

# LES COURSES ET LEURS TECHNIQUES

BIBLIOTHEQUE  
MARABOUT



**GIANCARLO BAGHETTI - TIZIANO M. BARBIERI**



## INTRODUCTION

Qu'on se garde bien de mettre en pratique sur les routes ce qu'on apprendra dans ce livre. Ce manuel n'a d'autre ambition que d'enseigner comment devenir pilote de course. Les plus grands champions du volant, quand ils ne courent pas, sont les conducteurs les plus prudents, justement parce qu'ils savent qu'il est très dangereux — et que cela n'en vaut vraiment pas la peine — de se ruer à deux cents à l'heure sur des chaussées ouvertes à la circulation et que fréquentent des gens qui ne connaissent pas grand-chose, ou rien du tout, à l'art de conduire.

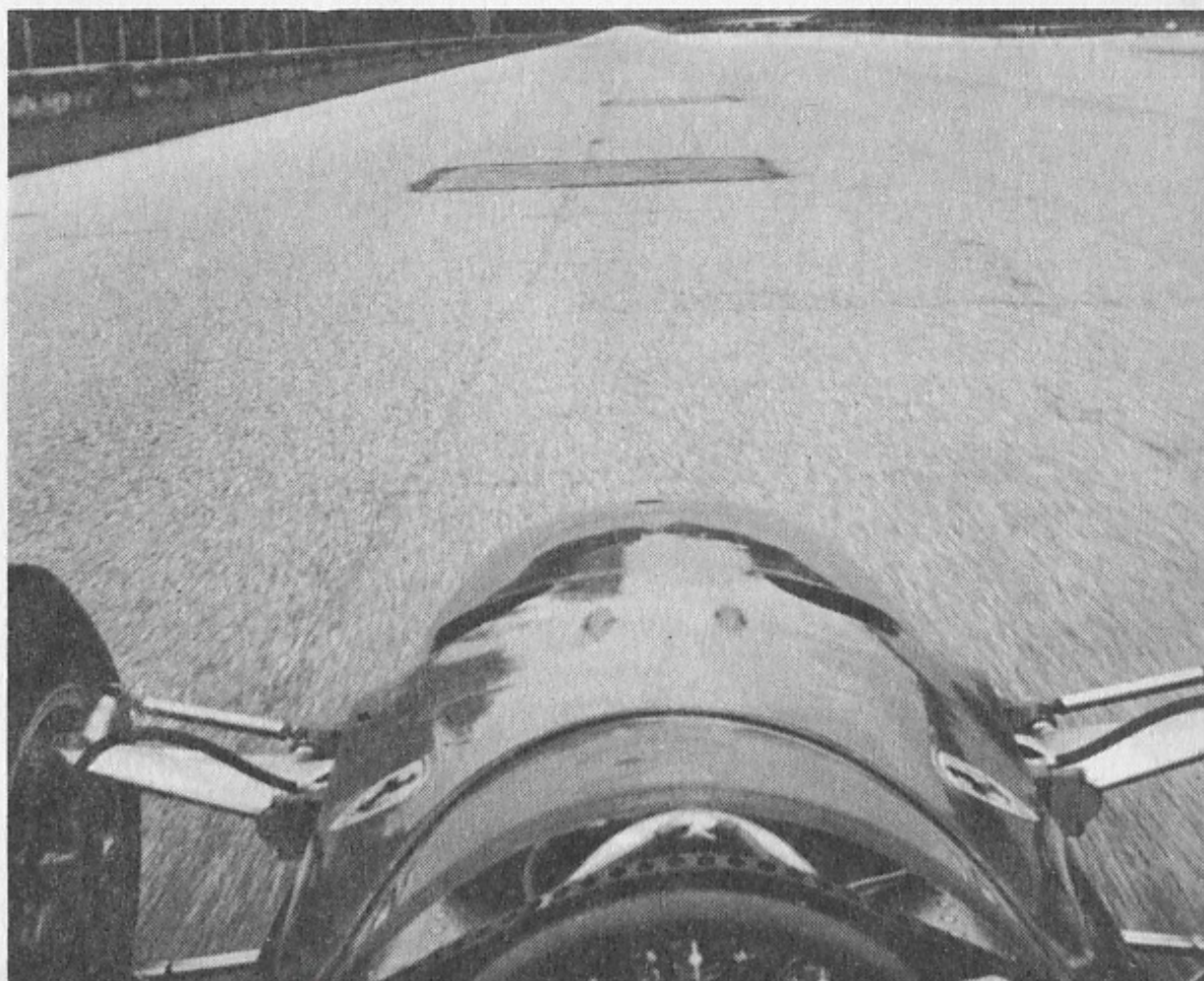
Ce n'est pas sur la route qu'il

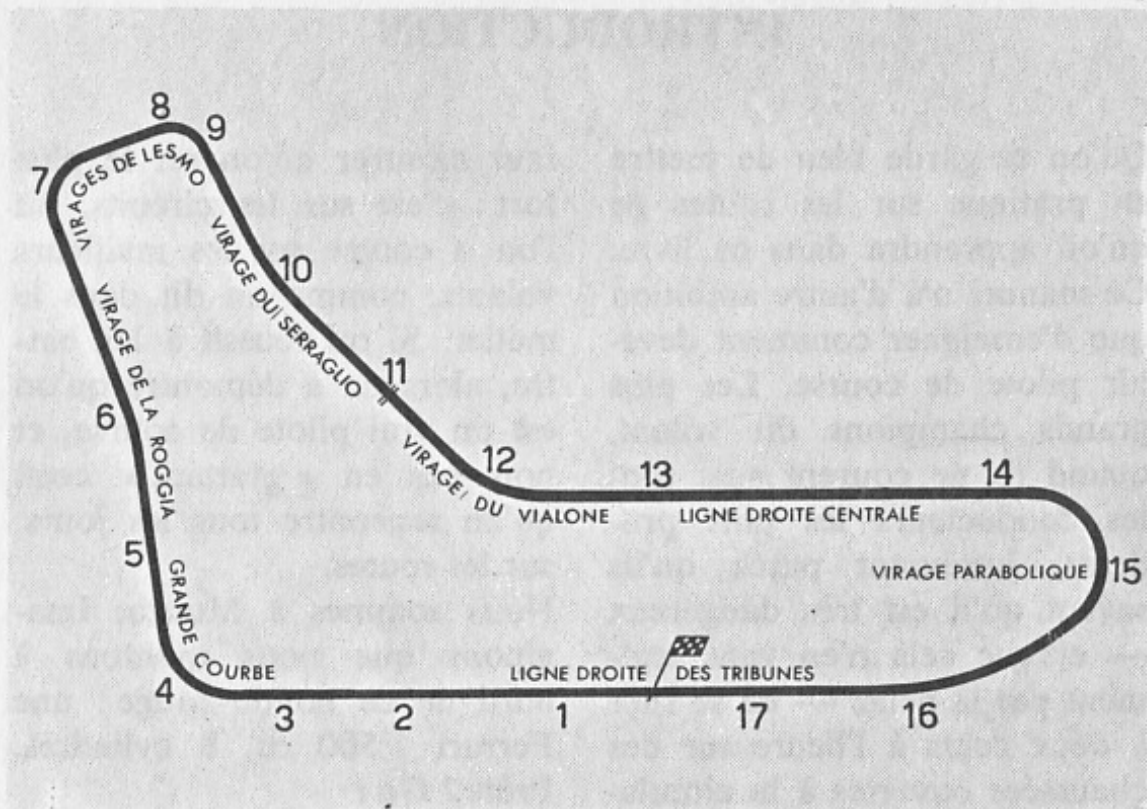
faut montrer qu'on est le plus fort : c'est sur les circuits, où l'on a contre soi les meilleurs volants, comme on dit dans le métier. Si on réussit à les battre, alors on a démontré qu'on est un vrai pilote de course, et non pas en « grattant » ceux qu'on rencontre tous les jours, sur les routes.

Nous sommes à Monza. Imaginons que nous montons à bord de ce bolide rouge : une Ferrari 1 500 cc, 8 cylindres. Prêts ? *Go !*

Après un premier tour de piste, nous arrivons en cinquième sur la ligne droite des tribunes (point 1). Nous avons à peine dépassé la ligne de départ, et

