



JULIENGEDET
COACHING SPORT AUTO

**ATELIER
DE LA PERFORMANCE**

LES 4 PILIERS D'EXCELLENCE DU PILOTAGE AUTOMOBILE

TOUT CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR POUR
VOUS LANCER DANS LE PILOTAGE AUTOMOBILE
ET VIVRE VOTRE PASSION



Gentlemen drivers (and Ladies of course), Welcome on board !

Voici l'essentiel de ce que vous devez savoir pour piloter sur circuit et conduire sur route sereinement.

POURQUOI CET EBOOK ?

Depuis plus de 20 ans sur les circuits lors de mes coachings, stages et compétitions, je ne croise que des pilotes et amateurs qui ont osé se lancer un jour. Mais bien plus nombreux sont ceux dans l'ombre qui n'ont pas osé, pas tenté, pas passé le cap.

Certes le pilotage automobile peut paraître très technique, hors de prix, voire même réservé à une élite mais il est aussi possible de voir les choses différemment, de changer d'angle de vue. Pour beaucoup, côtoyer ce milieu, pratiquer, courir en compétition représente un « rêve de gosse ». Evidemment, comme vous le savez, continuer de rêver en espérant que cela vous tombe dessus ne suffira pas à réaliser vos rêves.

Ceci étant, en prenant un peu de recul, est-ce que le propre d'une évolution ne serait pas de profiter de votre âme d'enfant avec insouciance pour l'impulsion et de nos compétences et implications d'adulte pour y parvenir ?

Connaissez vous le proverbe : « Le meilleur moment pour planter un arbre c'était il y a 20 ans, le 2ème meilleur moment, c'est maintenant ».

Le niveau général sur circuit n'a jamais été aussi élevé qu'aujourd'hui, et à la fois l'accès à l'information, à l'initiation, à la pratique et au perfectionnement n'a jamais été aussi simple.

Vous avez des notions, mais si vous souhaitez vous lancer sur d'excellentes bases et prendre le temps d'apprendre à vraiment piloter, venez, je vous embarque sur ce que vous devez savoir pour y accéder, vous faire plaisir et progresser vite et bien.

Directement issu de la compétition de haut niveau, soyez rassurés, tout ce dont je vais vous parler ici est accessible pour vous.

Techniquement, tout l'art du pilotage est finalement le fait de jouer avec les lois physiques. Mais il existe d'autres types de lois à comprendre et à maîtriser. Plus subtiles ou abstraites, je vais faire en sorte de les décortiquer pour vous permettre de mieux comprendre ce qui fait la différence entre un excellent pilote et un pilote normal. Au delà de la technique, l'approche mentale aura une place déterminante dans la perception de ces lois.

Probablement comme vous, gamin, je rêvais d'être pilote. Pour être franc, en vrai, il n'y a que ça qui m'intéressait. Alors que jamais l'idée d'être champion du monde ne m'a traversée l'esprit, ce qui me plaisait par dessus tout c'était d'apprendre, de comprendre, d'expérimenter, d'être meilleur que la veille. Une sorte de championnat du monde personnel qui dure une vie. Je n'avais aucun don particulier, sauf celui d'avoir grandi avec un mantra précieux dans mon éducation : « Quand on veut, on peut ». Aussi puissante que soit l'idée, cela ne reste que de la théorie. Sans efforts nécessaires et appropriés, sans routine, sans certitudes, ces notions sont stériles et illusives.

Fort de ça, depuis plus de 30 ans, habité par la volonté de donner du sens à ce que je propose, je me suis passionné dans l'accompagnement de chaque personne intéressée par ce domaine, à transformer la théorie en pratique.

Dans cet ebook, je vous embarque dans cette dynamique de mindset de gagnant, en commençant par vous redonner toutes les bases techniques du pilotage auto, ainsi que des points communs avec d'autres sports.

Oui ! le sport auto est un sport :) Comme tout sportif travaille à l'entraînement ses basiques, tout musicien travaille ses gammes, un pilote travaille et

revisite régulièrement ses standards, afin « d'éveiller » sa motivation, ses compétences et sa performance.

A la fin de cet ebook, vous découvrirez ce que 99,9% des milliers de clients que j'ai accompagné au travers de mes différentes formations, stages, coachings ou compétitions ont su adopter uniquement grâce à la pratique et une implication hors norme.

Je m'appelle Julien Gedet, je suis pilote et entraîneur de pilote professionnel sur circuit asphalté et glace et j'accompagne tous ceux soucieux de prendre confiance, progresser et performer. Qu'ils puissent un jour se donner les moyens de réaliser leurs rêves de gosse et s'accomplir de la même manière dans tous leurs domaines de vie.

CE QU'ILS EN PENSENT :

Yannick Alain *****

«J'ai adoré mon expérience avec Julien et son team, l'humain, bien sûr, qui ramène de la simplicité, de l'humour, beaucoup de passion (et de patience aussi), mais surtout, d'un point de vue professionnel et pédagogique, Julien et son team ont ce petit supplément d'âme et cet incroyable savoir-faire « faire » qui nous met dans le bain immédiatement et qui nous rend, à la fois confiant quel que soit notre niveau, et à la fois très humble face aux différents défis qui s'ouvrent à nous pendant cette journée.

Je le referai, et j'en parle tout le temps autour de moi, ça m'a vraiment marqué !!! »

Gaëtan Baudouin *****

« J'ai contacté Julien pour une formation de pilotage sur piste, il m'a permis de mieux comprendre les leviers de la performance sur circuit.

Il est très bon pédagogue et a su s'adapter à mon niveau et aussi à ma manière d'apprendre.

Je suis très impressionné sur ma progression en 2 jours avec lui, l'infrastructure de l'atelier de la performance est très complète (salle de sport / simulateur).

Très ouvert, il m'a donné de nombreux conseils pour mon projet futur.

P.S. : Le mix simulateur / piste est un vrai plus. »

Gaëlle Beau *****

«Expérience géniale ! A refaire !

Julien est un coach très à l'écoute qui vous met en confiance et à l'aise. Rien à voir avec les stages de pilotage que l'on trouve habituellement... Je recommande si vous souhaitez vraiment découvrir le pilotage sur circuit ! »

Etienne CATTEAU *****

"Les hommes se plaisent à penser qu'ils peuvent se débrouiller seuls, mais l'homme, le vrai, sait que rien ne vaut le soutien professionnel et les encouragements d'un bon entraîneur" Julien m'aura permis de vivre une saison Mitjet 2017 exceptionnelle.

Partir à 15s de la pôle à la première course et se retrouver à seulement 2s à la dernière course en 7 meetings, autant dire qu'il faut une expertise de la conduite auto sport dont a fait preuve Julien, mais pas seulement.

Ces performances ont été atteintes aussi, grâce à ses nombreuses qualités, comme savoir donner du feedback descriptif au bon moment, à m'aider à réfléchir sur l'expérience que nous étions en train de vivre, créer une relation positive et respectueuse basée sur une confiance mutuelle, et s'employer à utiliser des techniques d'écoute active pour recevoir l'information correctement, et le tout dans une ambiance chaleureuse et stimulante. Je recommande donc vivement Julien grâce à ses compétences hors pair.

Vivement une nouvelle saison de course ! Sportivement vôtre.

1^{ER} PILIER

LA TECHNIQUE





1 - LES BASES TECHNIQUES

— POSITION DE PILOTAGE „FAIRE CORPS AVEC LA VOITURE“

Lorsque j'installe un nouveau pilote dans une auto de course ou une sportive, avant même de rentrer dans les techniques de pilotage, le point de départ à soigner est l'installation. En fonction de la morphologie de chacun, nous validons ensemble que chaque commande est accessible facilement.

Soyez rassuré, même s'il n'est pas si évident de trouver sa position définitive en statique, vous aurez la possibilité d'ajuster les derniers détails après avoir pris quelques virages pour valider.

L'essentiel dans ce premier basique est de comprendre qu'une fois à bord d'une voiture en tant que pilote, vous aurez la responsabilité de TOUS les mouvements de caisse. La chasse aux excuses commence maintenant ! A aucun moment un excellent pilote ne peut dire « Je ne sais pas ce qui s'est passé, la voiture a fait ceci ou cela ». Contrairement à l'équitation où l'animal peut avoir un comportement imprévisible, ici vous avez la responsabilité de faire corps avec la voiture.

Voyez-vous cette image du centaure dans la mythologie grecque ? Un guerrier sur un cheval qui ne forment plus qu'un ? C'est exactement ça, dorénavant en faisant corps avec la voiture, vous serez la voiture.

Une bonne position de pilotage (ou de conduite d'ailleurs) consiste à obtenir au mieux tous les « retours d'informations de la voiture », tous vos sens en éveil.

Chacun sa morphologie mais il y a des tendances valables pour tous :

- Plus vous serez assis bas, meilleur sera le ressenti : le centre de gravité sera plus bas et ainsi les mouvements du corps engendrés par les mouvements de caisse seront moindres. Imaginez vous la différence de sensation si vous pilotez un kart, ou un Renault Espace I des années 80 !
- Bras et jambes jamais tendus à 100% afin d'éviter les courbatures et les crampes.
- En position neutre (roues droites, mains à 9h15) choisissez une flexion du coude autour de 120° afin d'avoir autant la force nécessaire, que la précision ou la rapidité.
- Le bassin légèrement avancé (pas les fesses dans le fond du siège) de manière à compenser la courbure naturelle du dos. À chaque gros freinage, la tête étant au repos, au plus près de l'appui-tête, la retenue de l'arrière vers l'avant ne sera que plus facile. A noter qu'une tête pèse environ 8 kg. Lors d'un fort freinage, elle peut en peser x2, x3 en Gt, x6 en F1!!!
- Epaulles bien appuyées sur le dossier.

Voici à quoi ressemble un pilote bien installé :



NB : pour aller plus loin voici une vidéo YouTube sur la position [ICI](#)

La position des mains sur le volant est à 9h15, vous l'avez déjà entendu. Alors pourquoi à votre avis?

Imaginez que le volant est un cadran de montre. Pour les accros du digital et des montres connectées qui ont oublié à quoi ressemblait l'horloge de chez Mémé, placez votre main gauche le plus à gauche du volant et la main droite le plus à droite possible!

