

Vécu

DANS LA PEAU D'UN PILOTE DÉBUTANT



Comment faire ses premiers pas sur circuit quand on possède une Porsche ? Entre la peur d'abimer sa sportive, la crainte de ne pas avoir les bons réflexes ou tout simplement l'inquiétude de ne pas posséder le bagage suffisant pour éviter de se rendre ridicule (ou de se faire mal), les interrogations sont légitimes au moment de franchir le cap. Pour vous, pilotes en devenir, j'ai la solution. Prêts à faire le grand saut ?

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : ELLEN PRIESTER ET OLIVIER GUILLOT



Vécu

Il y a ceux qui sont nés dans un baquet, avec un volant entre les mains (c'est rare, je me suis renseigné auprès d'une maternité), et il y a ceux qui se sont longtemps contentés d'admirer leurs pilotes fétiches en pensant que la piste n'était pas faite pour eux. Il y a ceux qui ont attendu toute leur vie pour s'acheter la Porsche de leurs rêves et ceux qui ont toujours souhaité en révéler le plein potentiel sur circuit. Il y en a qui font partie d'un club et qui aimeraient franchir le cap de la piste et d'autres qui aiment leur indépendance mais se verraient bien à fond de sixième sur la ligne droite du Mistral ou des Hunaudières. Soyons clairs, en achetant une Porsche, on embrasse un mythe qui a fait sa réputation sur toutes les pistes du monde. On acquiert, certes, une très belle auto, mais aussi une sportive reconnue au potentiel élevé, impossible à révéler sur route ouverte sans mettre en péril au mieux, son permis, au pire, son intégrité physique ou celle des autres usagers de la route. J'ai appris il y a peu qu'une proportion non négligeable des super sportives du constructeur de Stuttgart (GT3, RS et consort) ne posaient jamais leurs larges pneus sur l'asphalte d'un circuit. C'est un peu comme acheter la combinaison de Thomas Pesquet sans embrasser le rêve secret de touter les étoiles. Bonne nouvelle, la conquête de la piste ne nécessite pas de longues heures d'apprentissage théorique ni les moyens techniques et financiers de la NASA. Direction les Racetrack Days, sur le circuit du Castellet, pour vous en faire la démonstration.

L'INTÉRÊT D'UNE STRUCTURE ADAPTÉE

Pas besoin d'être pilote officiel Porsche pour rouler sur piste. Presque tous les circuits français organisent des journées dédiées aux possesseurs de sportives. On appelle cela des « track days ». Les conditions d'admissions sont souvent assez simples. Outre l'éligibilité de votre voiture, laissée à l'appréciation de l'organisateur, on vous demandera de fournir une attestation d'assurance en règle autorisant le roulage sur circuit en dehors de



1. Leçon n°1 : ne pas se rendre ridicule en attachant son casque !
2. Le débriefing avec mon instructeur Maxence Benech me permet de visualiser les points à améliorer. Ludique et éducatif

compétitions chronométrées (cela doit être précisé sur votre contrat), et vous devrez signer une décharge à votre arrivée. Celle-ci protège l'organisateur en cas de pépin. En gros, vous serez responsable des dégâts que vous pourriez créer lors de vos exploits du jour. Très souvent, on vous préconise de vous munir d'un casque. Et c'est tout ! Vous trouvez cela un peu léger ? Nous aussi. Beaucoup de pilotes du dimanche (il n'y a rien de péjoratif dans mes propos, j'en suis moi-même un...) ont débuté ainsi et ont appris de la sorte. Parmi eux, certains ont goûté aux joies du bac à sable quand d'autres, moins chanceux, sont repartis chez eux à pied, faute d'expérience suffisante. Inutile de vous dire que dans ces cas, l'égo et le porte-monnaie en prennent un coup. Ne riez pas, on pourrait vous citer des noms. Une des solutions pour éviter ces « désagréments » est d'adhérer à un club habitué à ce type d'événements. Vous y trouverez conseils et accompagnement de la part des membres et des organisateurs et bien souvent des moniteurs diplômés (BPJEPS Sport Automobile) seront présents si vous souhaitez apprendre les rudiments de la conduite sur circuit. L'autre possibilité est de vous inscrire au sein d'un organisme dont c'est la spécialité, à la manière des Racetrack Days de Philippe Naniche et son équipe. Celui-ci m'a gentiment proposé de me mettre dans la peau d'un pilote débutant, lors d'une belle journée de septembre, sur le circuit Paul Ricard, au Castellet. L'idée a du sens. Voyez plutôt : une piste réputée, aux larges espaces de dégagement, des catégories bien définies en fonction des voitures et du niveau de leurs pilotes, du coaching grâce à des instructeurs professionnels, une assistance mécanique et un distributeur pneumatique présents sur place, et des packs de prestations adaptés aux besoins de chacun. Bien entendu, tout est prévu pour la restauration et les rafraichissements. Il y a même quelques artistes en lien avec l'automobile pour vous présenter leurs œuvres et des équipementiers tels que Stand 21, présent ce jour, ou le designer de casque bien connu Eric Amato. Adeptes de tranquillité et de discrétion, vous serez heureux d'apprendre que l'événement n'accueille pas de public. Si vous ne souhaitez pas utiliser votre propre voiture sur la piste (ou si vous n'en possédez pas), vous aurez la



