hiérarchie sportive ?*

Non, les grosses équipes seront toujours devant. En revanche, un pilote local comme Orlando Terranova (sur BMW X3) remportera certainement une spéciale ou deux. Cependant, l'étendue du territoire est telle qu'il ne peut pas tout connaître. En revanche, il connaît forcément certain passage, comme l'emplacement des zones de dunes, très localisées à cet endroit. Maintenant, il ne sait pas dans quel sens le tracé les aborde.

### *Quels seront les temps forts de cette course ?*

Le rallye va aller crescendo. La première semaine sera la plus facile. La spéciale entre Neuquén et San Rafael constituera le premier gros morceau avec du hors-piste, du sable, des dunes, des cailloux. Ensuite, la trilogie La Serena/Copiapó/Fiambalá offrira une grande variété, encore du hors-piste, un passage dans l'Atacama et la traversée de la Cordillère des Andes. Et les paysages sont extraordinaires.

### *Comment seront organisés les bivouacs ?*

Il conserveront exactement la même physiologie qu'en Afrique. En revanche, ils ne seront pas situés sur les aéroports, tout simplement parce que c'est interdit. Ils seront dans leur grande majorité situés en pleine nature, au bord de l'océan, de lacs... Originalité de cette édition: certains prendront place en ville, ou même dans une ancienne gare... ■



Créer un road-book est un travail de longue haleine, qui ne s'effectue pas uniquement sur le terrain.

L'équipe de reconnaissance: trois 4x4 et un camion. Ce dernier transporte le matériel et les vivres.



## Suivre le Dakar

France Télévisions va couvrir la course du 3 au 18 janvier 2009. Les différentes chaînes du groupe se relayent pour diffuser l'événement. France 2 proposera un « Stade 2 » spécial Dakar le dimanche 4 janvier, au lendemain du départ. Puis tous les jours, Gérard Holtz présentera à 18 h l'étape du jour et les différents lieux traversés au Chili et en Argentine. Après le journal de 20 h, « l'image du jour » sera proposée aux téléspectateurs. France 3 reviendra trois fois par jour sur l'événement. Des points sur la course seront diffusés après le 12/13 et Soir 3, et à partir de 20 h 05 le « Journal du Dakar » exposera les moments clés de la journée. Enfin l'émission « Le Bivouac » sera retransmise tous les jours en direct à 22 h 15 sur France 4 et rediffusée en troisième partie de soirée sur France 2. Eurosport proposera également quotidiennement un résumé de l'étape du jour. Enfin, le site [www.dakar.fr](http://www.dakar.fr) proposera chaque jour l'étape en direct, les classements, des photos et des vidéos.



L'équipe Mitsubishi au grand complet prend la pose autour de la nouvelle Racing Lancer.

## Les forces en présence Volkswagen et Mitsubishi toujours favoris

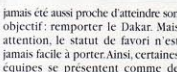
**En réunissant un plateau associant quantité et qualité, les organisateurs ont réussi leur pari. Toutefois, le changement de continent ne devrait pas entraîner de bouleversement dans la hiérarchie. Les équipes les plus expérimentées et disposant des plus gros moyens seront toujours aux avant-postes.**

Après les vérifications administratives et techniques fin novembre, les concurrents européens de ce « Dakar » sud-américain ont embarqué leur véhicule à destination de Buenos Aires. Le 1<sup>er</sup> janvier, tout ce petit monde se retrouvera sur la ligne de départ pour un périple de près de 10 000 kilomètres, qui les conduira des rives de l'Atlantique aux plages du Pacifique, en passant par le nord de la Patagonie, la Cordillère des Andes, le désert de l'Atacama... En résumé, quinze jours de découverte pour la majorité des participants. Concernant