Cette recherche de symétrie (gauche-droite et haut-bas) est idéale au niveau morphologique : les deux mains tombent ainsi en face des deux épaules et rien de plus facile et de plus précis que de tourner un volant par ses deux «extrémités ». Pour comprendre cette logique, prenez l'exemple du pédalier de vélo, ou bien d'une croix pour démonter un écrou de roue : pour avoir de la force et de la précision, les 2 mains ou 2 pieds travaillent de manière diamétralement opposée.

« Oui c'est évident Julien... blabla ! » Certes Michel, mais pourquoi je te croise sur la route avec la mains gauche en haut du volant, prêt à mettre un coup de volant incontrôlé pour éviter le moindre écureuil?

En aparté, que tous les « Michel » me pardonnent, j'ai choisi ce prénom, qui m'est sympathique, pour désigner l'avatar du conducteur ou pilote dont le comportement pourra vous servir à considérer de lui que :

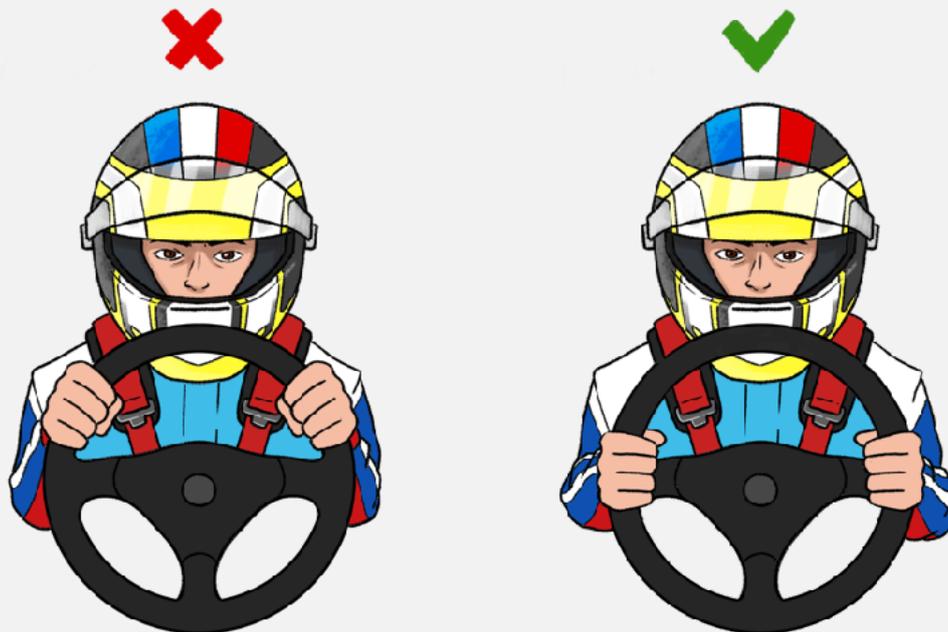
-« c'est pas mal ce que tu fais Mich,»

-« mais si tu es d'accord, on va sûrement faire différemment ! »

J'ai d'ailleurs une série de vidéos sur YouTube intitulée « les crashes de Michel » que j'alimente pour décortiquer les raisons d'une acrobatie et in fine, comment faire différemment.

Revenons à notre position sur le volant, les raisons d'un choix instinctif différent de l'idéal sont multiples. Alors tant que les auto-écoles apprendront à se suspendre à son volant à 10h10, ce qui est extrêmement inconfortable et anti-mécanique (oui oui, ça va aussi loin que ça !), que aussitôt le permis en poche, cela incite chacun à s'inventer des positions...extra-terrestres (je pèse mes mots, si je les prenais en photos, vous seriez surpris), alors je clamerai haut et fort ce principe d'équilibre et de symétrie !

En ligne droite, vos deux mains et bras sont juste en contact léger sur le volant :



Élément important, en courbe ou virage, imaginez le volant comme les deux poignées d'un cerf-volant : la main coté intérieur du virage tire avec précision, l'autre main verrouille l'angle au volant.

Enfin, pour vous régler en hauteur, vos yeux seront juste au-dessus du tableau de bord (j'en ai vu essayer juste au dessous... bon, c'est moins précis...). Blague a part, j'insiste sur ce point car naturellement on s'assoit trop haut, pour avoir l'impression de « contrôler visuellement les abords de la voiture ». En manoeuvre, en créneau, pourquoi pas, mais sur piste et route hors agglomération, c'est différent.

Je m'explique : disons pour simplifier que le temps de réaction est de 1s. Regarder les 10 premiers mètres devant la voiture est-ce vraiment utile? le calcul est simple : à 30 km/h, vous parcourez 3x3, soit 9m environ à la seconde, à 130 Km/h 13x3 soit 39m à la seconde.

Si vos yeux scrutent et sont occupés instinctivement sur ces premiers mètres devant la voiture, c'est un peu comme si vous regardiez dans le rétroviseur !

Quoi que vous fassiez, le temps de réagir, la première seconde sera déjà « écoulée ». Comprenez ainsi que plus vous vous programmez pour regarder loin en levant les yeux, plus votre cerveau sera « occupé » à anticiper. Plus vous êtes positionné pour « viser près », plus il sera focus sur les premiers mètres devant la voiture, sans voir ce qui arrivera à plus de 2 secondes. Question de choix, nous en reparlons un peu plus loin.

NB : En terme de temps de réaction, la prévention du risque routier parle souvent de 1s de temps de réaction, en réalité pour un conducteur en forme c'est plutôt 0,5/0,6s, pour un bon pilote 0,35 et pour un extra pilote type F1, autour de 0,2s.

— LES TRAJECTOIRES

Le choix de la trajectoire sur un circuit permet de révéler tout le potentiel et l'efficacité pure de la mécanique que vous avez entre les mains et sous les pieds.

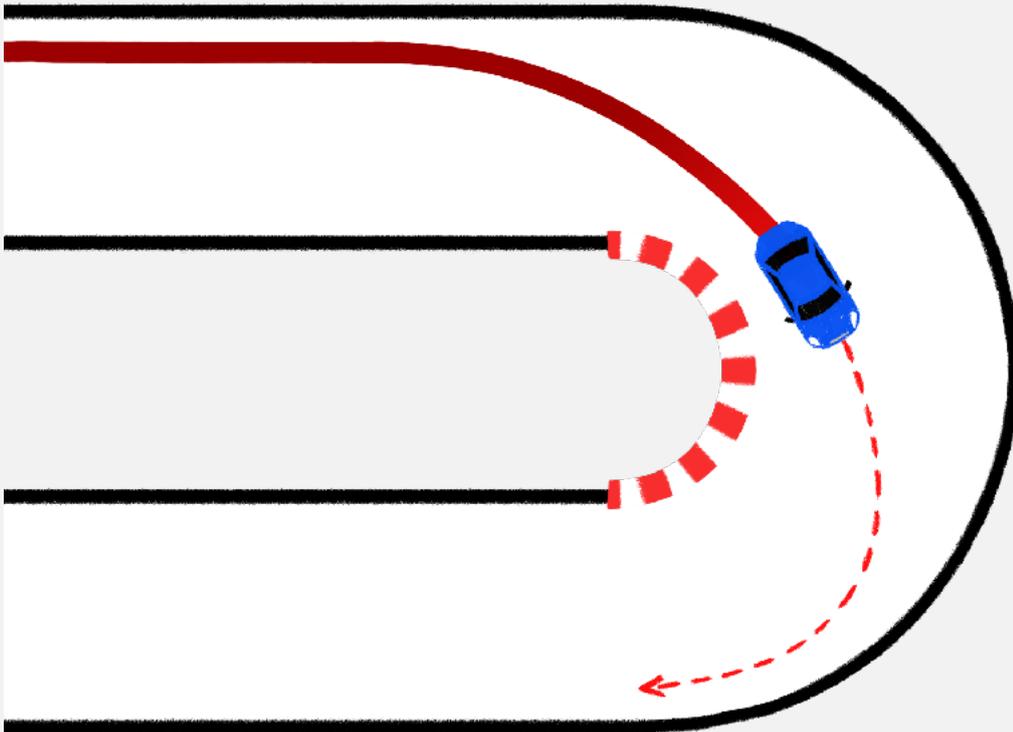
La meilleure trajectoire n'est pas celle qui paraît la plus simple, mais celle qui vous permet d'avoir le meilleur chrono au tour.

Naturellement nous aurions tendance à choisir une trajectoire « courte » afin d'entrer dans chaque virage avec la distance la plus courte sur la première moitié du virage.

C'est la « trajectoire instinctive ».

Elle se présente de la façon suivante pour un virage donné :

- Vitesse d'entrée importante
- Braquage tôt



Avantage : peu de distance parcourue à l'entrée du virage

Inconvénient : en milieu du virage, la vitesse mini est obtenue trop tard dans le virage et oblige à parcourir beaucoup de distance en sortie de virage

Conséquence : la vitesse de sortie est moyenne et la vitesse maxi dans la ligne droite suivante ou la portion de circuit suivante aussi.

Alors comment construire LA « trajectoire idéale » ? :

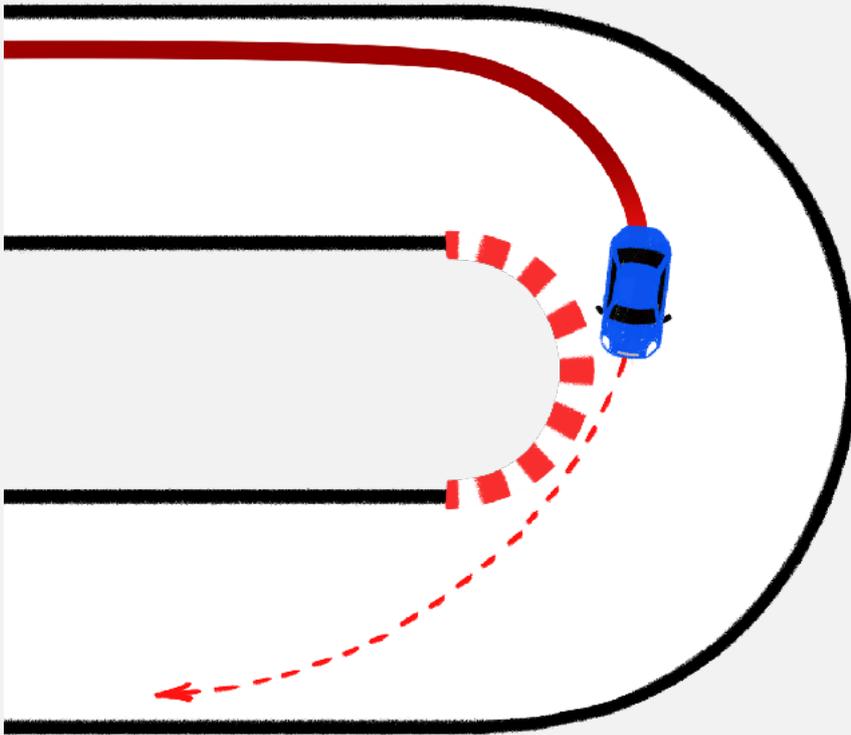
C'est la trajectoire qui permet d'optimiser « l'efficacité mécanique », c'est à dire celle qui vous permettra d'être fluide tout en étant rapide et constant.

