

TENDANCE GLISSE



➔ Rien n'est jamais acquis. Alors que depuis des lustres, l'on croyait détenir la vérité en terme de pilotage sur piste détrempée, voilà que **de nouvelles méthodes se sont faites jour depuis quelques années**. Explications.

L'apparition de la pluie sur un circuit de karting produit un effet curieux. Cette trajectoire, que chacun s'applique à tendre au maximum entre point de braquage et point de corde, sur cet étroit ruban assombri par le dépôt de gomme dû au passage répété des karts, se doit d'être soigneusement évité. A la première goutte venue, il s'agit de contourner ce passage idéal qui, d'un mélange eau et dépôt de gomme, se transforme en une véritable patinoire pour un kart. La méthode couramment répandue depuis des décennies consistait à contourner cette trajectoire et à rouler à l'extérieur des virages. En s'appliquant à tourner au-delà de la trace idéale le but était d'aller chercher des portions de bitume dépourvues de dépôts de pneumatiques. C'est là que l'on retrouve de l'adhérence permettant au

kart de se freiner, de tourner et de motricer. Il arrivait également en cas de faible adhérence que le pilote joue le rôle de balancier dans son kart, en se penchant vers l'extérieur des virages pour trouver un surplus de grip sur les roues d'appui.

OBJECTIF CORDES

Force est de constater que cette pratique a fortement évolué ces dernières années. Certains attribuent cette nouvelle tendance aux pilotes anglais, rompus à l'exercice du pilotage sur piste détrempée dans leur contrée il est vrai largement arrosée. On pourrait également la croire transmise par les pilotes de rallye, tant la similitude dans la technique est troublante. Après donc s'être soigneusement appliqué à virer au large à la



moins trace de gomme, le kartman moderne fonce au contraire au plus court dessus. L'on passe ici d'un extrême à l'autre. Plus de salut à l'extérieur des virages, mais au contraire à l'extrême intérieur de ceux-ci.

Comme en rallye, mais ici pour des raisons différentes, le jeu va consister à « plonger » dans les cordes. En chevauchant allègrement bordures ou vibreurs, le kart parvient à se caler tandis que les roues en appui se positionnent là où habituellement passent les roues intérieures. Le dépôt de gomme est forcément faible sur cette portion de piste précise, les pneus en condition de piste sèche n'étant pas « appuyés » sur cette partie du bitume, mais au contraire largement délestés par la force centrifuge.

Dans la pratique, cette technique n'apparaît pas des plus orthodoxes mais a le mérite d'être efficace. En arrivant dans sa zone de freinage, le pilote va se décaler très tôt de la trajectoire habituelle pour aller plonger au plus court vers le virage. Braquant volontairement trop tôt, il positionne son kart à cheval sur la bordure intérieure. En brisant ainsi l'angle de son virage, le pilote

se voit contraint de réduire sa vitesse, mais en contrepartie se positionne ainsi sur une partie adhérente du circuit. Ce grip va lui permettre de faire rapidement pivoter son kart vers la sortie du virage. Il ne reste dès lors plus qu'à réaccélérer pour sortir de la difficulté le plus vite possible. Une technique de pilotage assez hachée consistant à couper au plus court, qui ressemble également à ce qui fait dans les catégories à boîte de vitesses, le chevauchement des vibreurs en moins.

TIRER COURT

Le placement du kart ainsi résolu dans la première partie du virage, il faut à présent s'extraire du mieux possible de celui-ci selon cette nouvelle méthode de trajectoires « à la serpe ». Avantage pour les KZ, ils possèdent justement des rapports de boîte de vitesses qui leur permettent de pouvoir relancer le moteur dans tous types de conditions. Il n'en est évidemment pas de même à bord d'un kart traditionnel à embrayage. Ainsi, cette façon de piloter sur piste détrempée va donc devoir s'accompagner de réglages spécifiques. A commencer par le choix de la démultiplication, avec un rapport de multiplication nettement plus court d'environ 8 dents. Cela dans certain cas peut également correspondre à un changement de denture au niveau du pignon qui sera plus petit d'une dent. Le moteur va certes tirer court dans les portions les plus rapides, mais permettra une relance optimisée en sortie de virage, même dans les zones les plus lentes. Un tel surcroît de puissance à bas régime va également nécessiter de belles qualités de motricité. Rétrécissement des voies arrière (pas moins larges que les pontons cependant, règlement oblige), pression de pneus et autres subterfuges seront utiles pour passer au mieux la puissance au sol, ce qui nécessitera tout de même un savant dosage du pied droit du pilote.

Enfin, un tel chevauchement des vibreurs, notamment lors de passages de chicanes, ne ménage pas les châssis. Il est dès lors conseillé d'utiliser des protections plastiques sous la barre avant et sous les tubes longeant le réservoir. Même raisonnement au niveau de la couronne où l'on pourra mettre une flasque dans le but de la protéger d'un contact un peu rude avec le ciment d'une bordure. A noter que si cette technique convient également aux pneus slicks, il peut y avoir certaines exceptions selon le type de virages. Ce sera par exemple le cas dans les courbes très rapides où l'on privilégiera la bonne vieille méthode de la trajectoire extérieure, afin d'une part de ne pas casser exagérément l'élan du kart ou de le déséquilibrer brutalement par un franchissement à haute vitesse de la bordure intérieure. ■