les engagements, l'organisateur ASO se montre satisfait puisque la catégorie auto compte 188 engagés Mitsubishi et Volkswagen sont une fois de plus les deux équipes favorites. La marque aux diamants étrenne un nouveau véhicule, la Lancer turbodiesel. Après une campagne de développement menée tambour battant, cette dernière a été déclarée bonne pour le service. En revanche, pas de changement concernant les équipages puisque Stéphane Peterhansel, Luc Alphand, Hiroshi Masuoka et Juan Román seront de la partie. Si l'équipe peut compter sur sa très grande expérience de la discipline, la seule zone d'ombre concerne la fiabilité de la Lancer... La marque allemande avait abordé pleine de confiance l'édition 2008 du Dakar. L'annulation survenue la veille du départ l'a peut-être privée de la victoire. Aujourd'hui, Mitsubishi dispose également d'un diesel, un type de motorisation avantageux par le règlement. La bagarre qui se profile promet donc beaucoup. Les Allemands, qui ont participé à de nombreuses épreuves cette année, sont fin prêts. Le Race Touareg est rapide, fiable, et les équipages ont même participé à des stages destinés à soigner leur condition physique et à renforcer l'esprit d'équipe. Volkswagen n'a peut-être



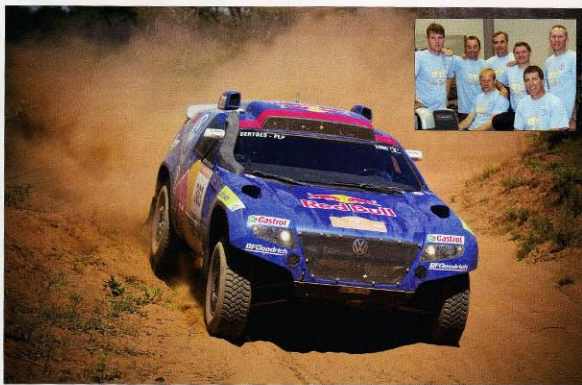
L'Américain Gordon, au volant de son impressionnant Hummer, devrait faire parler de lui.



Les équipages amateurs représentent quasiment 90 % du plateau. Pour eux, atteindre l'arrivée est une première victoire.



L'objectif de Toyota : remporter la catégorie T2, pourquoi pas grâce au Land Cruiser de Chabot.



Avec un Race Touareg performant, fiable et des équipages affûtés, Volkswagen peut légitimement croire en ses chances de victoire.



Principal outsider derrière Volkswagen et Mitsubishi, le team X-Raid compte sur Al Attiyah (en haut) et Chicherit pour créer la surprise.



L'équipe Dessoude tentera de décrocher la victoire en T2 grâce à Strugo qui pilote un Nissan Pathfinder.



Pilote de pointe chez Dessoude, Lavielle ne devrait pas être très loin des grosses équipes et espère quelques coups d'éclat.

se. Si la fiabilité est au rendez-vous, il pourrait bien venir brouiller les cartes en haut du classement. Seul souci, son moteur essence risque de souffrir dans les étapes en altitudes. L'altitude, c'est également ce que redoute Christian Lavielle, l'ex-champion du Monde d'endurance moto, pilote de pointe de l'équipe Dessoude. Si son pick-up Nissan a bien progressé, particulièrement sur le plan des suspensions, son moteur essence atmosphérique subira lui aussi les méfaits des crâpes en montagnes et de l'air raréfié. Du côté des buggies, en l'absence de Jean-Louis Schlesser, la lutte concernera l'équipe SMG de Philippe Gache qui compte également dans ses rangs le tout récent champion du Monde WTCC (voitures de tourisme) et ex-

roi de la glace Yvan Muller, Isabelle Patissier sur un buggy Delli-Zotti, ou Stéphane Henard, toujours au volant de l'inusable Tarek VW Course dans la course. La catégorie T2 opposera très certainement l'équipe Toyota qui aligne deux Land Cruiser de Ronan Chabot et l'espoir français Nicolas Gibon. La marque japonaise compte également sur les Land Cruiser de Ronan Chabot et Ukyo Katayama. Cette armada aura à cœur de battre Jean-Pierre Strugo, grand spécialiste de la catégorie et leader de l'équipe Nissan Dessoude au volant d'un Nissan Pathfinder. Enfin, l'objectif de nombreux amateurs sera simplement de boucler la boucle et d'attendre l'arrivée de ce Dakar sud-américain.