L'usure des pneumatiques, des freins, des trains roulants de la voiture sera moindre tout en obtenant un meilleur chrono.

La philosophie de cette trajectoire est dictée par la logique suivante, de manière rétro-active :

- 1 - Pour arriver vite en bout de ligne droite, il faut être sorti le plus vite possible du virage
- 2 - Pour être sorti le plus vite possible, il faut avoir accéléré le plus tôt possible, les roues le plus droit possible (En effet, l'action de tourner les roues freine énormément la voiture. Vous avez déjà poussé une voiture à la main les roues braquées ?)

3 - Pour accélérer le plus tôt possible, les roues le plus droit possible, il faut avoir fait tout ce qui est contraignant à l'entrée du virage. C'est à dire : freiner, rétrograder et tourner pour que la voiture ait pivoté quasi à l'angle souhaité.



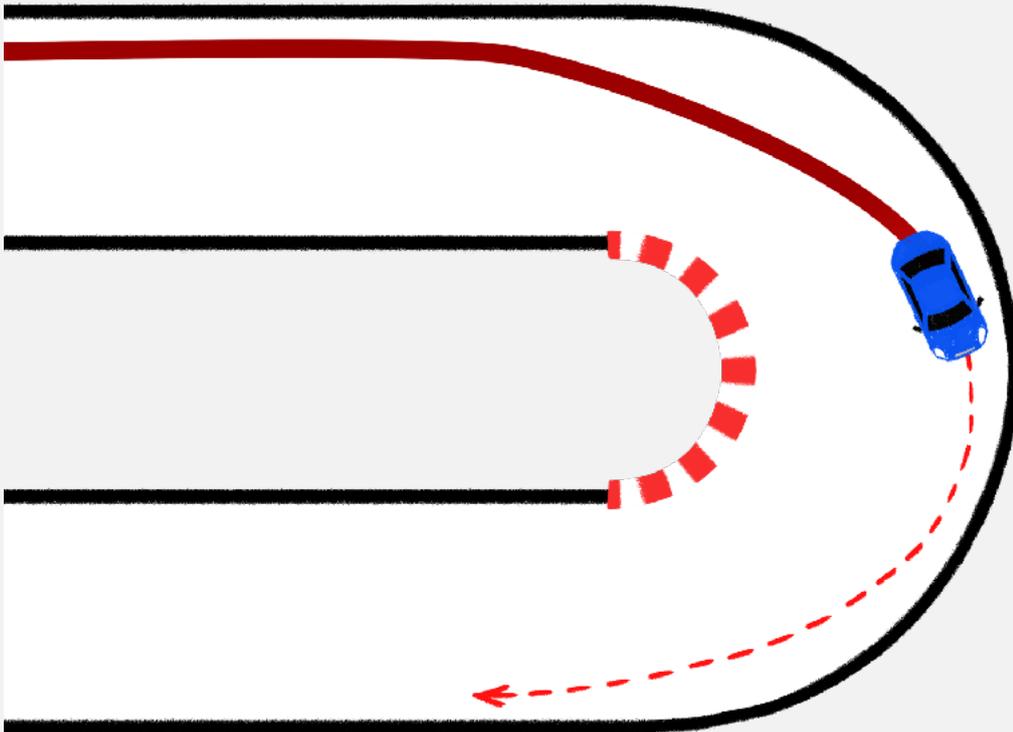
Pour résumer la philosophie :

Sacrifier l'entrée du virage pour en favoriser la sortie.

Pour les enchaînements de plusieurs virages, sacrifier les premiers virages afin d'optimiser les suivants et ainsi obtenir une meilleure vitesse maximale.

Par rapport à une trajectoire instinctive, il y aura, certes, une perte de quelques centièmes ou même de quelques dixièmes de secondes à l'entrée du virage. Toutefois, la position de la voiture en milieu de virage, sa vitesse, son orientation par rapport à la suite du circuit permettront de ré-accélérer plus tôt et plus fort. De sorte que vous gagnerez 3-4 fois le temps « sacrifié » à l'entrée. Cette action sur chaque virage donne des écarts de vitesse et de chrono sur un tour complet.

Notez qu'il existe aussi une « trajectoire d'urgence », très intéressante en circuit. D'une, elle offre un plan B rassurant, et de deux, elle permet, malgré un freinage trop tardif ou une vitesse d'entrée trop élevée, de quand même réussir à négocier le virage.



Elle se présente de manière suivante :

Suite à un freinage (trop) tardif, après avoir tenté d'inscrire la voiture dans le virage, remettez les roues droites le plus longtemps possible de manière à décélérer au maximum, avant d'estimer que la vitesse minimale est correcte pour accepter de tourner dans le virage.

Bien sûr, oubliez la notion de performance sur ce type de virage, mais cela vous permettra de réajuster votre repère de frein au tour suivant. Votre pneu ne sera jamais plus efficace que lorsqu'il « travaille » roue droite. D'où cette subtilité à retrouver une portion de « ligne droite » dans le virage.

NB : Pendant toute la phase de fin de frein, les roues les plus droites possibles, votre regard sera naturellement attiré par « le décor » : l'extérieur du virage qui se rapproche de manière involontaire. Il est essentiel de se forcer à viser son point de corde idéal, même s'il semble s'éloigner. En effet, plus la situation semble délicate, plus votre cerveau a besoin d'un objectif précis, d'une cible.

— LE FREINAGE

Avez vous déjà entendu cette maxime : « Pour aller vite, il faut savoir freiner » ?

Etrange non? C'est pourtant la clé de la performance. Le principe physique est assez simple :

L'accélérateur permet certes d'aller vite, mais le frein est un allié précieux car il permet d'entrer à la bonne vitesse dans le virage, mais aussi de faire pivoter l'auto dans le virage. Plus le frein sera efficace, plus cette phase sera courte et plus vous pourrez reprendre l'accélérateur tôt. Tout est là !

Alors comment réduire cet espace-temps sur la pédale de frein? En rendant la décélération la plus efficace possible.

Concrètement : plus vous allez vite, plus vous pouvez et devez freiner fort. Plus vous freinez, moins vous avez de vitesse, moins vous aurez besoin de frein (au risque le cas échéant de bloquer les roues ou de déclencher l'ABS). Cette idée induit donc ce qu'on appelle un freinage « dégressif ».

Ce principe est simple à appliquer avec les roues droites pour un arrêt complet : pour un freinage de 200 à 0km/h par exemple. Sauf que dans la vraie vie on arrive peut être à 200, mais on va garder une vitesse résiduelle de passage dans le virage, par exemple autour de 60km/h pour une épingle. Cette vitesse ne sera atteinte qu'au milieu du virage, donc après action au volant.

Pour vous imaginer l'efficacité au frein, l'idée est d'aller chercher 100% du frein (en considérant qu'à 101% les roues bloqueraient ou l'ABS se déclencherait) puis de se placer juste en dessous de cette limite en soulageant c'est à dire en « dégressant » petit à petit.

Cette notion de dégressivité est plutôt subtile car vous n'allez pas relever le pied du frein centimètre par centimètre, trop compliqué et trop peu précis.

Ce que nous faisons répéter à chaque freinage lors des stages de pilotage, est de bien se caler avec la jambe gauche sur le cale pied et après avoir freiné fort, de faire en sorte de « décriper les orteils ». Ainsi la pression de frein baisse très progressivement.

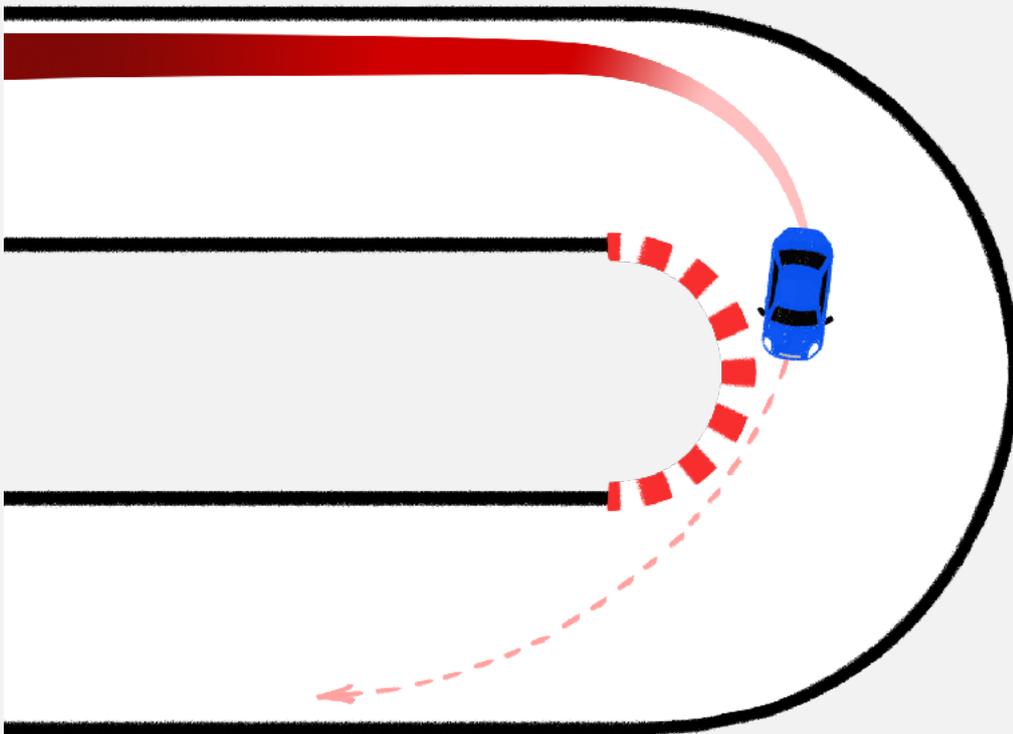
L'idée est donc littéralement « d'attaquer avec autorité » la pédale de frein dès la première microseconde de zone de freinage, puis de diluer petit à petit cette pression de manière à ce que si vous aviez un passager, il soit incapable de sentir à quel moment vous avez totalement retiré le pied du frein, voyez-vous l'idée ?

