

- AU FIL DES TOURS -

- PAR OLIVIER ZAITT -

- 29.09.2007 -

Lorsque l'on aborde GPL, plusieurs objectifs se proposent à chacun.

Certains choisissent de s'intégrer dans une ligue et rouler avec les autres pour le plus pur plaisir, sans recherche de performances ou de compétition particulière.

D'autres souhaitent progresser, et, pourquoi pas, gagner des courses. Pour ce second point, j'aimerais aborder le thème de la régularité.

En découvrant un circuit, des priorités s'imposent avant de ...s'imposer. A ce stade on suppose que vous maîtrisez un minimum votre voiture et votre setup.

Vous allez tourner et tourner jusqu'à ce qu'à un moment donné, vous sachiez que votre temps au tour soit à peu près au maximum pour vous.

Supposons que votre PB soit 1'30.

Maintenant, mettez 25 tours d'essence et faites 20 tours en 1.32 sans exceptions. Puis recommencez l'expérience plusieurs fois par training.

Tant que vous n'êtes pas capable de faire cet exercice, vous ne pouvez prétendre à la victoire.

Vous devez connaître parfaitement vos repères de freinage, de ré-accélération, connaître votre trajectoire parfaite et vous y tenir le plus possible.

Il n'est pas normal qu'un pilote rapide, capable de hot laps remarquables ne puisse pas concrétiser chaque tour.

Cette régularité EST une des clés de la victoire.

Elle renforcera la confiance en chacun. Une confiance qui vous fait dire, je suis capable.

Cette confiance vous positionnera par rapport à des pilotes, qui même s'ils sont un poil plus rapides que vous, ne seront peut-être pas aussi réguliers en course, et vous ouvriront peut-être la porte en entrant trop vite en courbe ou en freinant mal etc...

Et l'on comprend qu'être rapide n'est pas suffisant pour gagner.

C'est d'ailleurs un point de vue qui permet de relativiser les départs de course, car on sait que la course est longue et que rien n'est joué de suite.

Attention, il existe une grosse différence entre faire du hot lap, chercher LE temps, et rouler régulièrement.

Ce n'est pas le même type d'entraînement.

Un entraînement abouti l'est la veille de la course. La nuit joue beaucoup dans l'assimilation du training effectué. Inclus bien sûr, la session avec le plein d'essence.

Vous remarquerez que sur un tour de 1'30" avec le plein on perd env. 1" à 1"30/tour mais guère plus. Ce qui change le plus, selon moi, c'est le poids sur les freins et en glisse, qui change le comportement global de la voiture.



Pour gagner il faut finir, et pour ce faire, il faut être régulier.