1

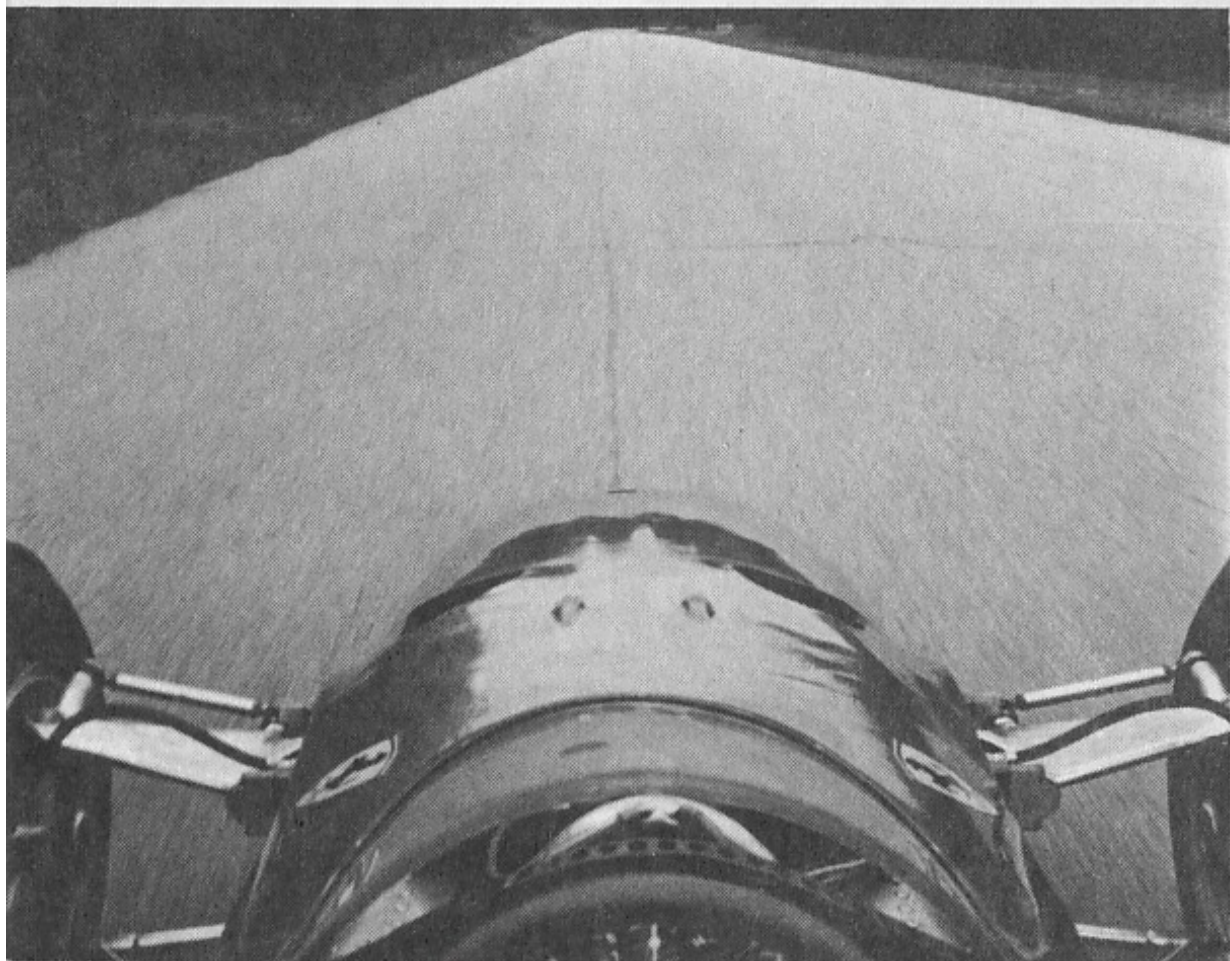


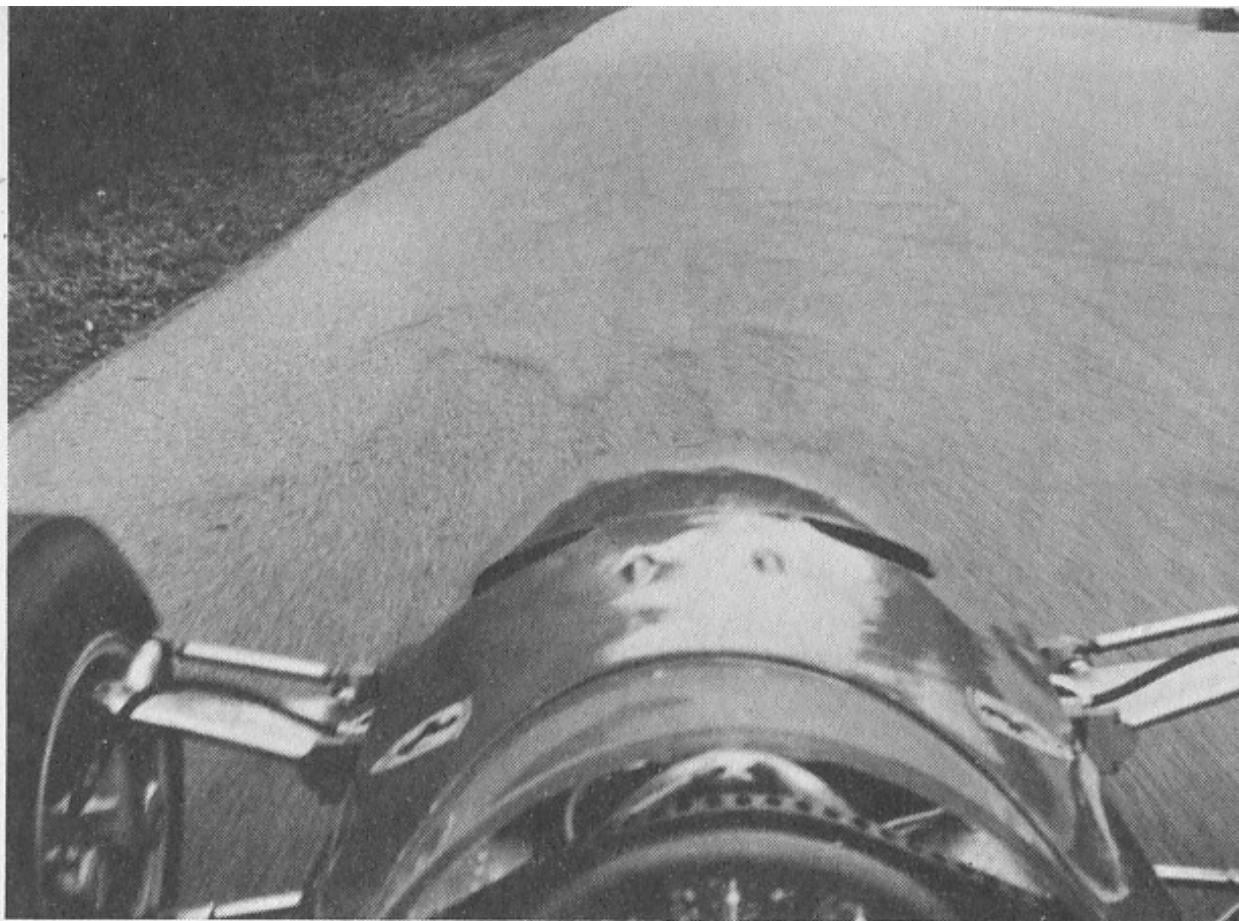


nous atteignons déjà la vitesse maximum. Nous commençons à appuyer à gauche pour négocier le virage de la « grande courbe » (point 2).

Avec la 1 500 Formule 1, les meilleurs pilotes entrent dans ce virage sans lever le pied ; mais avec des engins plus puissants, comme la Formule 1 actuelle