possibilité d'en louer une sur place. Idéal pour découvrir « in vivo » les capacités sur piste de la sportive que vous convoitez. N'ayant à ma disposition que ma modeste 944 cabrio, c'est vers cette option que je me suis tourné, laissez-moi vous en faire le récit.

UNE JOURNÉE BIEN REMPLIE

Les sessions de roulage sont réparties en trois catégories : GT, Pro Race et Racing comme nous le verrons par ailleurs. Bien que je possède quelques notions de pilotage, il a été convenu que je me mettrais dans la peau d'un pilote débutant qui fait ses premiers pas sur circuit. Pour ces novices, un pack découverte existe. Il consiste en cinq sessions de trente minutes chacune en catégorie GT (avec sa propre voiture ou une voiture de location présente sur place), avec un instructeur BPJEPS dédié présent à vos côtés pour la journée. A la fin de chaque roulage, soit une cinquantaine de kilomètres, un débriefing personnalisé a lieu au calme, autour d'un rafraichissement ou d'un café, pour faire le point sur ce qui a été acquis et sur ce qui peut être amélioré. Lors de votre première participation aux Racetrack Days, et quel que soit votre niveau de pilotage, on vous demandera de réaliser une première session accompagnée d'un instructeur. Celle-ci vous sera d'ailleurs offerte. Le but est simple : définir votre niveau de pilotage et vous rappeler quelques règles évidentes de sécurité, notamment pour le pilotage en groupe. C'est l'occasion également de se familiariser avec la piste du Paul Ricard, qui bien qu'offrant un niveau de sécurité



1. Eric Amato me détaille avec passion les spécificités de ce casque qu'il a réalisé pour Stéphane Sarrazin. Maxence veille au grain !
2. C'est parti pour trente minutes de bonheur !

particulièrement important, peut également réserver quelques surprises à ceux qui découvrent ce circuit. Toute la journée, la notion de sécurité est omniprésente, un point capital pour l'organisateur Philippe Naniche, et qu'il tient à rappeler à chaque participant lors du briefing obligatoire d'une trentaine de minutes qui a lieu avant chaque journée de roulage. Signification des drapeaux et feux, vitesse maximale dans les stands, équipements obligatoires, consignes de dépassement, descriptif du circuit, tout est fait pour rassurer les pilotes qui découvrent l'endroit ou calmer les plus intrépides. 32 caméras dispersées sur la piste surveillent le comportement de chacun et il pourra vous être demandé de rentrer au stand si vous ne



Vécu



respectez pas les règles. La convivialité, le respect et la sécurité doivent rester les maîtres mots de ces journées. Pour ma part, je n'ai encore jamais roulé sur le Paul Ricard et la tension monte d'un cran quand je reçois ma décharge signée à l'issue de cette réunion. Pas le temps pour autant de me poser trop de questions, on me dirige déjà vers l'instructeur qui m'a été attribué et l'auto qui m'a généreusement été confiée pour l'occasion. Profitons-en au passage pour remercier Eric Amato, d'Amato Design (amato-design.fr), pour le prêt d'un magnifique casque qu'il avait réservé pour Stéphane Sarrazin à l'occasion de l'édition 2011 du rallye Monte-Carlo. A chaque instant je suis saisi par les nombreuses attentions dont font preuve l'équipe organisatrice à mon égard. Partout on sent

1. Le réglage de la position de conduite est capital
2. Le Cayman 718 S confié par Armada-Racing est parfait pour débiter en piste

un grand professionnalisme et une parfaite maîtrise de l'évènement. De quoi rassurer le pilote amateur que je suis avant de prendre le volant pour mon premier run. Impression confirmée quand on me présente Maxence Benech, l'instructeur BPJEPS qui aura la lourde tâche de me coacher pour la journée. Pilote en Formule Renault 2.0, l'homme connaît bien ce tracé rapide et a l'habitude de participer aux Racetrack Days sur le siège de droite, en qualité de moniteur. Il est temps de se diriger vers notre monture, un Cayman 718 S de 350 ch Vert Léopard, confié par l'équipe d'ARMADA Racing (armada-racing.fr). Position de conduite ajustée, mode Sport sélectionné, PASM maintenu et boîte basculée en mode manuel, il faut maintenant s'élaner. Maxence a déjà réglé les rétroviseurs à →