Lorsque j'amène un passager en baptême piste, en pneus slick sur une auto de course ou sur la glace avec des pneus cloutés, il est d'abord très surpris par le côté tardif du frein, puis de cette fameuse « attaque » de pédale (je vois dans mon champs de vision sa tête basculer en avant à chaque freinage), puis il se demande quand je vais arrêter de freiner tellement cela dure dans le virage.

Cette attaque de pédale est la clé pour gagner 10-15m de distance de freinage (ce qui est énorme) et très safe car souvent les roues sont droites à ce moment là, donc peu probable que les roues bloquent dans cette phase à haute vitesse. Même si c'était le cas, il est très facile à gérer car peu de mouvement de caisse parasite puisque en ligne droite : juste à « dégresser » instantanément pour récupérer de l'adhérence.

Pour faire simple, votre pédale de frein a finalement 2 fonctions :

- 1 - freiner la voiture plutôt roues droites pour un max d'efficacité
- 2 - la faire tourner : roues légèrement braquées au début du virage, et de plus en plus braquées lorsque la vitesse diminue.



La principale difficulté que vous rencontrerez au début, c'est que sur la route de tous les jours, il est très rare de freiner très fort. Cette sensation va donc être nouvelle pour vous. Pour « décoincer » cette sensation, je vous invite donc à vous entraîner à cette forte attaque de frein, puis dégressivité (en toute sécurité bien sûr : ligne droite, route dégagée, personne autour...). Même à 40km/h cela est instructif pour « oser » le faire plus facilement. A cette vitesse, vous ne risquerez absolument rien à « taper » dans les freins.

En aparté, attention à cette expression, on dit « taper dans les freins » pour faire comprendre au pilote que la pression et l'attaque doit être franche afin de gagner en distance de freinage. Maintenant attention à ne pas « smasher » la pédale, c'est à dire de ne pas la « claquer ». L'idéal est de faire une pression franche, rapide, forte mais sans claquer.

— LE TRANSFERT DE CHARGE

C'est là que le terme de « pilotage » prend tout son sens.

C'est ce qui le différencie de la conduite sur route : l'exploitation des transferts de charge pour être le plus performant.

Pour évoquer ce principe, vous entendrez parfois à tort parler de « transfert de masse » mais pour être précis, ce dernier désigne plutôt le mouvement d'un objet mobile dans l'habitacle. Là où la charge parle bien d'un appui plus ou moins prononcé sur une ou deux roues.

Autant sur la route, nous savons que le mode régulier, progressif à l'accélération et un freinage doux sont très efficaces pour l'éco-conduite et le confort. Autant sur le circuit, il est évident que jouer avec le transfert de charge permet d'être plus performant.

Le principe est très simple : plus vous freinez, plus vous chargez l'avant du véhicule (qui supporte le train directionnel) et plus vous déchargez le train arrière, plus vous autorisez ainsi facilement à pivoter dans un virage.

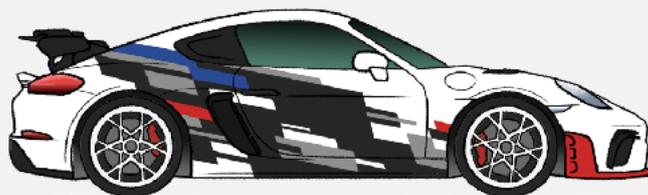
Lorsque vous accélérez, vous chargez alors le train arrière. Vous l'appuyez, ce qui veut dire qu'il est très stable. En revanche, les roues avant sont déchargées et le pouvoir directionnel en est forcément amoindri, puisqu'il y a moins d'appui à l'avant.

Idem en courbe : il faut considérer que, dans un virage à droite à vitesse constante, les deux roues de gauche sont plus chargées que les roues de droite, et inversement.

Dans ce cas, pendant l'accélération, la roue arrière côté opposé au virage est plus chargée que la roue avant côté virage qui est la plus déchargée, et inversement de l'autre côté.

De cette logique physique et pour une trajectoire idéale, découle l'extrême importance à bien prendre les freins roues droites avant le virage afin de charger l'avant équitablement G et D et d'être stable à l'entrée du virage.

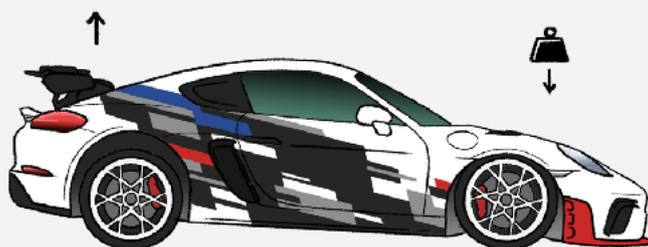
A VITESSE CONSTANTE



500 kg

500 kg

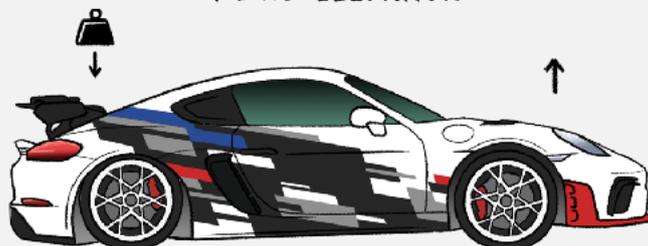
AU FREINAGE



300 kg

700 kg

A L'ACCÉLÉRATION



700 kg

300 kg

À partir du moment où vous commencez le braquage, vous allez pouvoir soulager le frein, c'est-à-dire freiner de manière dégressive, petit à petit, jusqu'au point de corde.

Vous serez alors au milieu du virage. À partir de là, vous basculerez toujours avec les roues braquées, sur une phase de ré-accélération et de débrouage progressive.

Afin d'obtenir la meilleure efficacité mécanique possible, plus vous remettez les roues droites en sortie de virage, plus vous pouvez accélérer progressivement pour atteindre l'accélération maximale de 100 % roues droites ou quasiment droites.

Astuce de pilote, très importante :

Le feed back de mes stagiaires est très souvent identique sur les « fins de frein » : lorsqu'on arrive dans les derniers 30% du freinage, les pilotes non expérimentés ont souvent tendance à relâcher complètement les freins. Donc trop tôt. Savez vous pourquoi? Simplement à cause de l'impression que « cela ne va pas assez vite ». Attention, à ce moment précis, cette fin de zone de frein n'est plus destiné à freiner la voiture, mais à la faire tourner. Une voiture tourne grâce aux freins et non grâce au volant!!! Il est donc très important d'oublier cette impression de vitesse, car elle est tout à fait relative. Lorsque vous roulez à 130 km/h sur autoroute ou à 200 km/h sur circuit et que vous devez ralentir à 80 ou à 50 km/h sur la portion d'après, vous aurez l'impression « d'être arrêté ». Toutefois, nous sommes incapables de marcher ou de courir à cette vitesse-là! C'est donc juste une «impression». Gardez en tête que l'intérêt est de faire tourner la voiture plutôt que de passer 3km/h plus vite à tout prix !

POUR RESUMER:

- Point de départ : « faites corps avec votre voiture »
- Roulez maintenu mais détendu
- Sacrifiez l'entrée des virages pour favoriser les sorties
- Faites tourner la voiture sur les freins (le volant donne juste une direction)
- Pour chaque virage prononcé = 1 freinage dégressif puis 1 accélération progressive
- Pour exploiter à 100% une auto : Pilotez avec la « bonne agressivité »

2^{ÈME} PILIER

ENTRAINEMENT





- ENTRAINEMENT : REPETITION & CERTITUDES

Pour aborder ce point, je vous propose d'adopter une ouverture d'esprit qui vous autorisera ainsi à revoir quelques unes de vos croyances. L'approche est essentielle et s'autoriser à revisiter ses croyances est déjà une manière d'évoluer.

Soyez rassuré, vous êtes largement capable d'apprendre ou de vous perfectionner quel que soit le domaine. En effet, depuis les nombreuses années que j'enseigne dans ce milieu, je sais que les enseignements que l'on peut en retirer sont applicables dans de nombreux domaines de vie.

Lorsque nous nous penchons sur le principe d'apprentissage et de progression et sur la notion de talent, suite aux récentes recherches sur le cerveau, on sait aujourd'hui que : OUI il y a un terrain favorable composé du contexte et de l'éducation mais NON, il n'y a pas de « gène du talent ».

Un exemple qui vous parlera sûrement : aucun jugement de valeur, il n'est pas question de dire si c'est bien ou mal, juste mettre en lumière un phénomène. Prenons l'exemple de Max Verstappen qui, selon toute vraisemblance tant qu'il gardera une équipe performante et n'aura pas de difficultés majeures, est parti pour affoler toutes les statistiques de performance en Formule 1.

Son contexte : fils d'un pilote de F1 qui a disputé plus de 100 grands prix, réalisé 2 podiums en 10 ans de carrière, Max a grandi avec une éducation très dure, dictée par un père qui savait ce qu'il fallait faire pour être performant pour y être passé 15 ans plus tôt avec une frustration sûrement à la hauteur de la « non réalisation » de sa performance.

Aucune place à l'improvisation, à la douceur ou à la recherche d'excuses. Max est formaté pour gagner. Une machine.

Idem pour d'autres pilotes avec des ressources financières illimitées. Ou encore d'autres nés sur un circuit... etc

Le terrain est favorable, mais ce n'est pas un gène. Même s'il est favorable, tout le travail

est indispensable au quotidien. Rien n'est joué d'avance, rien n'est écrit. C'est bien sûr une excellente nouvelle car ce qui fait donc toute la différence c'est l'entraînement.

Attention à un point : concernant le pilotage automobile, il y a une particularité qui pourrait créer des biais dûs au fait que nous conduisons sur la route tous les jours : nous avons tous des notions de déplacement d'un engin avec 4 roues et un volant (la conduite).

Avantage : un début de sensation, la position de conduite et surtout l'imagination de l'exercice du pilotage est donc plutôt simple d'accès (beaucoup plus que de faire du ski extrême si vous n'avez jamais mis les pieds dans une station de ski par exemple).

