

Préparation pour la course : Considérations générales

Durant ma relativement courte carrière journalistique à écrire pour les magazines spécialisés dans la Mini, j'ai essayé d'éclairer de mon mieux nombre d'entre vous sur les sujets les plus communs qui m'ont été proposés. Cependant, dans un magazine, il y a toujours un espace limité alors qu'on en voudrait bien plus. Il y a énormément de questions reçues. Je réponds personnellement à la majorité d'entre elles mais très peu finissent dans la section « knowledge ». Et pour les autres, elles inspirent les articles que j'écris.

Lorsque je réponds, je décide quel devrait être le sujet du prochain article pour satisfaire le plus de lecteurs possible. Dans tous les cas, cela a toujours été dans l'intérêt de la police routière. Jusqu'à maintenant, les concurrents de toutes disciplines ont du trier tout ce qui a été traité afin de trouver l'information qui les intéresse. Donc pour assouvir le désir de ceux qui ont quelques dispositions à la course, qu'importe la discipline de sport mécanique dans laquelle ils rêvent de courir, tels des guerriers du dimanche sur circuit, il y a ici quelque chose pour eux.

Avant de s'embarquer sur la route de la gloire, il y a quelques connaissances élémentaires et préparatifs de base à acquérir. Le plaisir doit être le but ultime. Beaucoup trop de gens se lancent sur la voie d'un moteur de course avec impatience et excitation puis abandonnent tout de suite par manque d'argent ou d'enthousiasme.

Il n'est clairement pas plaisant d'avoir à sortir le moteur suite à une panne, mais ça l'est encore moins si en plus ça vous ruine et engendre un autre problème. Etre au courant de ces connaissances élémentaires peut vous éviter les deux et, par conséquent, prolonger des courses agréables et trépidantes. En plus de nombreux articles dans cette section du site, je vais faire référence à des préparations de base qui vous permettront de courir dans la myriade des disciplines de sport mécanique qui sont actuellement disponibles, d'être raisonnablement compétitif, mais surtout d'être mécaniquement fiable et de vous amuser.

Il ne serait pas juste de vous souffler exactement ce qui doit être fait pour chaque discipline. Cela serait aussi impossible à réaliser que de tout détailler pour une conduite routière. C'est plutôt les sujets les plus souvent exprimés, les connaissances de base que vous supposez, en apparence, déjà savoir et sur lesquelles il semble stupide de s'interroger. Jusqu'à présent pour vous, c'est la magie noire qui semble propulser les plus avertis au plus haut niveau de performance sans souffrir de défaillances techniques intempestives. Comme déclaré ci-dessus, ça vous concerne vous et la voiture. Après tout, l'un ne gagnera pas sans l'autre.

DIMINUER LES PROBABILITES

Vous familiariser avec toutes les spécificités de la discipline que vous avez choisi accroîtra grandement vos chances de résultats. Maîtriser les points implicites du règlement est obligatoire, tout comme se renseigner sur la façon dont les autres concurrents les appliquent. Ils ne peuvent bien sûr pas vous dévoiler tous leurs secrets, mais une observation attentive des voitures dans les paddocks sera très profitable. D'autant plus que votre expérience grandira.

Si vous n'avez pas encore choisi quelle discipline vous voulez disputer, allez voir un certain nombre de meetings qui correspondent à ce que vous recherchez. Ensuite, faites le tri. Si vous savez déjà ce que vous voulez faire, rendez vous à plusieurs de ces manifestations. Dans les 2 cas, observez autant de voitures des concurrents que vous pourrez et vous serez certain de pouvoir parler à leur propriétaire. Vous trouverez beaucoup de gens serviables à qui parler. La plupart prennent plaisir à parler de leur passion. Ne faites pas une fixation sur les concurrents de tête, parlez à tous ceux que vous pourrez, y compris les derniers. Ils ont tous des informations très utiles à partager.

Prenez toujours un appareil photo et un calepin avec vous. Les images et les notes sont bien meilleures que de faire confiance à sa mémoire et révèlent souvent des choses qui n'avaient pas été remarquées au départ. Combien d'entre vous ont observé des photos de voiture dans un magazine et se sont dit « Quelle bonne idée, j'avais jamais pensé à ça ! » ? Beaucoup, je pense. Je vous recommanderai d'imprimer les photos en plus grand que la normale, ça vous évitera de vous abîmer les yeux.