Vécu



sa vue et je devrai ainsi lui faire confiance pour gérer la rétrovision. Je ne pourrai m'en remettre qu'à lui pour appréhender le trafic. Très déroutant ! Un tour pour chauffer la mécanique, tenter d'écouter les instructions fournies par mon voisin, visualiser les zones de freinage et points de corde et c'est parti ! A peine le temps de me dire qu'il faut être fou pour remettre sa vie entre les mains d'une personne que l'on ne connaît pas, que le premier virage, au bout de la ligne droite des stands, nous saute au visage. Freinage appuyé, point de corde, ça passe ! les courbes s'enchaînent et Maxence n'intervient que très rarement. Surtout pour me maintenir hors trajectoire quand une GT3 RS s'approche pour nous doubler. Concentré à l'extrême sur mes freinages et mes trajectoires, j'ai beaucoup de mal à écouter les instructions et je me fie aux gestes de mon copilote qui m'indique de la sorte le moment précis où il faut prendre les freins. Très vite, une complicité s'installe et on se surprend à visualiser le tachymètre dans la ligne droite du Mistral : plus de 240 km/h avant le freinage de la chicane qui la coupe en son milieu. A peine le temps de commencer à prendre ses marques qu'il est temps de rentrer aux stands après un dernier tour pour refroidir la mécanique. Les premières trente minutes se sont écoulées en l'espace d'un instant. Incapable de me dire si j'ai été bon ou mauvais, je ressorts de cette session avec un énorme sourire qui barre mon visage. Quel plaisir ! Et quelle voiture aussi ! Avis à ceux qui trouveraient le Boxer 4 du Cayman 718 S un peu faiblard ou peu démonstratif : allez faire un tour avec sur circuit et on en reparlera à votre retour ! Plein comme un œuf, bourré

1. On se concentre sur les trajectoires et on fait confiance au coach pour gérer le trafic !
2. L'excellente équipe de Mougins Auto Sport est présente pour l'assistance mécanique

de couple à bas régime et ne rechignant pas à monter dans les tours dans un rôle plaintif, ce moteur n'a pas à rougir de se trouver sous le capot d'une Porsche. Il n'a d'ailleurs rien de ridicule face à ses grandes sœurs à moteur en porte à faux, et le comportement particulièrement neutre du Cayman saura rassurer les porschistes débutants. L'outil idéal pour débiter sur circuit. Les sessions se succèdent au cours de la journée et chaque débriefing est l'occasion de mettre en avant un point à améliorer. Très pédagogique, Maxence prend le temps, schémas à l'appui, de m'expliquer le bon comportement à adopter. A quelques reprises, une main salvatrice sur le volant pour corriger une trajectoire un peu trop ambitieuse ou une amorce de survirage un peu trop prononcée nous évitera de jouer la toupie dans le bas-côté. Car avec le temps,





la confiance s'installe et les premières grosses erreurs ont vite fait de vous rappeler qu'on ne s'improvise pas pilote en une journée. Comme toujours, les bons moments passent trop vite et il est déjà temps de rendre les clés, en n'oubliant pas de remercier mes hôtes.

BRAN

Je me suis a-mu-sé ! Comme jamais je n'avais pu m'amuser auparavant sur circuit. Simple-ment parce que je me sentais en sécurité mais aussi en confiance. Grâce à ses larges zones de dégagement, le circuit Paul Ricard permet de vous ôter de la tête la vision désastreuse d'une voiture pliée contre un rail de sécurité, et la présence d'un instructeur diplômé à vos côtés, calme, diplomate et pédagogue permet d'être rassuré afin de progresser à son propre rythme. Philippe Naniche aime décrire ses Racetrack Days comme des récréations pour de grands enfants avec de gros jouets. C'est exactement ce que j'ai ressenti lors de cette fabuleuse journée. Apprendre en s'amusant, n'est-ce pas la meilleure façon de progresser ? Étais-je ici, c'est un peu comme à l'école, on se fait plein de petits camarades ! Alors qu'attendez-vous pour vous lancer ? Un grand merci à Maxence Benech pour ses conseils avisés. Vous pouvez le suivre, le soutenir ou le contacter pour des séances de coaching sur son Instagram benechmaxence. Merci à Olivier Guillot qui a immortalisé mes « exploits » sur piste. Ses tirages, dans le cadre des Racetrack Days sont disponibles sur le site www.pictures-tracks.fr. Vous pouvez le contacter au 06 63 68 39 04 ou par mail : oa.guillot@gmail.com pour tout projet photo. ●