Inconvénient : conduire et piloter sont deux notions très différentes. Savoir bien piloter vous apportera des notions très intéressantes qui favoriseront votre sérénité sur la route, mais savoir bien conduire ne vous apportera pas grand chose sur circuit.

Si vous faites donc l'effort, comme pour tout apprentissage d'oublier cette notion de talent et de compétence de base (issue de la conduite) vous mettez de côté la possibilité de trouver des excuses. Et ça, c'est le début de la réussite !

Voici les fondamentaux :

Comme n'importe quel champion de tennis travaille son « coup droit » et son « revers » tous les jours, le pilote doit entraîner ses basiques : éducation du regard, gestion de la trajectoire, gestion de la dynamique... etc.

Travailler notre discipline passe par la répétition. Elle est la base de l'apprentissage. Faire ses lacets de chaussures rapidement sans les regarder est un apprentissage. Passer n'importe quel virage de manière précise, rapide et ce quelle que soit la voiture est aussi un apprentissage accessible grâce à la répétition.

Bien sûr, sur le circuit, voitures, consommables coûtent chers en entraînement.

Depuis plus de 15 ans, j'accompagne le travail du pilotage sur simulateur. Le matériel a énormément évolué, comme vous pouvez le retrouver dans notre centre de préparation « l'Atelier de la performance » à Bordeaux. En veille permanente des nouveautés sur le marché, j'utilise avec mes pilotes un châssis et un baquet de voiture de course monté sur micro-vérins, qui reproduisent les mouvements d'une caisse de course, les vibrations...etc et un écran immersif à 180° sur 6m de déroulé.

C'est un produit dont je suis extrêmement fier, car c'est un « chasseur d'excuses ». En effet, l'intérêt de l'entraînement sur simulateur est multiple :

- Coût moindre
- Précision des feed-backs (ralentis, datas)
- Angles de vue et perspective en dehors de la voiture
- Prise de recul
- Courses en ligne à volonté (Championnat du Monde 24h/24 7j/7)
- Entraînement au stress, à l'enjeu, à la concentration sur toutes catégories (rallye, glace, terre, proto, F1, Touring car...)

L'outil est parfait ! Et bien sûr, une version simplifiée plug and play pour mettre chez soi est aussi possible (2m par 1m d'emprise au sol seulement).

Alors certains diront que « ce n'est pas comme en vrai ». Je pense notamment à Jacques Villeneuve qui parle des nouvelles générations « Playstation » qui n'ont plus la notion du risque. Toutes mesures gardées, ils ont raison ! Mais comprenez que c'est simplement un outil d'entraînement, pas une fin en soi.

Il y a 40 ans, les pilotes s'asseyaient, fermaient les yeux et visualisaient. Est ce qu'on allait voir un Ayrton Senna pour lui dire « Mec, c'est pas pareil... laisse tomber, c'est pas comme en vrai » Haha ! Vous avez la scène en tête ?

Comme outil d'entraînement tout comme nos « pères » pionniers du travail de la performance sur circuit, la visualisation est excellente. Elle nécessite de la répétition pour en maîtriser les bienfaits, mais extrêmement pratique car aucun besoin de matériel, vous avez tout en tête.

Le visionnage de vidéos embarquées peut aussi vous apporter des notions, mais attention de ne pas en abuser car je mets un bémol sur ce dernier. En effet, pendant le visionnage, vous ne serez que spectateur de ces images et nous savons que le corps et la tête apprennent beaucoup mieux dans l'action.

Alors pourquoi passer du temps sur ces outils ?

Les neurosciences ont découvert depuis peu que le stockage de l'information dans le cerveau était identique que la situation ait été réellement vécue ou imaginée de toutes pièces. Excellente nouvelle, non ?!

Alors reprenons les rêves de gosse que vous aviez, probablement de devenir pilote de course. Si aujourd'hui adulte vous y mettez la même intention de faire ce qui est nécessaire et approprié pour y arriver, l'implication dans vos entraînements et la répétition à la hauteur de vos ambitions, qu'est ce qui pourra vous empêcher d'y arriver ?

NB : gardez en tête que pour atteindre vos objectifs, l'effort que vous allez devoir fournir sera proportionnel au résultat que vous visez.

La patience est un élément du mindset indispensable à votre évolution. Il y a un phénomène incroyable que je croise souvent chez mes pilotes : ils ont tendance à surestimer ce qu'ils veulent réaliser en une course de 20 minutes et à sous-estimer ce qu'ils peuvent soulever comme montagne en une saison, et en une vie... Bien évidemment, c'est humain. Mais fort de cette connaissance, à vous de chasser les excuses et de trouver les solutions, elles sont là.

La bonne question à se poser une fois que l'objectif est spécifié est « quel petit pas va me rapprocher aujourd'hui de mon objectif ? ».

Déterminez un cap, agissez régulièrement, un pas à la fois, précisément et laissez votre inconscient gérer le reste. Vous allez ainsi créer des routines. Vos routines vous définissent, alors apportez un soin particulier à les définir.

Maintenant, je croise des sportifs qui s'entraînent normalement et d'autres qui s'entraînent avec une énergie en plus. Quel est leur secret ? Ils ajoutent à tout ce qu'on vient d'évoquer « la certitude ». Ils s'entraînent avec la certitude qu'ils font ce qui est nécessaire et approprié à leurs projets, leur objectif sportif et de vie.

Le sens...C'est au coeur de beaucoup de sujets en ce moment, et pour cause.

Pour résumer, gardez en tête que l'entraînement et toutes les routines qui vous forgent remplissent votre tête et votre planning de manière à ce qu'il ne reste plus de place pour toutes formes d'excuses, de prétextes à ne pas faire (à cause de l'âge, du manque de moyens, de la situation géographique, du manque de temps). Quand on veut, on peut.

Si vous souhaitez en savoir plus sur le simulateur, c'est par [ici](#).

POUR RESUMER:

- Le gène du talent n'existe pas
- Seul le travail et la persévérance paient
- Trouvez du plaisir à vous entraîner inlassablement
- Tous les champions travaillent leurs basiques tous les jours
- La répétition est la mère des compétences
- Soyez créatif, si vous ne trouvez pas de solution, inventez les
- Votre cerveau (en mode stockage) ne fait pas la différence entre une situation réellement vécue, et une situation imaginée de toutes pièces si tous les sens ont été sollicités.
- Discipline + effort + répétition = croissance
- Définissez un objectif ambitieux, mettez un plan d'action en place réaliste, puis oubliez votre objectif afin de vous consacrer aux actions

CE QU'ILS EN PENSENT :

Hervé BACQUIE *****

Première expérience avec un coach sur un simulateur pro et j'en suis très satisfait. Je recommande Julien qui est un excellent professionnel et qui saura vous guider tout au long de ce coaching et vous fera progresser. L'immersion avec son simulateur est bluffante.

Jean Philippe BONNEVILLE *****

Honnêtement au début je n'y croyais pas. Je n'avais jamais fais de jeux vidéo car pas fan du tout... Sauf que dans son plan d'entraînement pour ma saison de course, Julien a insisté pour que je priorise ses séances de coaching sur simulateur plutôt qu'une journée de coaching en plus sur l'année sur circuit. Force est de constater qu'il avait évidemment raison... J'ai pu « tenter des choses » que je n'aurai jamais fais sur circuit, et avec son accompagnement j'ai vraiment pris confiance dans mon pilotage. Et détail important : les séances tiennent en 2h et sont faciles à caler dans mon emploi du temps !

3^{ÈME} PILIER

**L'APPROCHE
DU GAGNANT**





- L'APPROCHE MENTALE DU GAGNANT

Plutôt que de tenter de balayer les techniques de préparation mentale nombreuses et en mouvement perpétuel, j'ai choisi de vous proposer une découverte de ce qu'est avant tout « l'approche mentale du gagnant ».

Soit plus une présentation du métier de mécanicien qu'un inventaire scrupuleux de sa boîte à outils. Cette notion est essentielle, car elle peut vous transformer à vie. Attention, ce qui va suivre va peut être piquer un peu. Si vous vous attendez à ce que les choses deviennent plus simples naturellement, je vous invite à passer ce chapitre. Si vous êtes plus dans la démarche que le bonheur est dans le travail de la progression pour devenir meilleur et profiter des événements non maîtrisables plutôt que de les subir, alors ce qui suit est pour vous.

Avant de vous proposer un schéma simple, je vous propose d'accorder un intérêt particulier à trois principes sur notre condition humaine :

1 - Vos croyances vous définissent. Qui que vous soyez, ce que vous pensez de vous même, des autres et des événements détermine les actions que vous menez. Vos actions engendrent vos résultats, et vos résultats viennent renforcer vos croyances !

Cela ne vous est-il jamais arrivé « d'essayer » de faire quelque chose, d'échouer, et de vous dire, je le savais que ça ne marcherait pas? Ou bien de relever un défi, de vous impliquer comme jamais et d'être très satisfait d'y parvenir en vous disant « Yes ! Je l'ai fait ». C'est le principe de tous les challenges sportifs : valider dans sa tête un potentiel, et c'est applicable à tous les autres domaines

2 - La nature n'aime pas le vide. A l'image du Yin et du yang, tout existe et son contraire. La bonne nouvelle est que nous avons la perception de la place qu'occupe les 2. Prenons l'exemple simple du verre d'eau a moitié plein : il y a une moitié d'eau et une moitié d'air. Plus vous remplissez d'eau moins il y a d'air, plus vous versez l'eau, plus l'air revient remplir le verre. Jusqu'à là, vous me suivez !?

Il en est de même pour notre approche et notre manière de voir les choses : Si nous ne cultivons pas la confiance, le doute viendra s'installer. Si nous ne cultivons pas la positivité, c'est la négativité qui apparaîtra. De même, si nous ne cultivons pas le goût de l'effort, la flemme ne sera jamais très loin.

3 - Tout est question de choix et de décision. Mais excellente nouvelle, il n'y a pas de mauvais choix ! Juste des expériences et des décisions suite à vos choix, qui aboutiront sur de nouvelles expériences. Attention à une nuance importante : nous n'avons pas le pouvoir de tout choisir, il y a évidemment des éléments extérieurs qui ne sont pas sous notre contrôle (la météo, les décisions politique, les événements externes à nos propres décisions...etc) mais, nous avons toujours le choix d'accepter ces éléments non maîtrisables.