2





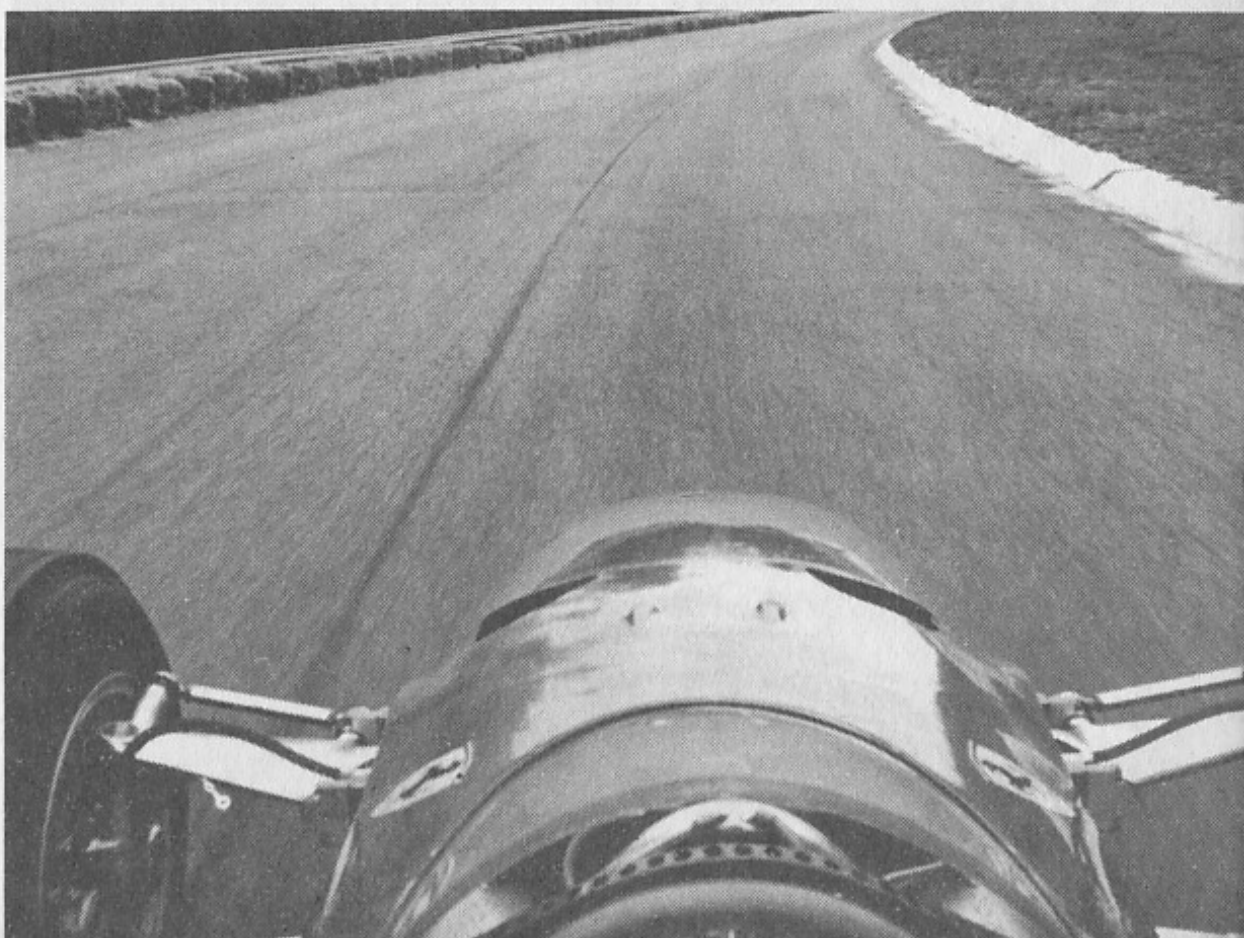
3

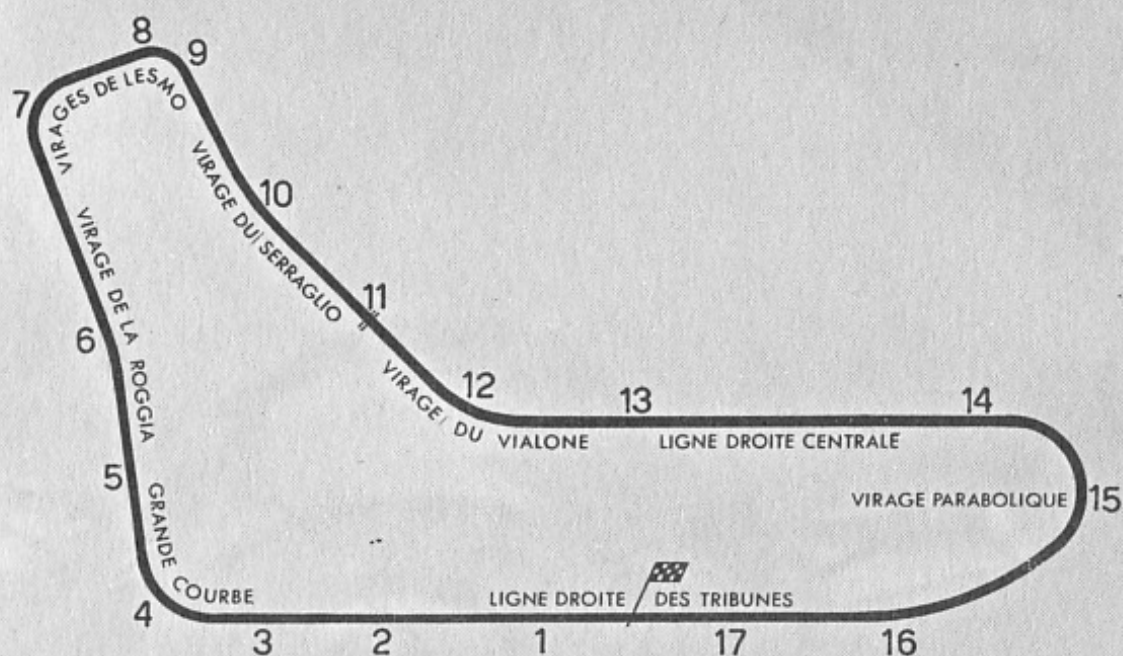
(3 litres), c'est ici qu'il faut commencer à freiner et, éventuellement, à descendre de vitesse, pour arriver raisonnablement en quatrième à l'entrée de

la courbe (point 3). Au point 4, nous nous dirigeons vers la corde.

A la sortie de la « grande courbe », la voiture nous dé-

4



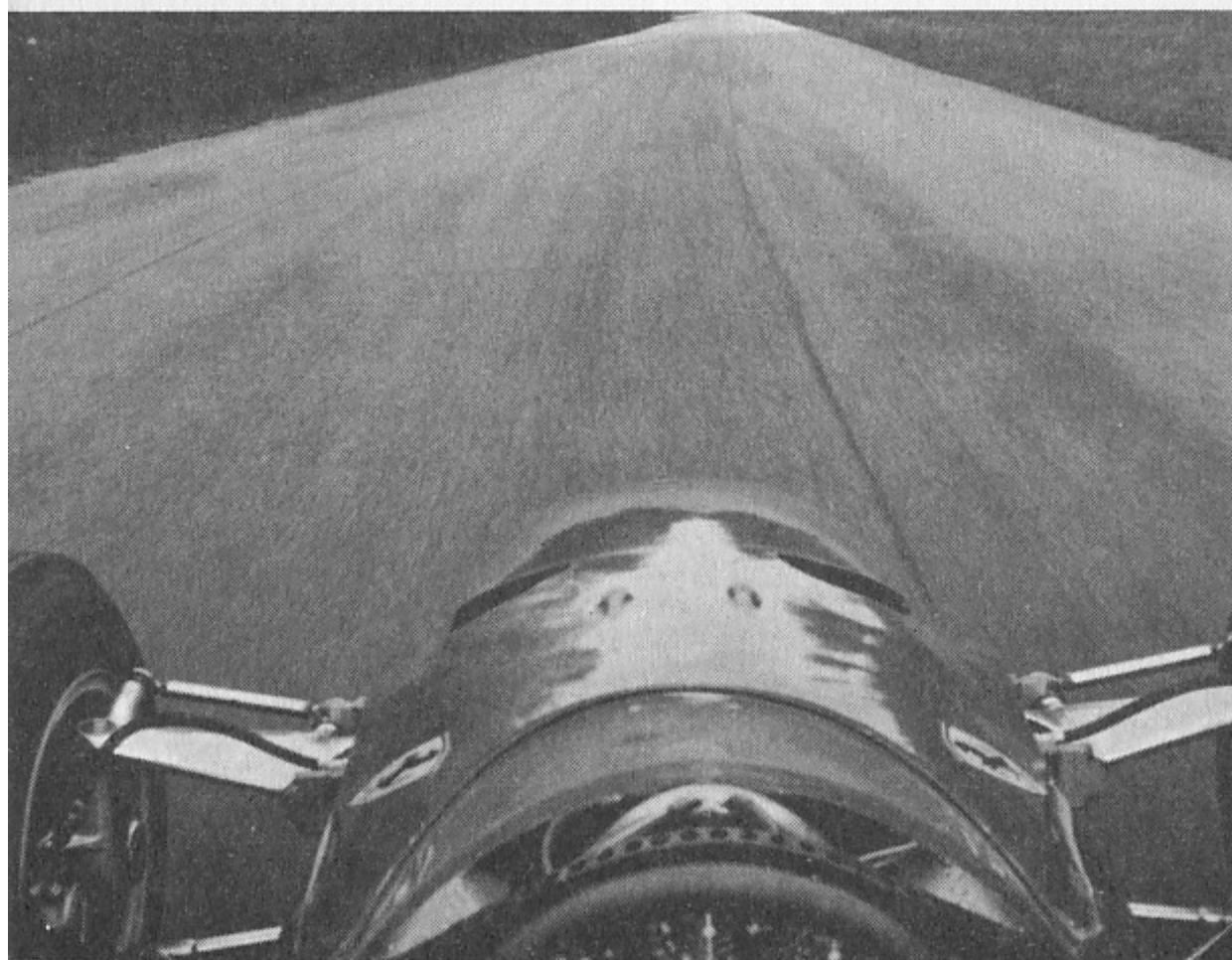


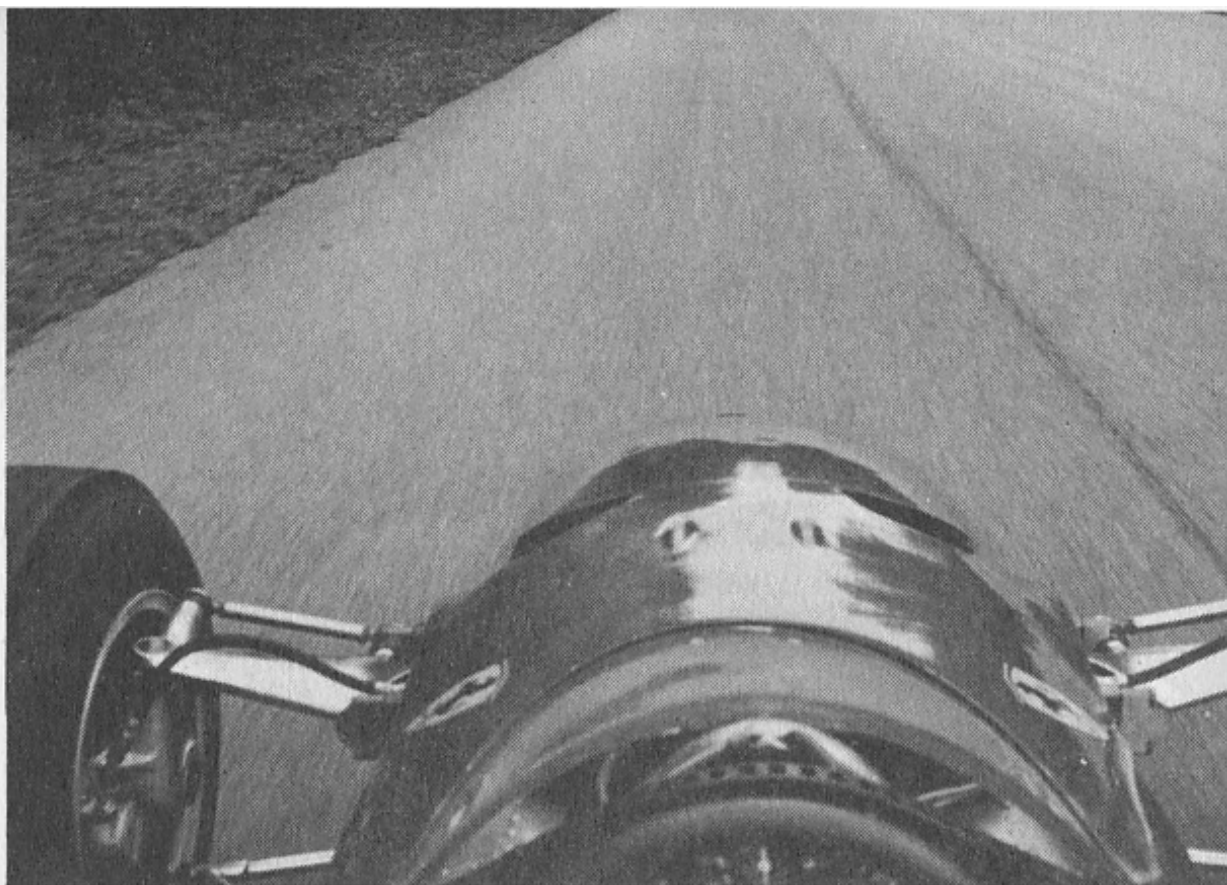
porte vers la gauche; il nous faut redresser légèrement vers le centre de la piste pour préparer le virage de la Roggia (point 5). Avec la Formule 1

5

actuelle, nous devons bientôt revenir en cinquième.