PHILIPPE NANICHE ET LES RACETRACK DAYS DU PAUL RICARD

Amateurs de pilotage et de Porsche, le nom de Philippe Naniche ne vous est sans doute pas inconnu. Organisateur avec son équipe du ROSCAR GT Challenge (un challenge GT multimarques labellisé FISA), il gère également le Club 911 IDF qui organise des sessions de roulage pour les possesseurs de GT sur les plus beaux tracés français. Passionné d'automobiles et de circuits, il nous raconte l'aventure des Racetrack Days :

« On a commencé en 2009 en partant d'un simple constat : la plupart des structures qui organisaient des track days manquaient d'une véritable organisation et n'offraient pas toujours les éléments de sécurité pour se faire plaisir en toute décontraction. Bien souvent, il n'y avait aucun accompagnement pour les novices et il fallait apprendre par soi-même ou au contact d'autres participants. Bien-sûr il était toujours possible de se faire assister par un instructeur, mais rares étaient les amateurs capables d'avouer qu'ils en avaient besoin ! De ce fait, beaucoup de possesseurs de GT étaient refroidis à l'idée de se jeter dans la fosse aux lions et de risquer leur précieuse voiture. Je voulais vraiment organiser des événements qui soient accés sur la sécurité, la qualité et le service. Ainsi sont nés les Racetrack Days. La piste du Paul Ricard nous apporte toute la sécurité dont nous avons besoin avec ses larges zones de dégagement. C'est une piste mythique empruntée par les Formule 1 et elle permet d'atteindre des vitesses rarement atteintes sur d'autres circuits. Le soleil y règne une bonne partie de l'année. C'est un autre atout majeur. Pour terminer sur la notion de sécurité, 14 équipes de deux commissaires sont réparties tout autour de la piste et le circuit est équipé de 32 caméras commandées depuis un centre névralgique. Des véhicules d'intervention sont présents en permanence aux abords de la piste, prêts à entrer en scène au moindre problème. Même si ça peut déplaire à certains, nous imposons lors d'un premier roulage avec nous une session de 30 minutes avec un instructeur. Séance que nous offrons. Cette année, ce ne sont pas moins de sept week-ends qui sont organi-

sés sur le Paul Ricard, soit une quinzaine de journées de roulage, entre Mars et Novembre, toujours sur le grand tracé F1 de 5,8 km. Outre la présence d'instructeurs professionnels, disponibles à la demande, nous proposons une assistance mécanique assurée par Mougins Auto Sport, mais nous avons aussi le soutien de Pirelli pour la partie pneumatiques, par l'intermédiaire de leur distributeur exclusif Ivato. Nous offrons la possibilité de louer une GT sur place et nous pouvons vous proposer différentes formules, en fonction de la durée de roulage souhaitée et du niveau de performances désiré. Du Cayman S à la 991 GT2 RS, il y a de quoi se faire plaisir !

Pour bien répartir les forces en présence, nous avons créé trois catégories. La première, dénommée « GT » concerne des GT de série d'environ 350 ch minimum et regroupe des pilotes de tous niveaux avec un maximum de 50 inscrits. La seconde, appelée « Pro Race », limitée à 40 voitures, est destinée à des pilotes expérimentés au volant de voitures de 400/450 ch minimum. Environ 80 % sont des GT de série et 20 % sont des voitures de compétition. Enfin, la dernière catégorie, que l'on a baptisée « Racing », s'adresse uniquement aux voitures de compétition homologuées et aux prototypes qui roulent exclusivement en pneus slicks, avec un maximum de 40 inscrits également. Chaque catégorie dispose de cinq sessions de trente minutes qui se répartissent sur la journée. Croyez-moi, c'est bien suffisant pour repartir rassasié ! En complément du pack « découverte pilotage GT » dont tu as pu bénéficier, nous proposons également des packs de perfectionnement destinés à la catégorie Pro Race. Comme pour le pack découverte, un instructeur BPJEPS accompagne le pilote pour ses cinq sessions de la journée, avec, à la fin de chacune, un débriefing, idéal pour améliorer son pilotage en toute sécurité. »

Racetrack-days.com
1209 Bis chemin des Campellères
06250 Mougins
Tél : 09 83 90 91 93
Contact :
team@racetrack-days.com