La science de la préparation mentale est récente et en mouvement car elle concerne le fonctionnement d'un muscle infiniment complexe et qui, tel un immense iceberg, cache bien plus d'éléments que ceux qui se présentent aux chercheurs, le cerveau...

Pour illustrer ce fameux inconnu, si je vous demande comment et surtout pourquoi le système solaire fonctionne aussi parfaitement pour nous permettre de profiter du bord de la piscine l'été, et de glisser sur une poudreuse aussi parfaite en hiver, sauriez-vous parfaitement me l'expliquer ? Cela nous invite à la plus grande humilité, et à l'acceptation que les choses sont comme elles sont, et c'est parfait comme ça dès lors que nous apprenons à en profiter pleinement et consciemment.

Ma vocation à me spécialiser sur cet aspect et à le travailler au quotidien avec mes pilotes est née très jeune, avec des saisons de course et des résultats qui semblaient « impossibles » sur le papier.

Mais mon rôle d'entraîneur de pilote a pris une nouvelle tournure au moment où j'ai accompagné un grand gardien de but de Ligue 1 et d'équipe de France de football. Une de ses phrases résonne encore dans ma tête : « Mais Ju, t'es dingue de te demander à quel point dans le sport de haut niveau cela peut être déterminant par rapport à la technique ou à l'entraînement... la tête fait tout ». A cette époque déjà, il avait un entraîneur mental dédié, justifié par son poste de numéro 16 de gardien. (En clin d'oeil, ce numéro est devenu mon numéro de course depuis ce jour :)

Souvenez vous, nous sommes en 2010 et l'aspect « préparation mentale » pourtant très présent aux US depuis des années, n'est ni courant ni très bien perçu en France. Convaincu de ses bénéfices, j'étudiais le sujet sans relâche, naviguant d'apprentissage en expérimentation puis résultats pour transmettre et enseigner lorsque cela me semblait pertinent.

Concrètement, à voiture égale, réglages équivalents, moyens équivalents, qu'est ce qui fait la différence entre 2 pilotes? La tête bien sûr.

Tout part de notre volonté et de notre capacité à la cultiver.

Lorsque vous comprenez que pour une même situation vécue, en fonction de votre intention initiale, donc de votre approche, le cerveau va sécréter des hormones différentes, vous touchez alors du doigt la magie du corps humain. Cela va même plus loin, en physique quantique on dit qu'une réalité n'existe qu'en fonction de la conscience qu'on en a.

Fort de ces considérations, voici les 3 points clés pour vous construire un mental de gagnant :

Le premier est de conscientiser ce que vous vous racontez, vos pensées : sur quoi allez vous donc porter votre focus ? Par quoi êtes-vous convaincus ? Faites vos choix car c'est ce qui va vous donner le cap de toutes vos actions : si vous vous dites que vous êtes juste là pour vous amuser et que vous n'êtes pas un pilote, ça sera le cas. Si vous vous dites que vous adorez piloter, que vous êtes un compétiteur et que vous allez tout mettre en place pour progresser le mieux possible, vous mesurer à des concurrents qui vous aideront avant tout à passer un step, c'est aussi ce qui va se passer !

Je le constate à chaque stage de pilotage. Avant chaque journée, je questionne mes participants afin qu'ils se placent dans un contexte favorable à leur évolution. La plupart du temps, les gens qui viennent sont dans une intention de se challenger, d'apprendre, de vivre une expérience exceptionnelle. Et c'est bien entendu ce qui se passe, car ils l'ont décidé et ils secrètent les hormones du bien être qui aident à se dépasser.

Le deuxième point à mettre en lumière sont les mots que vous prononcez, votre discours. Il sont très puissants. S'ils sont positifs et constructifs, tant mieux ! (attention à ce qu'ils ne soient pas « surdimensionnés » par rapport à vos compétences du moment). S'ils sont négatifs, attention ! Ils sont toxiques et légitiment vos échecs... Les « je n'y arriverai pas », « j'ai pas le niveau », « les autres sont trop forts », ou pire les insultes qui viennent entailler votre estime, comme une mutilation, les « mais quel nul », « ça m'énerve de... ». A force de se dire qu'on est pas à la hauteur ou mauvais, on le devient, ou on le reste, car on renforce cette croyance.

Mon discours peut sembler dur mais c'est pourtant précisément ce qui se passe dans la tête. Maintenant, soyez rassurés, ce focus et discours peuvent être modifiés ! Question de choix, de rituels, et de conditionnement.

Dernier point, votre physiologie, votre posture, la façon de vous tenir. Extrêmement important. 93% de la communication est non verbale, mais soyez conscient qu'elle l'est aussi pour vous même.

Mon père me disait souvent quand j'étais enfant puis ado: « Tiens toi droit, tiens toi droit !!! » Dans les années 80, les études sur le lien entre la posture et le mental n'étaient pourtant pas encore sorties. On commençait tout juste à en parler au US mais sans réelles preuves scientifique. Mon père, médecin, au travers de son expertise du corps humain et son ressenti savait que ce point était important... Et comment !

Savez vous que c'est votre corps qui dit à votre tête que tout va bien, et non pas l'inverse? Fou non? Faites une expérience : mettez vous debout, et amusez vous à vous tenir bien droit, pectoraux en avant, épaules légèrement en arrière, regard et menton légèrement au dessus de l'horizon, les 2 mains sur les hanches, affichez un large sourire sur votre visage, et respirez profondément. Comment vous sentez vous? Bien?

Maintenant tentez de faire venir une pensée négative dans cette posture...

Impossible, en tout cas elle ne vous atteindra pas. Car votre corps dit à votre tête que tout est ok.

Cette posture de « super héros », de manière très primitive, fonctionne.

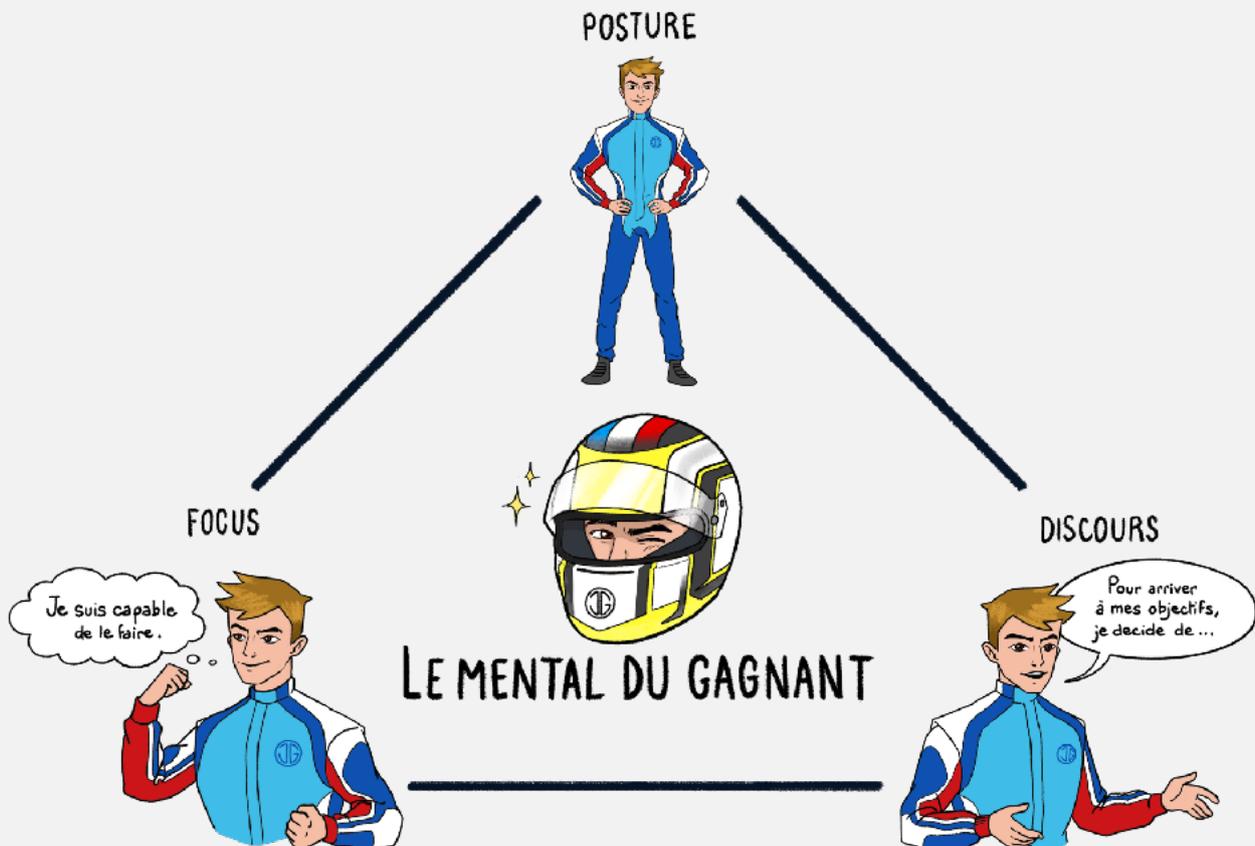
Dans le même esprit, mais pour se détendre, j'indique à tous mes pilotes, dans les lignes droites sur circuit de détendre les épaules, respirer, voire même de sourire. Pourquoi?

Parce que le corps dit à la tête que tout va bien, c'est mécanique! Alors si tout va bien, qu'est ce qui peut empêcher de freiner précisément au bon endroit pour le virage et le tour complet suivant en respirant correctement?

Vous aurez le mental de gagnant à la hauteur que vous visez, si vous agissez au quotidien sur ces 3 autres variables.

Bravo d'en être là, de vous impliquer. Dans la vie on trouve ce que l'on cherche. Si vous êtes là, c'est que vous êtes impliqué dans votre évolution avec bonne volonté, maturité et une vision positive de ce chemin.

Tout cela étant, je vous mets de nouveau en garde comme pour la technique et l'entraînement. Nous sommes dans un monde où l'accès à l'information n'a jamais été aussi facile, tout est dit (et son contraire aussi d'ailleurs).



Je vous invite vraiment à expérimenter les choses, pratiquer, conscientiser et faire vos propres feed-backs. Faites vous coacher par les meilleurs, vous gagnerez un temps et une énergie extra-ordinaire. Et expérimentez sans cesse ! Vous avez toutes les ressources en vous pour évoluer vers ce que vous recherchez.