A la sortie de la Roggia, il faut maintenir la voiture à gauche pour négocier le premier virage



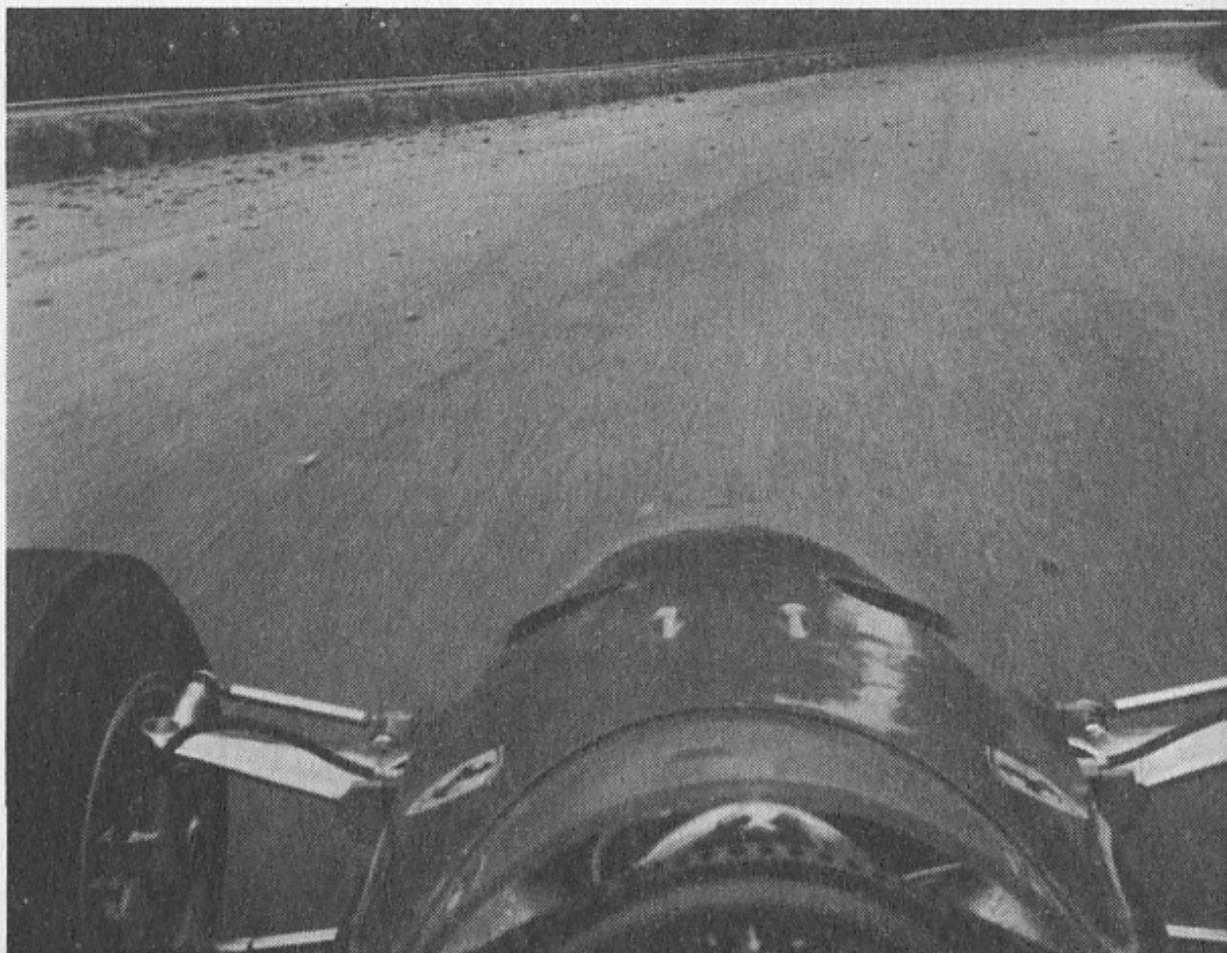


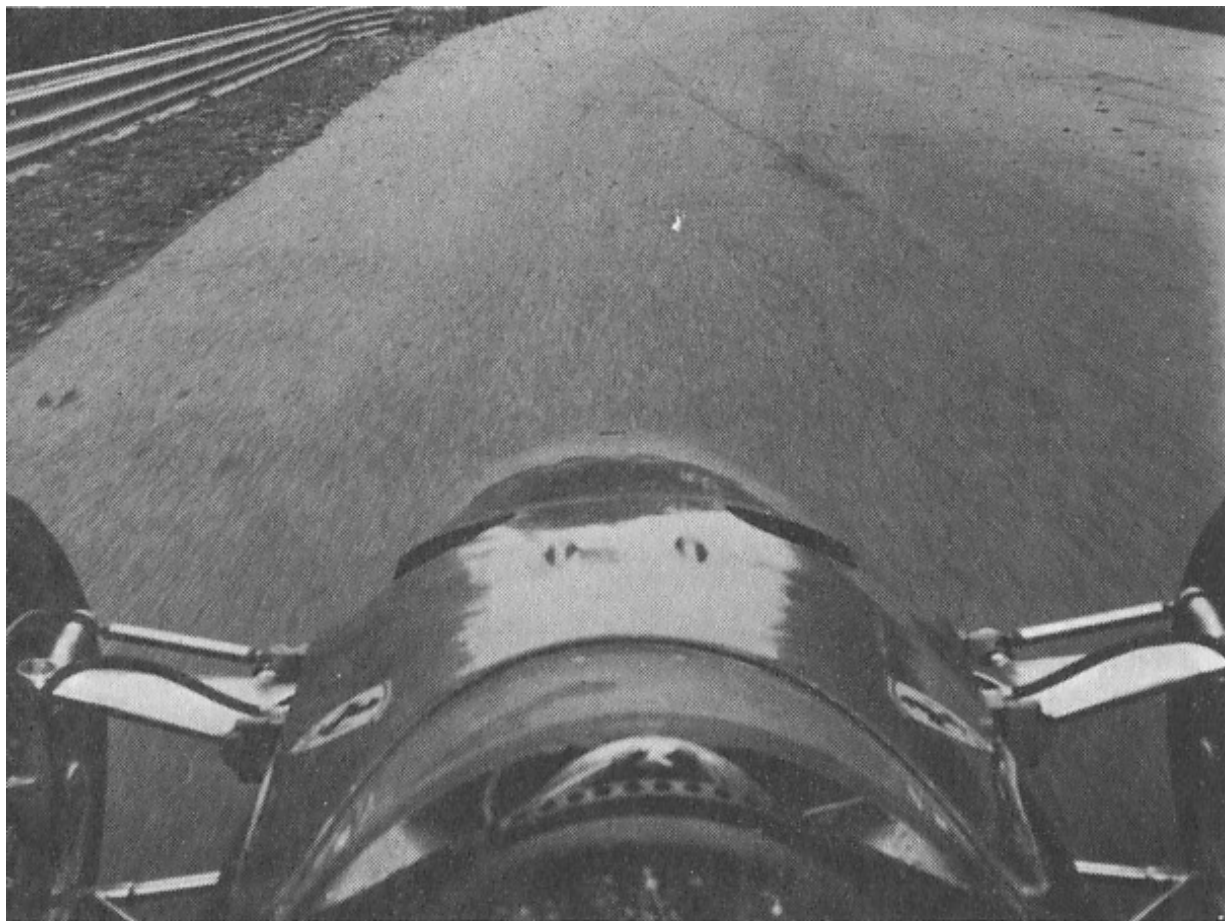
6

de Lesmo. Passé le signal des 200 mètres, on commence à freiner et à descendre de vitesse jusqu'en troisième (point 6). Point 7 : nous sortons du

« premier de Lesmo ». Nous exploitons l'accélération au maximum et nous entrons dans la ligne droite qui relie les deux virages de Lesmo.