La plupart des courses sont chapotées par un club. Dans certains cas, des clubs s'associent pour organiser un meeting plus gros et il est souvent nécessaire d'appartenir à un club pour pouvoir courir. Il y a souvent un président ou représentant de club sur place. Trouvez le en demandant aux concurrents et obtenez autant de détails sur le club que possible.

Sinon, prenez contact avec l'organisme national qui s'occupe du sport automobile. En France, c'est la FFSA. Ils ont la liste de tous les clubs de sport automobile et pourront donc vous orienter.

DELIMITER LES ENJEUX

Quand vous serez en train de parler avec les pilotes et les propriétaires des voitures dans l'arène que vous aurez choisie, essayez d'obtenir une idée du budget qu'ils dépensent. Décider combien vous voulez dépenser est relativement indispensable. Décider où les dépenser est capital.

Si vous saviez le nombre de personnes qui m'ont posé des questions sur comment augmenter les performances de leur voiture et sont revenus pour me dire ce qu'ils avaient déjà fait sur le moteur...Pas un mot sur le reste de la voiture. Comme d'habitude, la majeure partie de l'argent a été dilapidé à extraire autant de puissance que possible du moteur, en pensant que c'était le chemin de la gloire et en laissant seulement 3 sous pour le reste de la voiture. Complètement débile. Peu importe quelle discipline vous avez choisi, les performances maximum de la voiture sont généralement indispensables. Pour gagner, il faut déjà finir. C'est un vieux proverbe, mais c'est tellement vrai. Cela nécessite de la fiabilité. Pour être compétitif, peu importe votre habileté, vous devez avoir confiance en la voiture. Fiabilité et assurance : la route du succès.

L'ITINERAIRE A SUIVRE

Vous pouvez obtenir les informations ci-dessus de tout le monde, même dans les moindres détails par les héros des stands dont on ne parle pas. Le résultat final peut être l'exaltation en plaçant leur pilote devant, ou l'échec, la critique des fans et la satire de la presse. Ce n'est peut être pas si important à un petit niveau, mais faire un plan est certainement une nécessité si vous recherchez des progrès et la renommée. Cela peut être aussi simple que de finir une course avec le moteur encore intact ou remporter une meilleur place qu'auparavant.

Il est impossible de se souvenir de tous les détails importants de chaque course passée donc prenez et conservez des notes. Conservez un carnet ou dossier pour plus tard. Pourquoi pensez vous que les équipes de Formule 1 ont autant d'équipements pour l'enregistrement de données ? C'est sûrement pas pour jouer à Sonic.

La réussite ne se mesure pas, c'est le sentiment de réussite qui compte. Oh, je sais qu'il y a ceux qui réussissent dans leur discipline sans aucune sorte de planning. Mais quel succès peuvent ils avoir si ils le font en s'ennuyant ? J'ai rencontré très peu de personnes qui ne souhaitaient pas faire de progrès dans certains domaines.

Le rapport écrit après chaque évènement à plusieurs utilités. Pour progresser, il est indispensable de savoir ce vous avez fait auparavant et ce que vous voulez faire par la suite, que ce soit des réglages ou de l'amélioration sur des pièces spécifiques..

Il résulte que n'importe quel réglage et essai de développement peut être utile pour déterminer si vous vous dirigez dans la bonne direction. Les renseignements enregistrés lors de la préparation de la voiture pour des pistes spéciales et des conditions aussi bien que les résultats de la courses peuvent être utilisés pour atteindre des performances conséquentes. Il est impossible de confier tout ça à la mémoire. Les suppositions se terminent souvent par la déception. Utiliser des informations solides favorise la cohérence. Très important en course.

SUR LA LIGNE DE DEPART

Pour se lever et courir, nous allons devoir faire appel à la fiabilité, la confiance et à un autre point : l'ego. Ils y a des fonctions de l'ego qui peuvent mieux être décrites comme susceptibilité et ...les compétences au volant. Beaucoup éprouvent du plaisir à croire qu'ils ont un don exceptionnel pour la conduite. Ces gens sont souvent ceux qui mettent la responsabilité de leurs maigres résultats sur la voiture plutôt que sur eux, même quand un rapide coup d'œil sur la voiture montre qu'elle est un chef-d'œuvre. Alors laissez donc votre ego au garage quand vous courez. Vous aurez moins de problèmes et vous accroîtrez votre capacité d'apprentissage.

