

CLEF DE PROGRESSION - NIVEAU CONFIRME



PAR OLIVIER ZAITT - 22.02.2008



Faites-vous partie de ces pilotes qui ont l'impression de stagner ?
Même si vous êtes dans le circuit GPL depuis des années et êtes déjà un pilote rapide il est possible que certaines barrières vous freinent dans votre progression.

Une solution consiste en l'étude des replays de pilotes plus rapides, et dans la plupart des cas, les replays des records du monde.
Il est étonnant de constater que leur étude permet de découvrir des détails en apparence mais qui font que mis bout à bout, beaucoup de pilotes trouveront à gagner des dixièmes par ci par là.

Ne regardez pas le replay juste une fois comme ça, mais analysez le avec attention.
Commencez par le voir en 'poursuite' et appréciez les trajectoires. Comparez avec les vôtres et voyez si déjà là il n'y aurait pas des changements à opérer.

Glisse-t-il beaucoup ou au contraire passe-t-il très proprement dans ce virage ?
Freine-t-il tôt ou tard ? A quel moment dans ce virage remet-il les gaz ?

Et vous comparez ces points avec votre pilotage.
Puis vous regarderez lors d'un premier visionnage, en mode 'cockpit', afin de voir comment bouge le volant. Avec l'habitude vous verrez que souvent celui-ci ne tourne que très peu, ce qui implique de tourner beaucoup aux gaz et freins, donc répartition freinage décalée sur l'arrière (entre 47 et 50 %) et rampe agressive (souvent 30/85/1 ou 45/85/1).

Lors du visionnage suivant, toujours en mode cockpit, vous analyserez soigneusement les passages de vitesses. Vous devez savoir sur un tracé donné et à n'importe quel endroit du circuit en quel rapport vous devez être au fil des tours. Ceci est invariable.

Suivez donc avec attention en quel rapport se prennent chacune des courbes du circuit. Là où vous passiez peut être la 4 pour quelques mètres, et bien non, vous resterez en 3. Il faudra possiblement rallonger d'un cran ou deux ce 3^{ème} rapport.

Un autre élément important est le régime moteur des rapports. Faut-il superposer les deux aiguilles ou laisser une marge ? Il serait juste de dire, point trop n'en faut, mais prendre néanmoins un minimum de tours.

La plupart des pilotes de Lotus détenteurs de records du monde, vont chercher la limite des tours. A mon avis c'est une erreur car le couple maximal de celle-ci n'est pas en bout de course mais un peu avant. Il suffit d'observer le compteur de vitesse avant chaque passage de rapport. Le nombre de km/h défile-t-il vite ou pas ? S'il a tendance à stagner c'est que le rapport aurait pu être passé plus tôt.

Voilà, ce sont beaucoup de petits détails, mais les records du monde sont des chefs d'œuvres de détails accumulés. Et même sans atteindre ce niveau, on peut aussi simplement souhaiter exprimer l'excellence et se faire plaisir.