7

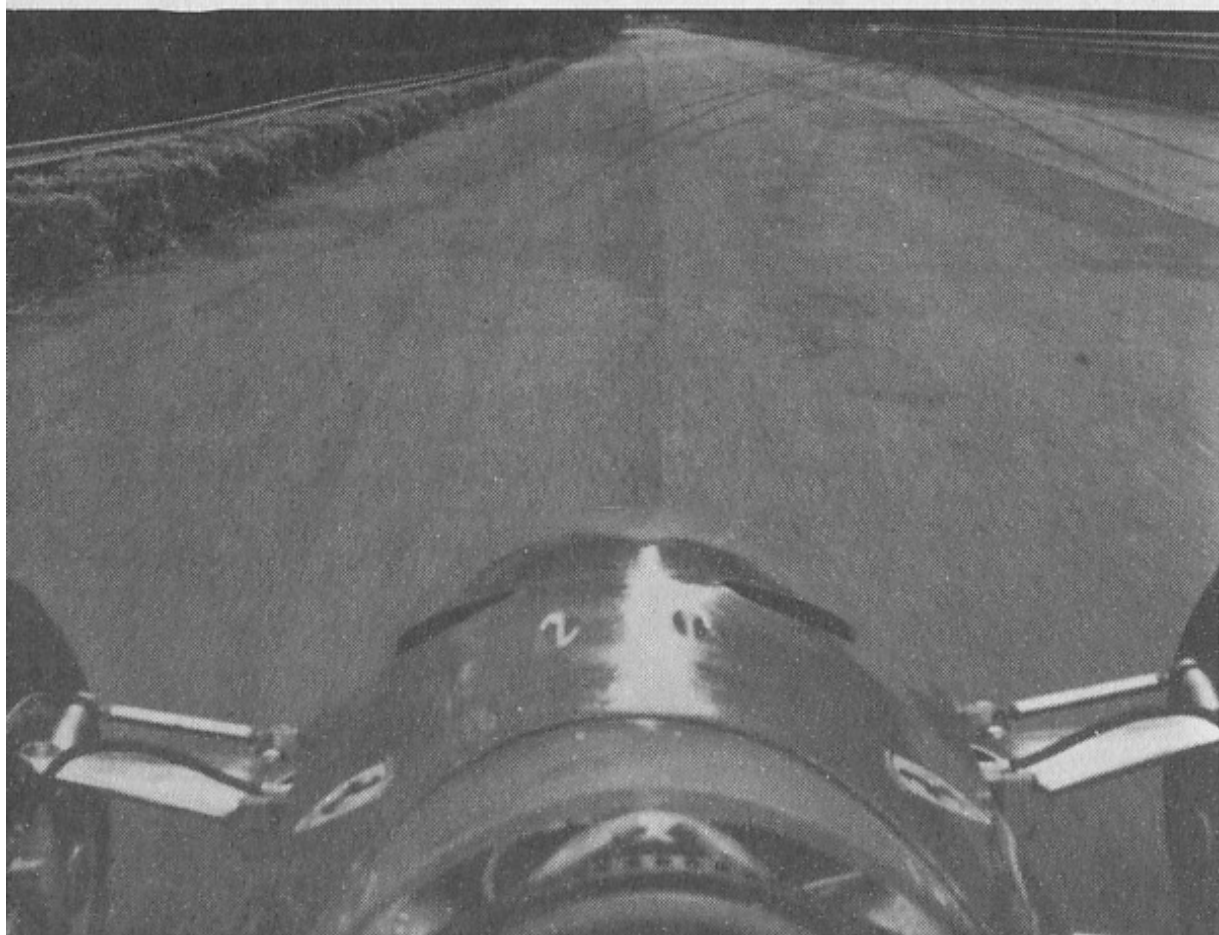




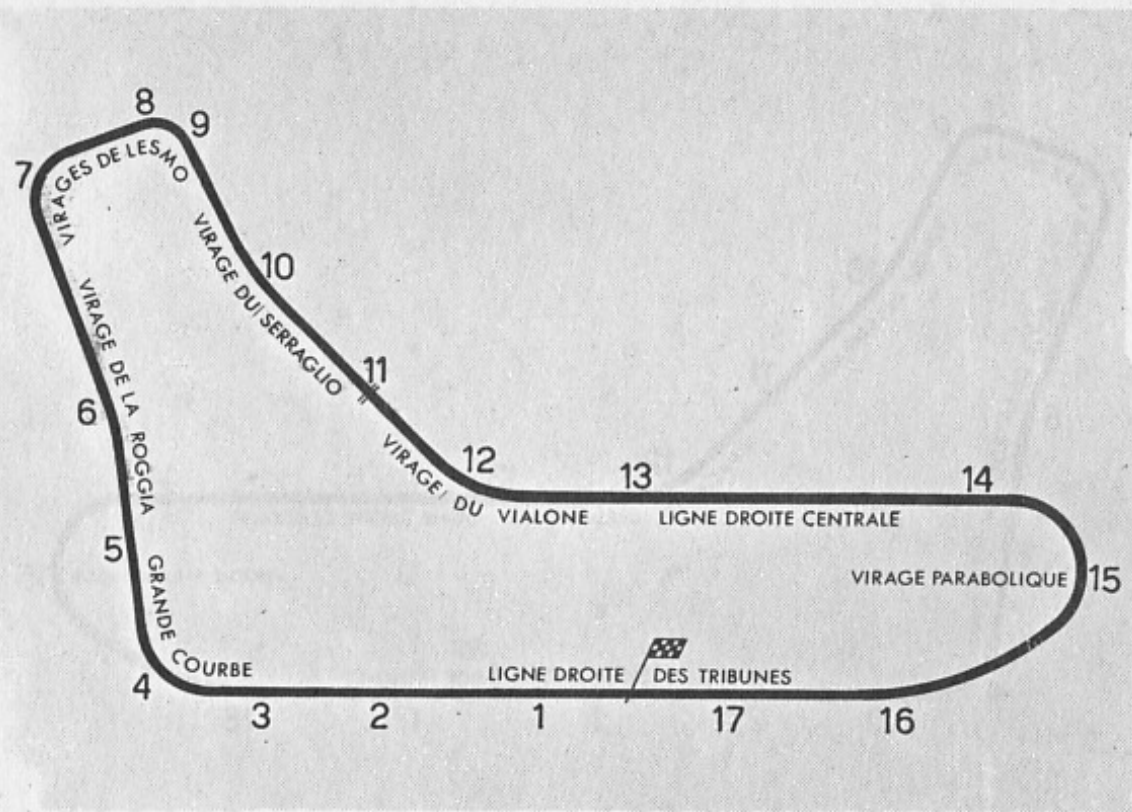
8

Après avoir lâché l'accélérateur et donné un léger coup de frein, nous entamons le « second de Lesmo » en nous tenant sur la gauche (point 8).

Nous venons de le franchir (point 9). Il faut sortir de ce virage à la plus grande vitesse possible, parce qu'il est suivi d'une longue ligne droite.



9



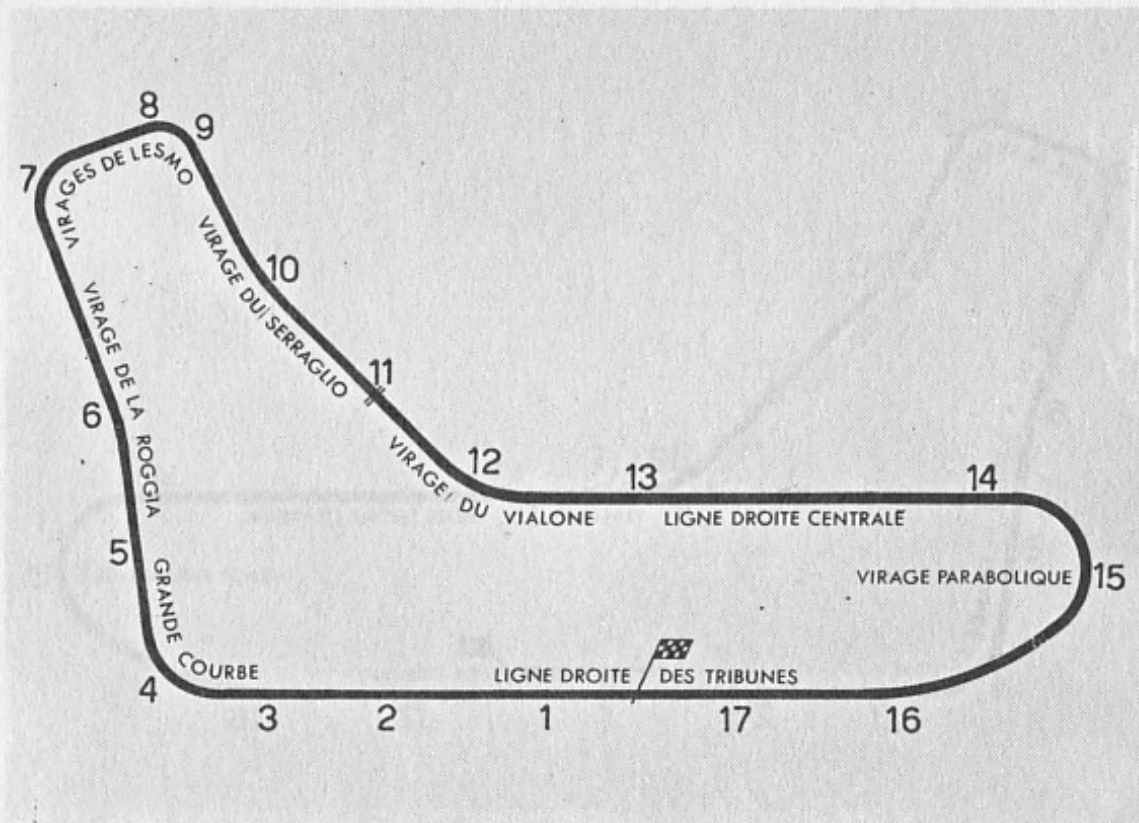
Au point 10, nous abordons le virage du Serraglio ; un peu avant, nous étions revenus en quatrième. Nous négocions le virage à fond : il n'est pas né-

cessaire de nous déplacer vers la droite pour choisir la bonne trajectoire, parce que notre vitesse est inférieure à la limite d'adhérence.