Le but de ces actions n'est pas de cocher des cases de connaissances acquises, mais de prendre conscience que vous allez devenir ce que vous souhaitez vraiment en incarnant vos connaissances.

Dernier point sur lequel je voudrai mettre le doigt, le garde-fou de tous mes pilotes les plus performants : la patience... Les plus motivés le savent, l'impulsion à changer se joue sur une fraction de seconde, le temps pour

évoluer peut prendre plusieurs semaines. L'habitude pour qu'elle devienne naturelle peut prendre plusieurs mois.

Incarner ces nouveaux principes et en tirer vraiment la quintessence, des années...Semez et cultivez votre patience à chaque instant.

Pour résumer la recette : en pratique, conscientiser et aligner vos pensées, votre discours, et votre posture, et dans l'esprit cultivez chaque jour avec bonne humeur et positivité votre goût de l'effort, patience, persévérance, et acceptation des éléments extérieurs sur lesquels vous n'avez pas la main.

Comme une voiture qui démarre sur un départ de course ou une fusée au décollage, l'effort et donc l'énergie requise est phénoménale. Mais une fois lancé il ne reste plus qu'à affiner, juste en étant conscient, à l'écoute, en observant.

That's it !

POUR RESUMER:

- Votre cerveau est un muscle à entraîner
- Vous êtes et devenez ce que vous croyez être et vouloir devenir si vos actions sont en adéquation
- Nourrissez et entretenez vos compétences et qualités les plus précieuses afin d'amoinrir vos faiblesses.
- Votre plus grand pouvoir est de celui de choisir
- Cultivez le goût de l'effort, fuyez la facilité
- Ne laissez personne vous dire ce dont vous êtes capable ou pas, et définissez vous un peu plus chaque jour.
- Ce que vous pensez, vous dites, la manière dont vous vous tenez vous définit : choisissez et ajustez avec finesse ce qui vous semble nécessaire et approprié
- On apprend rien d'une expérience délicieuse
- L'erreur n'existe pas : tout n'est qu'une expérience de laquelle vous allez tirer profit

4^{ÈME} PILIER

LE SECRET





- L'ARME ULTIME (le secret de ceux qui savent)

Seriez vous intéressé par avoir un coup d'avance sur tout? D'anticiper tout ce qui est possible de l'être?

Si vous êtes allé jusque là dans la lecture de cet ebook, c'est que le sujet vous intéresse. Je place ce dernier élément ici car c'est le plus important techniquement après l'approche.

Si dans le volume des infos perçues, vous n'en n'avez qu'une à retenir, une seule avant de prendre le volant pour être précis, rapide et constant, adaptable à toutes les situations, c'est celle ci. A VIE!

Quelle que soit la technique et le niveau d'expérience du pilote, il est un élément fondamental peu ou pas utilisé dans le discours pédagogique classique des enseignants du pilotage ou du moins largement « sous-estimé ».

Il est essentiel de comprendre que la haute technicité de notre sport nous interdit de gérer consciemment tous les éléments à l'instant T, car ils sont trop nombreux, trop techniques, trop fins, trop précis.

La présence de la multitude d'éléments techniques rend, en effet, utopique l'objectif de penser à tout en permanence, et surtout de vouloir tout mesurer.

La partie inconsciente de notre cerveau gère 200 millions de fois plus d'informations que la partie consciente, vous vous rendez compte ?

Un exemple concret pour comprendre la proportion :

Votre partie consciente représente la taille de votre voiture. La partie inconsciente représente: 25 fois le tour de la terre !!!

Ce qui représente au moins 80 % du résultat final d'un tour de piste idéal, c'est le placement de vos yeux. Votre regard doit se placer à chaque séquence précisément à l'endroit où l'on souhaite placer ses roues, au centimètre près.

« C'est évident Julien, je le sais bien ! » ou même « bah oui, c'est logique! »
(Je vous entends d'ici, MDR)

Certes ! Mais pourquoi personne ne sait le faire instinctivement?

Depuis mes débuts, j'ai accompagné des milliers de pilotes. Mais seulement UN à qui je n'ai pas été obligé de parler de ce chapitre : Il était champion du monde de VTT freeride.

C'était il y a plus de 20 ans et je m'en souviens comme si c'était hier.

Nous étions sur un circuit glace, de nuit et ça roulait très fort d'entrée de jeu. Il était tellement habitué à lire la piste pour survivre à chaque descente en VTT qu'il avait incrémenté le bon placement de son regard dans son cerveau en automatique.

1 personne sur des milliers !

En 2015, alors que j'accompagnais Yvan Muller sur le WTCC chez Citroën Racing, je me souviendrai toute ma vie de Sébastien Loeb qui, en débriefing à Shanghai, se demandait pourquoi il avait perdu 2/10e dans le dernier secteur du circuit F1, le dernier gauche qui conditionne la ligne droite (qui passe sous un pont vitré des paddocks si ça vous parle)...

Seb, que vous connaissez probablement est un personnage incroyable. Un génie du pilotage. Ses atouts entre autres sont : sa grande habileté, son intelligence de la dynamique, sa rapidité, son détachement des événements et sa passion insatiable à jouer avec tout ce qui a un moteur et qui se déplace. Avec le flegme qui le caractérise, alors que nous étions attablés tous les 3 avec Yvan, il nous sort, suite à 2h de débriefing avec ses ingénieurs, « c'est bon... je n'avais juste pas les yeux au bon endroit ».

Whaaaaat?

Ce jour-là, je me suis dit que si même lui, 9 fois champion du monde des rallyes devait se le rappeler pour tenter une fois de plus de le ranger en automatisme pour être sûr de le faire bien à chaque fois, alors pour qui d'autre ça serait un réflexe naturel ?!

Ce point dans la performance m'a conduit à rechercher du côté des neurosciences appliquées. Comprendre comment le cerveau fonctionne est passionnant : Pourquoi tout le monde le sait, mais personne ne le fait naturellement?

Plusieurs explications :

- L'intention : Même si le placement du regard semble une évidence, notre cerveau humain est conçu d'une telle manière que, naturellement, il cherche à observer tous les obstacles extérieurs, tout l'environnement, tout le contexte de manière à « assurer notre survie ». Et tout ça inconsciemment : les fameuses 200 millions de fois plus que celles dont nous avons conscience dans l'instant. Et ça pèse très lourd dans la balance des informations perçues.
Nous avons beau savoir qu'il faut regarder au bon endroit, notre nature ne nous le permet pas spontanément. Et pire !!! Elle nous incite naturellement à regarder avec complète léthargie bacs à gravier, murs, adversaires et autres obstacles en tous genres. Sauf que vous l'avez compris : on va là où on regarde !!!
- Le focus : seulement 8 à 10 % des images que nous percevons sont en HD, au centre de ce que l'on vise. Le reste est de plus en plus flou vers les extérieurs et n'est qu'une recombinaison de notre cerveau pour créer le fameux « champ visuel ». D'où la différence notoire entre voir et regarder. Je vois un paysage complet avec une piste, un champ, une forêt, le ciel, les nuages, et je regarde le pylône qui semble s'approcher de moi sur le côté...
- Et enfin, Dieu merci, nous ne voyons pas tout ce qui se présente sous nos yeux... Nous deviendrions fous de capter autant d'informations !

Grâce à notre système réticulé activateur, nous ne voyons finalement que ce qui nous intéresse. Vous êtes-vous déjà fait la remarque amusante que, si en ce moment vous souhaitez acheter un SUV noir, jantes noires, les jours qui suivent, il vous semble que dans la rue autour de vous il y a de plus en plus de SUV noirs, jantes noires ? Car inconsciemment vous êtes en recherche précisément de ça ! Ce qui veut dire que ce fameux point de corde qui est si déterminant ne va pas vous sauter aux yeux naturellement, car le cerveau sera « pré-occupé » par 1000 autres détails dans ce même virage qui lui semblent plus « écologiques » pour votre propre survie ; les vibreurs, les bacs à gravier, les murs, le décor...

C'est René Char qui disait « agir en primitif et penser en stratège ». Génial ! Oui, on réfléchit où poser les roues, aux repères de passage, précis, partout, mais dans l'action : Feu Mireille !!! Plus de réflexion, juste les yeux précisément où on veut aller.

Et un conseil supplémentaire sur l'approche : vous noterez que, gros avantage du circuit, nous tournons en rond ! Supprimez donc tous jugements de valeur, ils sont inutiles : Si un virage sur un tour ne vous convient pas, alors le tour suivant, les yeux sur le bon repère, vous y parviendrait sûrement mieux en changeant un élément !

Précision importante : lorsqu'on dit regarder loin, ça veut tout dire et rien dire. Il est donc indispensable de réfléchir « consciemment » à l'endroit où placer ses yeux, précisément sur un carré de 10 cm par 10 cm, afin de placer ses roues à cet endroit-là.