Votre voiture doit être fiable. Il n'y a absolument aucun intérêt à régler quelque chose pour la n-ème fois si elle tombe continuellement en panne. Comme mentionné précédemment, le plaisir s'en va quand des réparations doivent être faites après chaque meeting. Le plus souvent cela entraîne des dépenses également, donc le budget en prend un coup. Et pas que le budget

Le principe au départ est de construire une voiture relativement compétitive qui restera en une seule pièce assez longtemps pour que vous puissiez acquérir de l'expérience avant de vous embarquer dans un projet de développement. Vous n'en serez pas capable si la voiture passe la plupart de son temps dans le paddock ou sur une remorque parce que quelque chose a encore cassé.

Le moteur. Dépenser 90% de votre budget dans un moteur pour concurrencer en puissance les pilotes de tête est une dépense d'argent inutile. Les arbres à cames avec des profils supersoniques qui donnent la puissance maximum à des régimes extrêmes sur une bande large de 400 tr/min sont sans intérêt. Particulièrement si les autres composants ne sont pas à la hauteur, vous ne créez qu'une grenade qui n'attend qu'à exploser.

Tous les CV du monde n'ont aucune valeur si vous ne pouvez les exploiter. Vous apprendrez réellement bien plus sur la conduite et l'habileté avec une voiture moins puissante qui est capable de continuer à rouler. N'investissez dans un moteur de fou que lorsque vous serez sûre d'exploiter à fond ce que vous avez et que vous pourrez vous permettre de le faire bien, ou achetez le complet. Etre soucieux à cause d'un moteur avec des tendances de grenade rongera votre assurance et détruira la fiabilité.

La boîte de vitesse. Allonger de l'argent dans une méga super boîte de vitesse ne vous aidera pas non plus à faire de vous un pilote de tête. Bien que le fait d'avoir le rapport de pont adéquat en fonction de vos roues, la taille de pneus utilisée et le type de circuit soit bien plus important qu'un moteur balistique. Trouver le bon rapport de pont vous aidera à maximiser l'utilisation de la puissance de votre moteur. Une boîte de vitesse bien restaurée sous un moteur plus moyennement préparé vous causera moins de problème et de désespoir que de coller un moteur monstrueux sur une vieille boîte usée. Pour ne pas dire plus vite, les temps au tour seront plus compétitifs. Encore une fois, les pannes porteront atteinte à la fiabilité, sapent le moral et vident les caisses.

La suspension. Avoir une suspension adaptée fera que votre voiture se conduira bien. C'est comme si la voiture avait besoin de se sentir bien dans vos mains, et c'est exactement ça. Une voiture dans laquelle vous vous sentirez bien améliorera grandement votre confiance.

Une suspension rebelle, inappropriée, malade ou mal entretenue provoquera une conduite irrégulière et peu plaisante. La conséquence directe sera que vous allez vous demander ce que la voiture va faire au lieu de vous concentrer pour aller plus vite. Bref, cela va détruire votre confiance. Les composants doivent être utilisés dans les conditions pour lesquelles ils ont été conçus pour être fiables.

Les freins. L'adéquation est la clé ici. Bien que beaucoup prétendent qu'il n'y ait rien de trop à faire sur le sujet et que, bien sûre, trop peu est inacceptable, avoir un bon montage augmente énormément la confiance. Pour quelque raison, un jeu de freins adéquat nous fait nous sentir en sécurité quand nous conduisons. Est-il étrange quand on parle de course, dont le principe est d'aller le plus vite possible, de vouloir être en sécurité ? Mais cette vitesse doit être contrôlée et revenir encore et encore. C'est définitivement une question de confiance. Les bonnes pièces apportent la composante fiabilité de l'équation.

La coque. La performance absolue de tous les composants ne peut être obtenue que s'ils sont fixés à une base solide. La coque, sur le principe, c'est rien de plus qu'un support gros et légèrement complexe qui maintient tout l'essentiel ensemble. Elle doit être solide et les maintenir solidement ou cela est nécessaire. Une coque neuve est loin d'être essentielle. Je considère que c'est un luxe. En avoir une qui ne tombe pas en ruine fera des merveilles pour augmenter la confiance.

CONCLUSION

Fiabilité, confiance et uniformité. Ce sont les ingrédients principaux pour s'amuser et réussir en sport mécanique. L'ordre d'importance doit être la coque, les roues, les pneus et la suspension, les freins, la boîte et finalement le moteur. C'est dans ce sens que vous devez avancer. Si tout va bien, vous comprenez maintenant qu'une voiture de course est un tout. Aucun aspect n'apporte la gloire. Et c'est aussi valable pour vous.