10

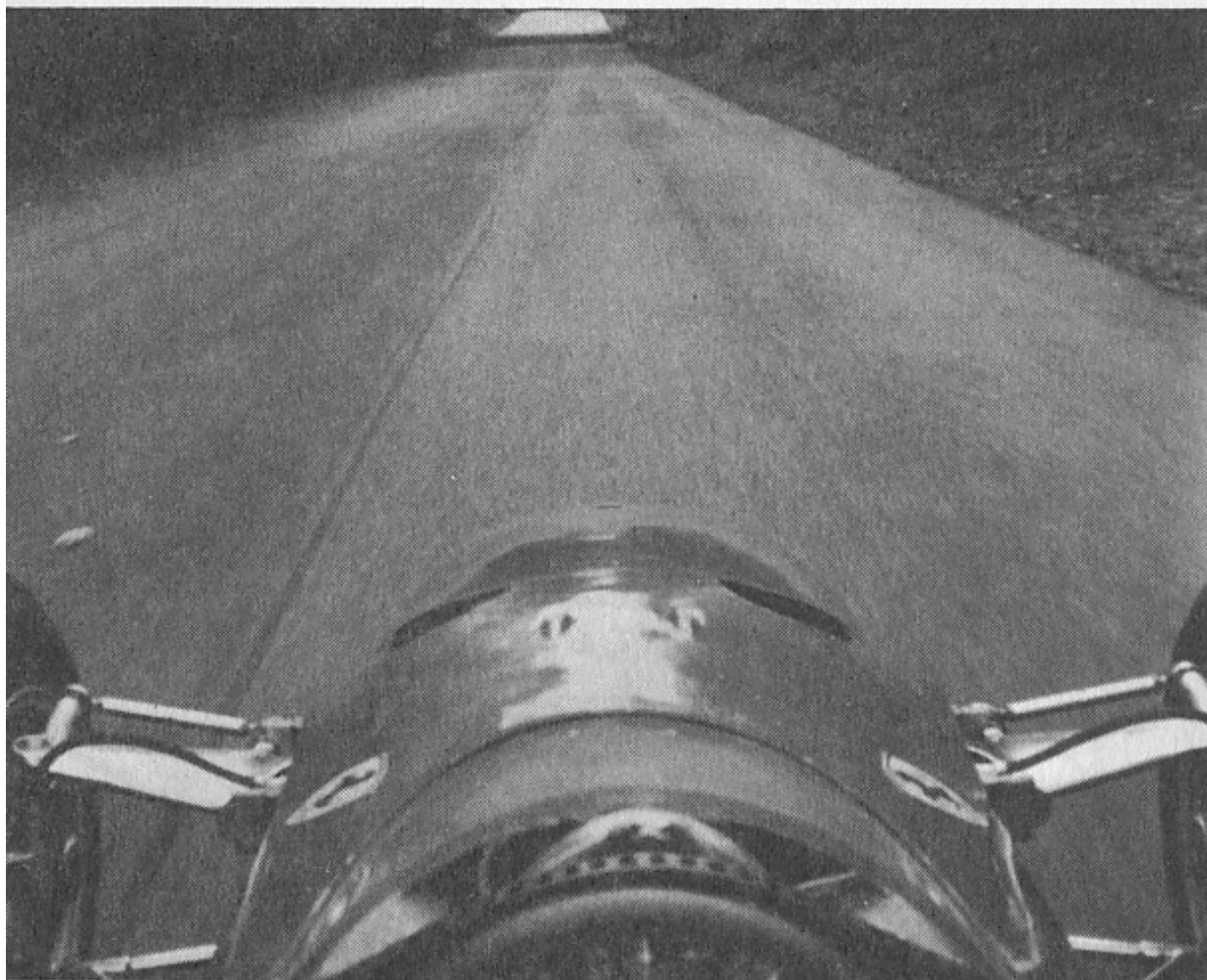


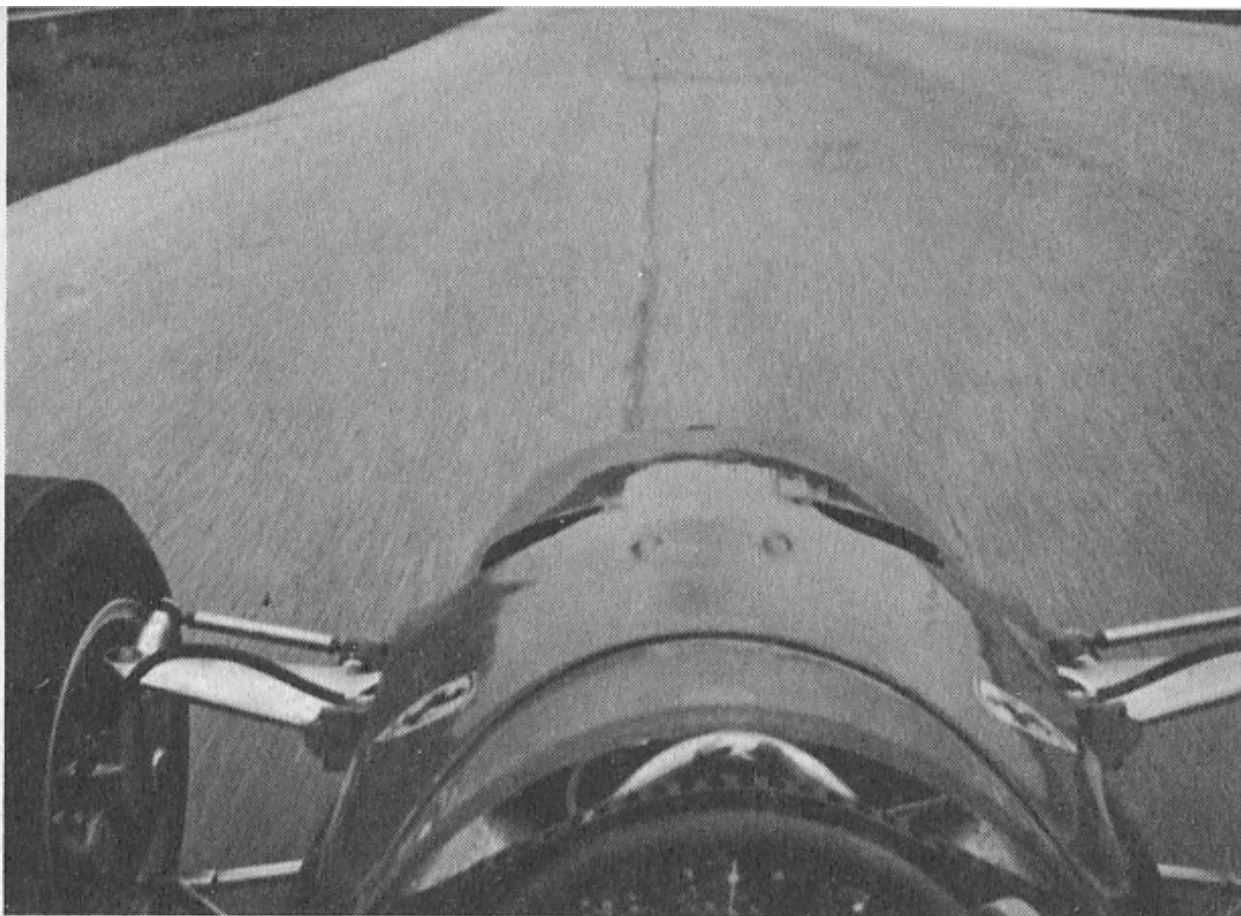




A peine sortis du virage de Serraglio, nous nous trouvons à droite (point 11) : nous apercevons le pont. Avant de le

franchir, nous engageons la cinquième. A la sortie du pont, nous sommes toujours à droite parce qu'il nous faut préparer