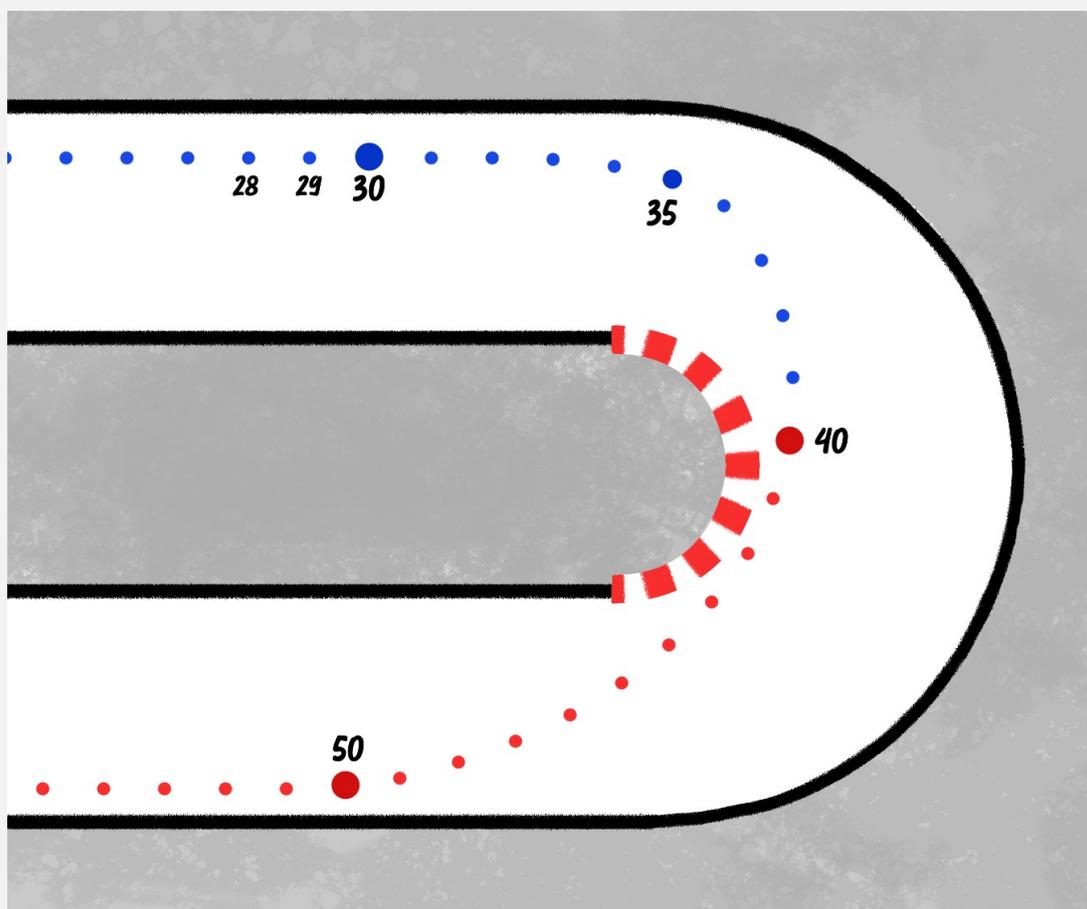
Vous souvenez vous des « dessins numéros » que nous faisons étant petits ? Le principe était de relier les points dans l'ordre chronologique, un nombre après l'autre, pour au final former un beau dessin.

Pour une lecture de trajectoire c'est un peu la même démarche :

Si on dit qu'en début de ligne droite il y a le numéro 1... multitude de points alignés, disons que le freinage est au numéro 30, fin de frein en ligne au 35, entrée du virage 36,37,38, 39, point de corde au 40, etc puis sortie de virage à l'extérieur en début de prochaine portion droite au numéro 45, 46... etc.

Que se passe-t-il naturellement ? Soyez rassurés, tout le monde fait ça :
On est dans la ligne droite, 1,2,3....

On cherche le numéro 30, il apparaît, on le vise, on freine, on regarde tout droit dans le vide.... Décélération, et quand on se sent capable de tourner, on tourne le volant, puis la tête, et on passe fatalement à 1,5m du point 40, et on sort comme on peut. Ouf ! pas mal, enfin... le virage est passé.



Maintenant si vous souhaitez être rapide, précis et incisif, voici ce que je vous propose de mettre en place et d'AUTOMATISER à présent :

Début de ligne droite, numéro 1, 2, 3...multitude de points alignés, détendez les épaules, respirez, regardez le repère de frein au numéro 30 au loin, puis

regardez le 40, revenez de nouveau sur le 30, puis AVANT de toucher les freins, vos yeux vont viser précisément le 40. Fin de frein en ligne au 35, toujours les yeux au 40, entrée du virage, votre voiture sera bien sur le 36,37, puis là levez les yeux au loin vers le numéro 60, petit coup d'oeil sur le 45, puis de nouveau au loin sur le 60,70 sortie de virage à l'extérieur rapide et optimisé...etc.

Sentez vous la différence ?

Moins d'informations pour le cerveau, plus précises (en HD svp), jamais sur les obstacles, murs, bacs, concurrents...etc uniquement précisément sur VOS points et donc VOTRE ligne.

Si vous êtes amateur de Rugby, ne vous êtes vous jamais fait la remarque que le joueur qui tire une pénalité « vise » entre les poteaux en visualisant physiquement la trajectoire de son ballon 3,4,5 fois avant de tirer. Alors que ce pro en à tiré combien de milliers dont ceux des gros match à la télévision??? Pareil pour nous. Considérons que même si nous tournons pourtant en rond, chaque tour, chaque virage est différent, et nous devons « lire » la piste inlassablement. Je vous parlais précédemment de plus d'humilité et de confiance. Cet exercice de trajectoire en est la parfaite illustration :

Imaginez vous que pour faire ce virage parfait à chaque tour, il y a des milliers d'actions, de muscles à activer au millième de seconde près dans une chronologie nanoscopique. Faites vous confiance, tout cela sera géré inconsciemment : votre seule part du job est de placer consciemment vos yeux précis sur certains points clés avec 2,3 allers/retours (Point 30/40/60), prendre le feed-back de votre passage, envisagez une optimisation si le passage ne vous a pas plu, puis recommencez.

Plus vous le ferez, plus vous serez performant. Et plus vous le ferez confiant, plus vous serez performant, plus vous conscientiserez, plus vous serez confiant. C'est un cercle vertueux!

Vous avez maintenant compris que viser précisément tout le temps était essentiel, mais pour terminer, réalisez bien que plus la situation est critique, plus on doit s'engager à le faire.

Pour aller plus loin dans la logique, moins c'est naturel, plus le fait de le répéter avec une conséquence positive deviendra naturel de l'envisager et de l'automatiser. C'est d'ailleurs pour cette raison là que chaque hiver, nous allons avec mes pilotes sur glace dans les Alpes et en Suède, pour travailler précisément ce point.

Le plaisir de maîtriser la glisse en pilotage est l'un des plus excitants que connaît un pilote, peut être juste après celui de remporter une course.

Mais le gros avantage de cette surface est que la vitesse d'évolution étant relativement faible, vous aurez « le temps » de viser là où vous souhaitez aller, et surtout vous vous rendrez très vite compte que la somme des détails que vous proposez aux commandes de la voiture engendre des conséquences extrêmement facile à percevoir là-bas ! Chaque action a une conséquence importante : Génial ! Il ne restera plus qu'à affuter le couteau que vous êtes en train de devenir.

Comme je dis souvent à mes pilotes : probablement que dans 20 générations, nos descendants pilotes auront cette notion comme un autre « réflexe » humain dans leur fonctionnement, mais aujourd'hui charge à nous de le répéter pour l'automatiser.

Pour plus d'infos sur le stage de circuit de glace c'est par [ici](#).

Je suis très heureux d'avoir pu partager avec vous ces fondamentaux. Si le sujet vous a intéressé, je vous invite à le relire plusieurs fois. Le cerveau a besoin de répétition et votre perception du jour sera différente dans plusieurs semaines après avoir expérimenté. Vous y re-découvrirez des éléments différents. En vrai, c'est vous qui aurez évolué. Je vous invite à être curieux et créatif afin d'expérimenter ce qui vous apportera une évolution. La plupart des gens qui cherchent à évoluer sont excités par le progrès. Lorsque cela devient une habitude, c'est ce que j'appelle un mental de gagnant.

Cette approche est applicable évidemment dans un champ d'action bien plus large que le sport automobile et j'aime l'idée que le sport n'est finalement qu'un prétexte, une opportunité de grandir, devenir meilleur que la veille et aussi mieux se connaître.

A très vite,

Julien

POUR RESUMER:

- Votre cerveau est conçu pour vous permettre de survivre
- Vous êtes câblé pour percevoir naturellement les dangers, les obstacles, ce que vous souhaitez fuir.
- En pilotage laissez votre inconscient gérer ce mode « garde-fou » pour vous consacrer à 100% à viser avec précision ce que vous souhaitez vraiment et vos trajectoires au centimètre près.
- Vos yeux voient en HD sur 12% au centre de votre champ de vision tel une cible au centre d'un viseur, tout le reste n'est qu'une reconstitution. Profitez de ces 12% pour viser parfaitement là où souhaitez vous placer
- L'action de **voir** représente l'observation de votre champ de vision (environ 180° G/D et idem Haut/Bas, suffisant pour conduire tous les jours)
- L'action de **regarder** détermine une intention forte placée au centre des 12% de HD (nécessaire pour piloter comme les meilleurs)

ANNEXE

**PETIT LEXIQUE
DU PILOTE**





- PETIT LEXIQUE DU PILOTE

Train roulant: ensemble de deux roues sur une voiture : train avant, train arrière

Sur-virage: perte d'adhérence du train arrière au freinage ou à l'accélération (Os en anglais oversteering). Trop de sur-virage entraîne un « tête à queue »

Sous-virage: perte d'adhérence du train avant au freinage ou à l'accélération (Us en anglais understeering)

Sur-braquer: braquer légèrement plus que le train avant ne peut normalement supporter pour être efficace et répondre correctement

Débraquer: action d'enlever de l'angle au volant

Blocage de roue: sur un freinage (blocage possible de l'avant, de l'arrière ou des 4 roues) ou sur un rétrogradage (blocage du train qui motrice à l'avant, arrière ou des 4 roues)

Patinage: idem blocage mais à l'accélération

Boîte courte / longue: Boite de vitesse dans une voiture dont les rapports sont courts ou longs. Ce qui concrètement donne les conséquences suivantes :

- Une boîte courte donne une voiture nerveuse, mais avec une petite V_{max}
- Une boîte longue donne une voiture « feignante » avec une grosse V_{max} (si la puissance moteur le permet bien sûr)

Bvm : boîte de vitesse manuelle

Bva : boîte de vitesse automatique

Décélération: action de soulager totalement ou partiellement la pédale d'accélérateur

Vmin : vitesse minimale sur un point précis (en général, à la corde du virage)

Vmax : vitesse maximale sur un point précis (en général, à la fin d'une ligne droite ou avant un virage)

Une trajectoire se définit en 4 points :

- Point de freinage : début du frein
- Point de braquage : fin du gros frein, début du braquage pour le virage
- Point de corde : point le plus rapproché du vibreur intérieur dans le virage (en général, au milieu du virage, légèrement décalé vers la sortie, de manière à sacrifier l'entrée et favoriser la sortie.)
- Point de sortie : point de la piste, en général le plus extérieur possible, en sortie de virage par lequel passer pour optimiser la remise des roues droites le plus tôt possible pour une prise de vitesse optimale.

LES 4 PILIERS D'EXCELLENCE

DU PILOTAGE AUTOMOBILE

**VOUS SOUHAITEZ
UN ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ ?**
PRENONS LE TEMPS D'ÉCHANGER ENSEMBLE SUR VOTRE PROJET



JULIENGEDET
COACHING SPORT AUTO

06 08 32 54 41
WWW.JULIENGEDET.COM