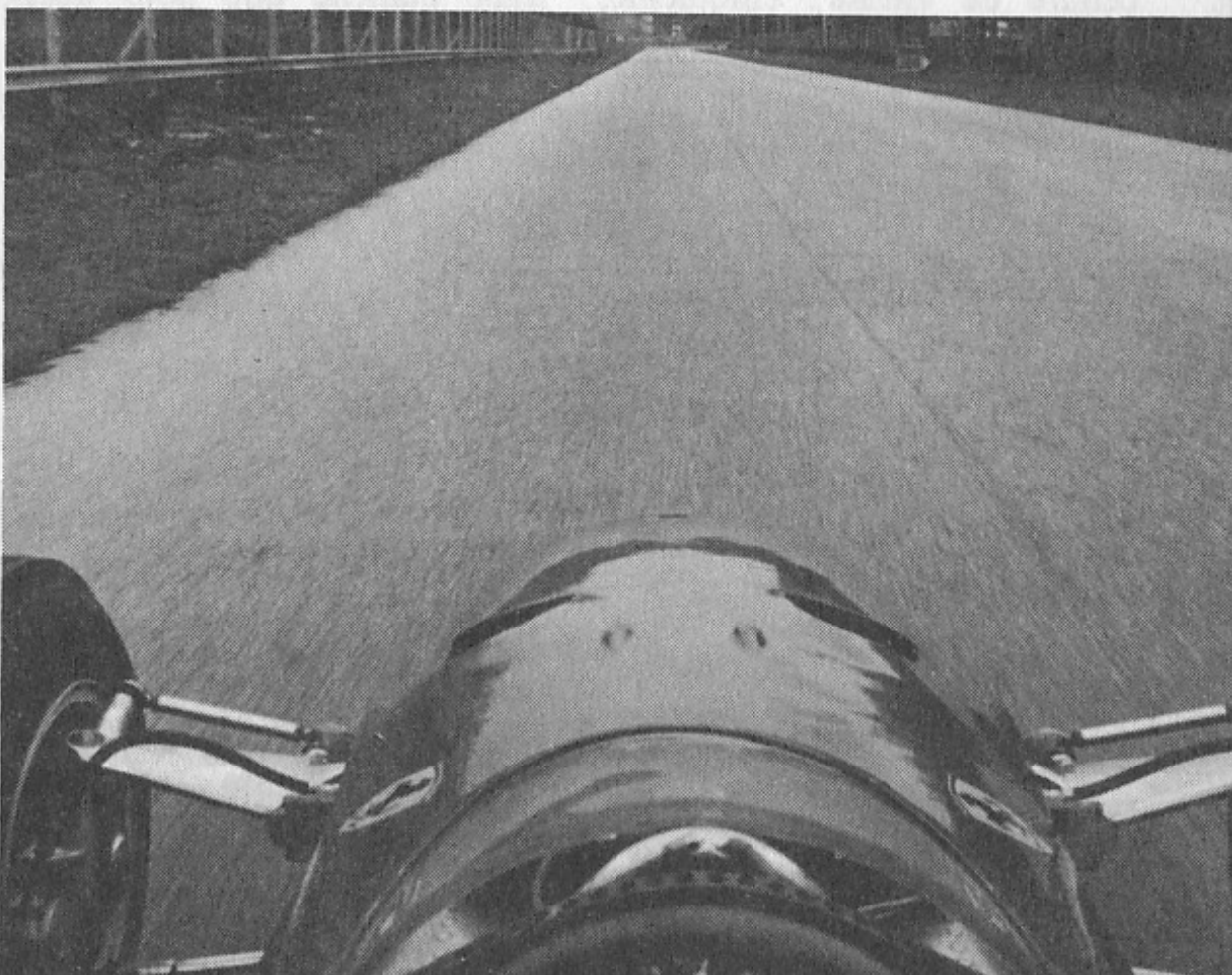


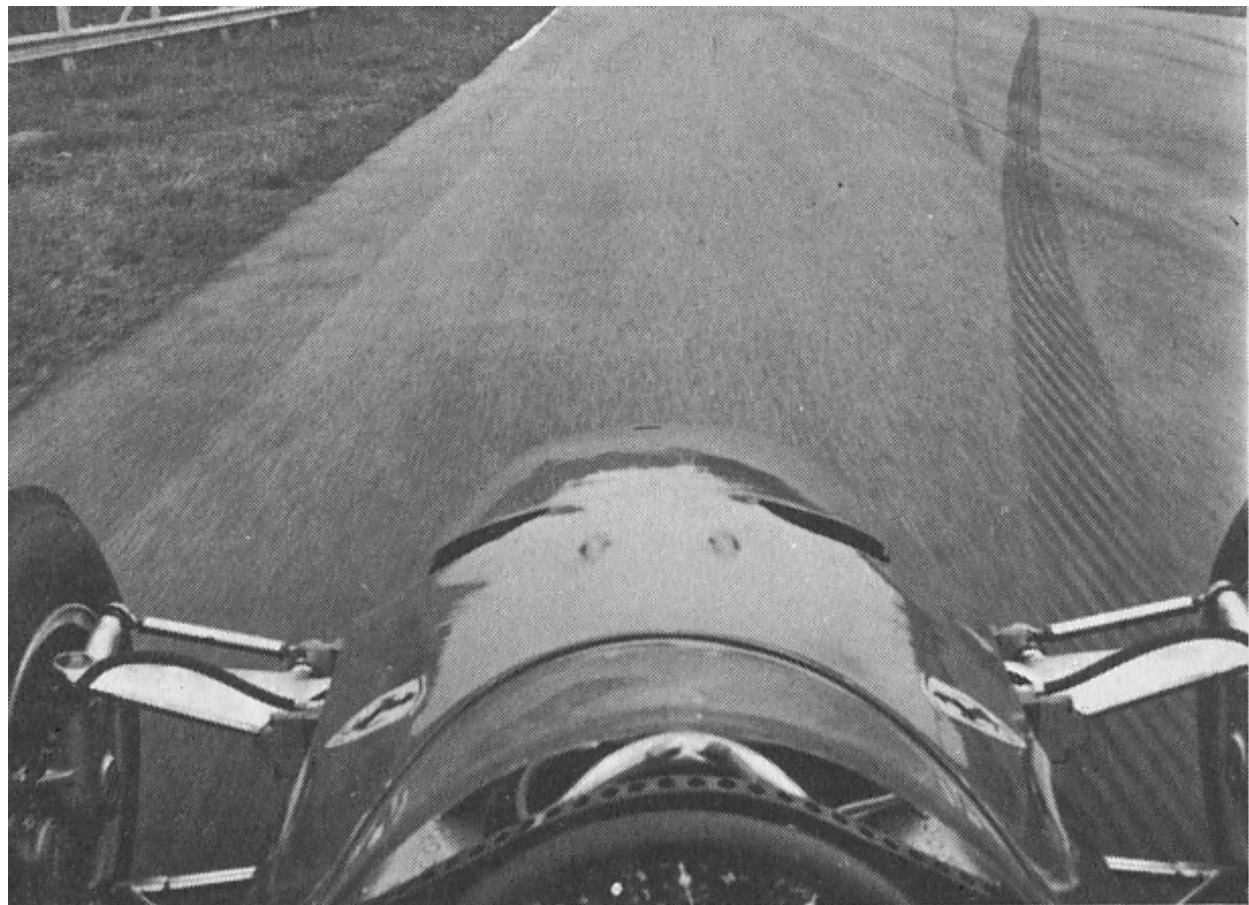
12

le virage du Vialone ou virage Ascari, qu'on prend à fond (point 12). Au moment où nous quittons la corde d'Ascari, la

vitesse nous déporte à droite. Point 13 : nous sommes à la vitesse maximum. Nous devons appuyer à gauche pour négo-

13

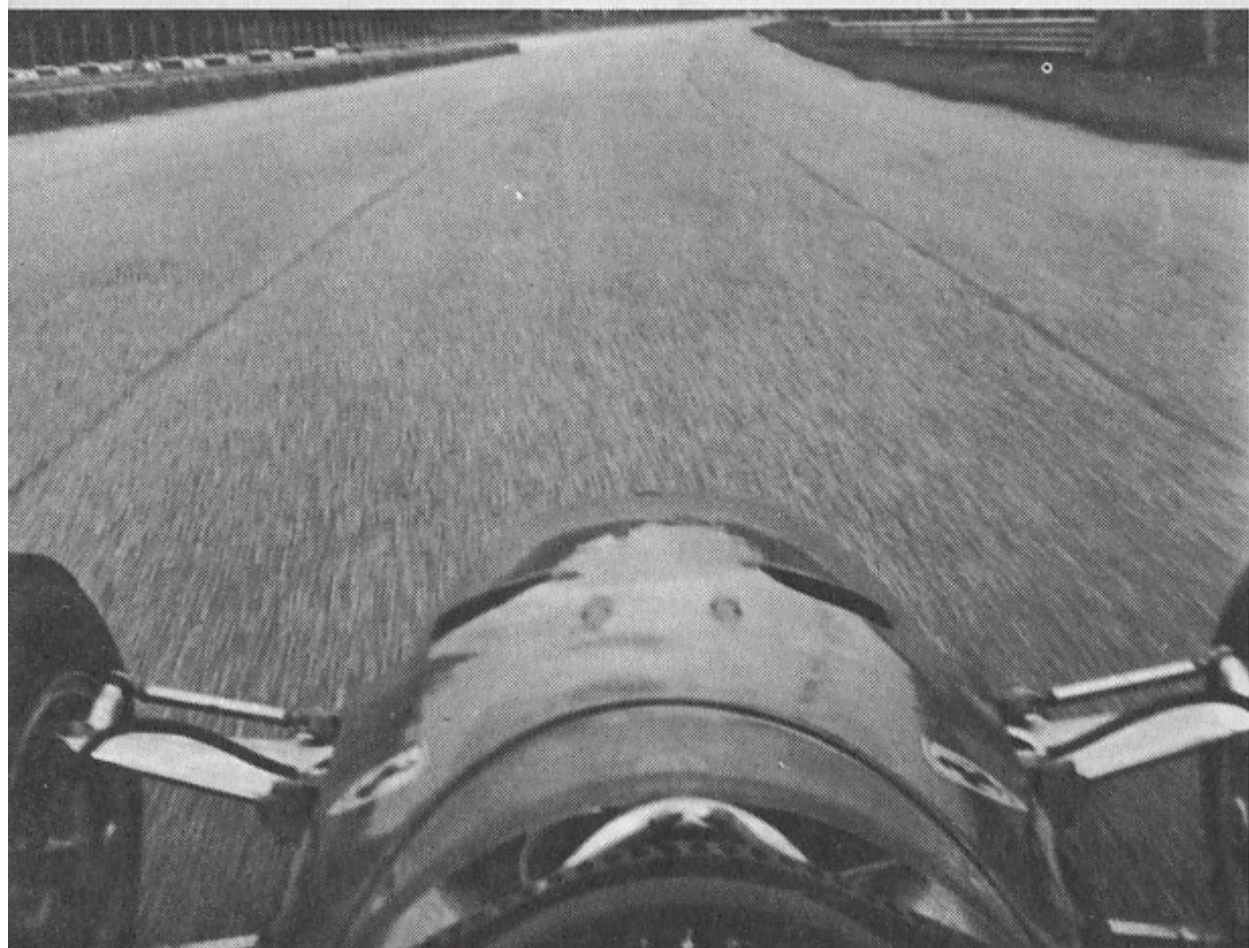




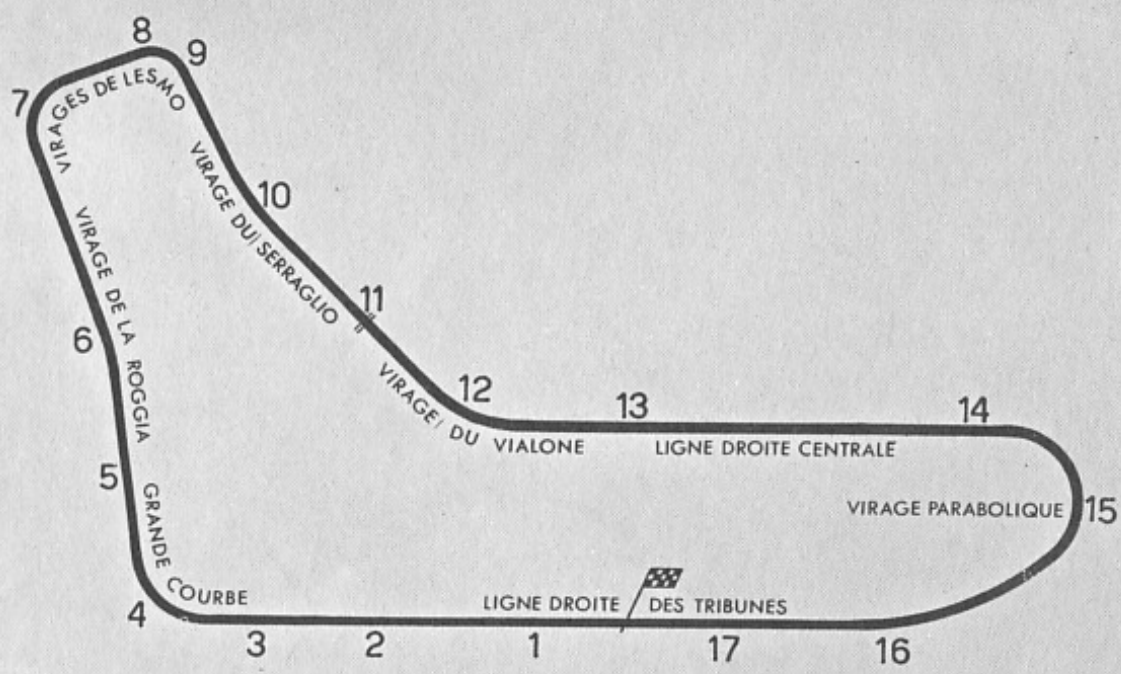
14

cier convenablement le « virage parabolique ». Point 14 : nous avons déjà commencé à freiner et à descendre de vitesse : cinquième,

quatrième. Ici, nous nous apprêtons à passer en troisième sans cesser de freiner. Quand nous serons à hauteur de la ligne blanche que nous aper-



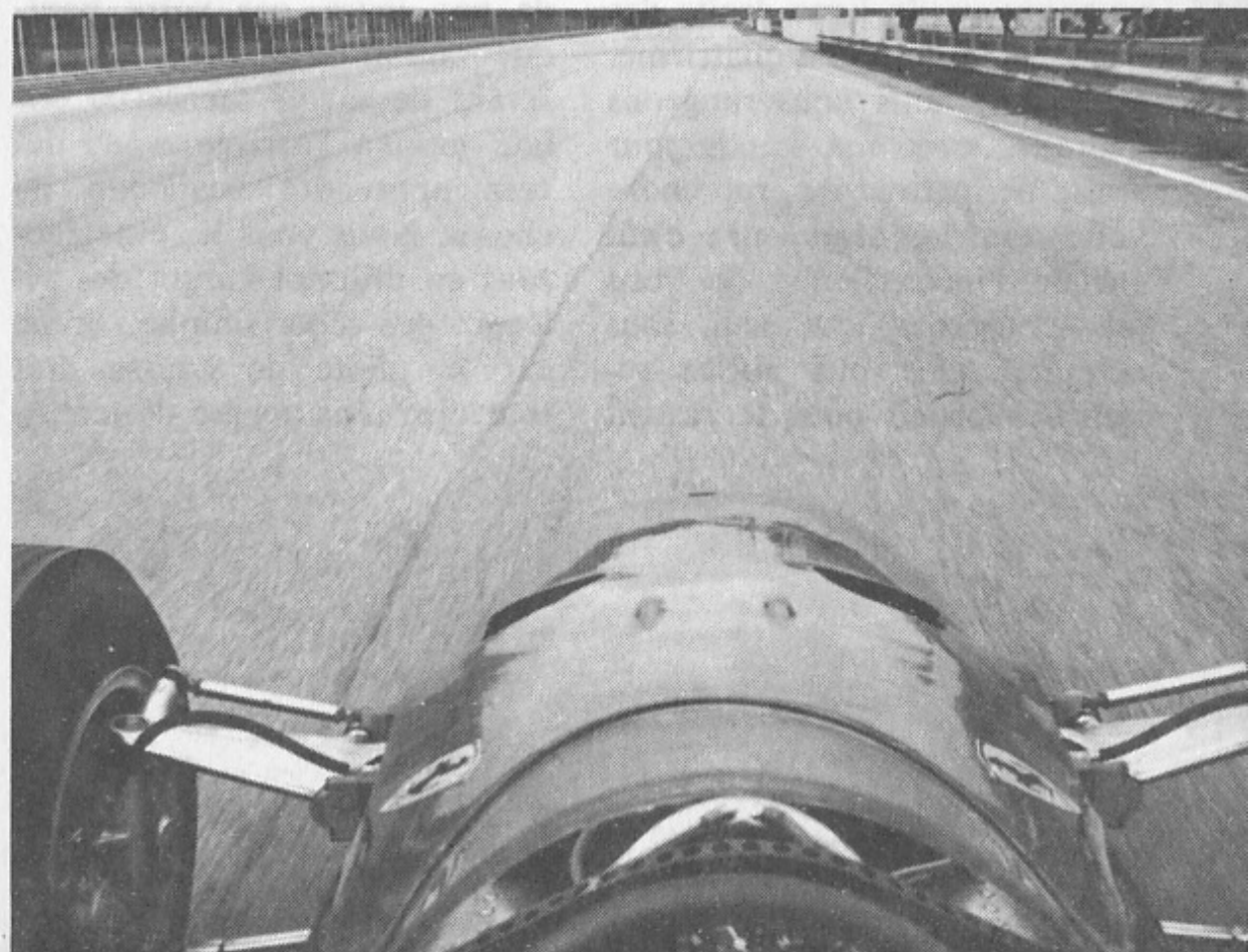
15

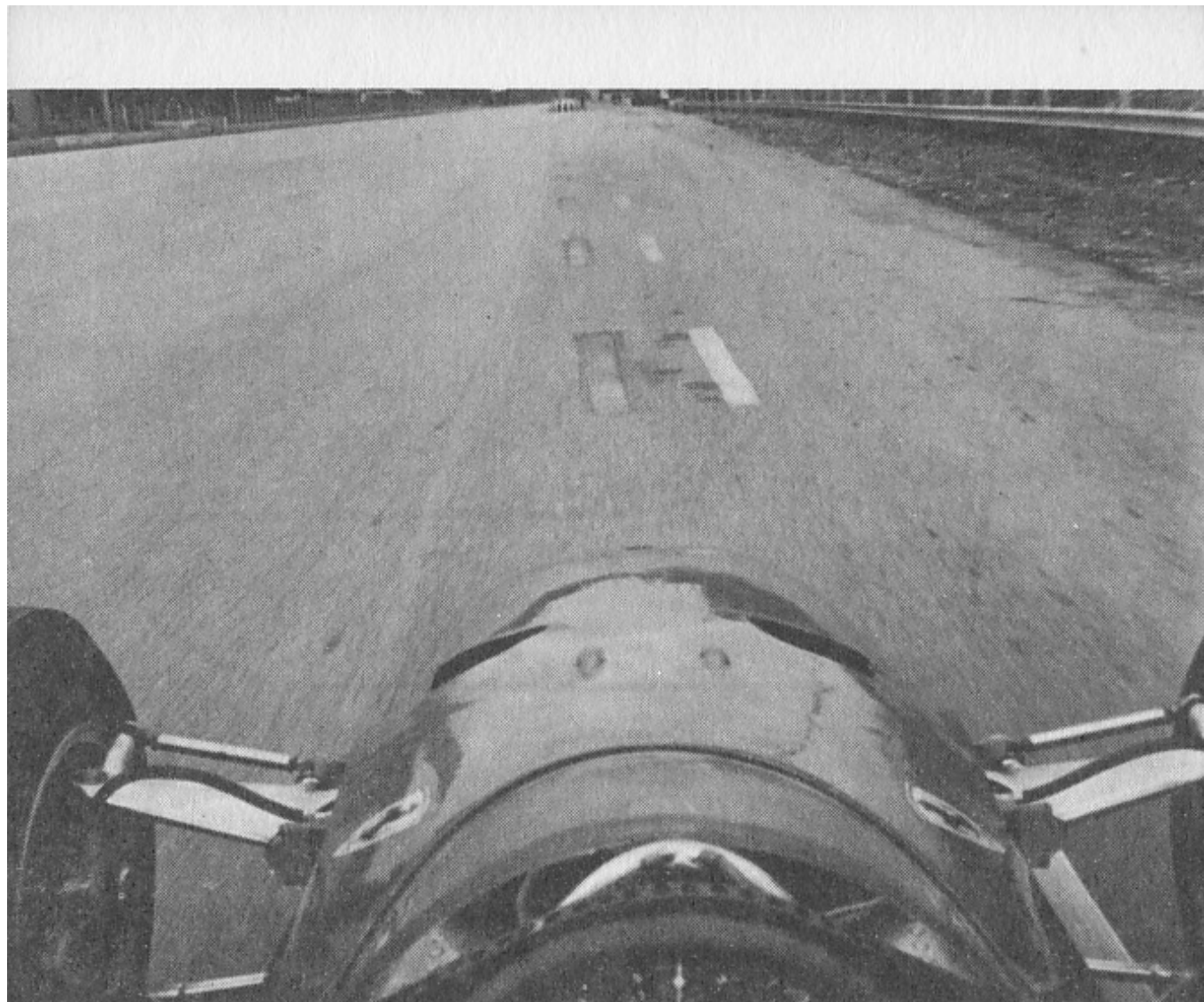


cevons devant nous, nous devons commencer à virer en gagnant la corde. Point 15 : toujours en troisième, nous tirons parti au maximum de l'accélé-

ration de la voiture ; encore quelques mètres et nous changerons de vitesse pour engager la quatrième. Point 16 : quittant le « parabolique », nous

16





17 revenons sur la ligne droite des tribunes, toujours en quatrième. Point 17 : nous nous rangeons à droite, arrêt aux stands pour vous permettre de reprendre votre souffle. Mais oui ; c'eût été de l'inconscience de vous laisser tourner tout seul, sans compter que vous auriez renoncé à courir pour le restant

de vos jours, car votre panique aurait été fort grande. Avant de savoir mener ce bolide jusqu'à l'arrivée, vous devrez apprendre beaucoup de choses. Nous vous les enseignerons en utilisant l'argot des pilotes : des mots simples, brefs, car le pilote de course doit tout dire sans perdre de temps.