

# **MON PREMIER TOUR**

*Une référence pour vous aider  
dans votre première saison d'autoslalom*

Avril 2005

**CADL**  
*Club Auto-sport Des Laurentides*

## Qu'est-ce que l'autoslalom?

Les événements d'autoslalom sont des concours d'habileté de conduite. Les pilotes sont chronométrés l'un après l'autre sur un court tracé clairement défini par des cônes de sécurité de circulation. Les autos sont lancées une à une sur le parcours, dans un groupe d'autos de performances similaires. Un événement peut être tenu sur n'importe quelle surface plane comme un terrain de stationnement, une piste assez large ou le tarmac d'un aéroport. L'autoslalom met l'emphase surtout sur l'habileté de conduite et la maniabilité de l'auto plutôt que sur la vitesse pure. Les virages sont serrés et multiples, vous donnant un défi excitant. Les habiletés que vous y apprenez et pratiquez, tels les transitions en douceur, le freinage à la limite, le contrôle dans l'accélération et la correction du dérapage, auront un impact immédiat sur l'amélioration de la sécurité et de l'habileté de votre conduite sur la route. L'autoslalom est une excellente façon d'apprendre le contrôle automobile aux jeunes comme aux plus âgés, dans un environnement sécuritaire. Les automobiles sont réparties dans des catégories et des classes. Les classes séparent les autos selon leur performance. Ainsi, une Ford Escort n'aura pas à se mesurer directement à une Porsche 911. Les catégories séparent les autos selon leur niveau de préparation. Les règlements adoptés par la FAQ (Fédération Auto Québec) sont largement basés sur ceux de la SCCA (Sports Car Club of America) des Etats-Unis et nous retenons donc leurs dénominations. Les autos non modifiées sont régies par les règles de la catégorie 'Stock'. Il existe d'autres catégories pour différents niveaux de préparation, soit, 'Street Touring', 'Street Prepared' 'Street Modified' et 'Modifié'. Nous vous suggérons de lire les règlements pour connaître la catégorie dans laquelle se trouve votre auto. Posez des questions aux compétiteurs d'expérience ou sur le forum du CADL si vous voulez éclaircir certains points. Les coûts de compétition en autoslalom sont raisonnables, car vous pouvez compétitionner sur toutes sortes de types d'autos, de la voiture de tous les jours jusqu'aux autos de course. Deux conducteurs peuvent partager une même auto. Le prix d'entrée se situe entre 40 et 60 \$ par participant. Les événements organisés par le CADL sont sanctionnés par la FAQ, affilié à ASN Canada FIA (Autorité Sportive Nationale Canada, Fédération Internationale de l'Automobile). L'autoslalom est donc considéré le sport automobile le plus sécuritaire et accessible de tous les sports motorisés.

## Etre une recrue

N'ayez pas honte d'être une recrue! Tous les pilotes, incluant les champions nationaux, ont déjà eu une première journée ainsi qu'une saison novice. L'autoslalom est une compétence qui requiert beaucoup d'apprentissage pour voir les améliorations. Si c'était facile, ce ne serait ni aussi compétitif ni aussi excitant. En fait, si des pilotes d'autres disciplines se présentent, ils sont considérés comme des recrues également. Ce qui est important, c'est que, même si vous êtes plus lent que le leader de la classe, il faut que ce soit amusant. Au début vous serez confus devant le parcours, parce que c'est plus serré que sur la route et que vous essayerez de l'attaquer plus rapidement que dans la circulation. N'oubliez pas que vous êtes le seul dans cette situation. Il y en a bien d'autres comme vous, mais la situation s'améliorera avec la pratique. Ceci dit, voici quelques conseils pour vous aider à avoir la bonne attitude de recrue et vous éviter de vous décourager :

- Votre premier objectif est de ne pas vous égarer sur le parcours.
- Votre deuxième objectif pour le reste de la journée est d'améliorer votre temps à chaque essai et d'avoir du plaisir.
- Votre objectif pour le reste de la saison est de battre quelqu'un (n'importe qui!) et d'avoir un meilleur chrono à chaque nouvel essai.

À ce moment-ci vous apprenez beaucoup à chaque essai et vous pouvez être dix secondes plus lent que le meneur dans votre classe. Ce n'est pas inhabituel! C'est OK! Généralement les pilotes expérimentés aiment aider les recrues. Les mots magiques 'Je suis nouveau' vous attireront de bons conseils des autres compétiteurs qui peuvent vous regarder faire vos essais. Soyez cependant attentifs à ne pas déranger quelqu'un qui fait une marche du parcours ou qui se concentre à mémoriser le parcours.

## **Déroulement d'une journée d'autoslalom**

Généralement dès 7:00h on peut accueillir les participants. Les inscriptions se terminent à 9 :00h. Il vaut mieux arriver tôt afin d'avoir le temps de vider son auto, de changer ses pneus, le cas échéant, de passer l'inspection technique de l'auto et de marcher le parcours plus d'une fois. Vous aurez aussi plus de temps pour parler aux autres participants et aux organisateurs pour clarifier tout point qui ne serait pas clair.

## **L'inscription**

Pour vous inscrire vous aurez besoin d'un permis de conduire valide, d'une assurance auto valide et du prix d'entrée, à moins que vous ne soyez déjà pré-inscrit. Si vous ne connaissez pas déjà la classe de votre auto, on vous aidera à la trouver. Vous, et tout invité qui veut entrer sur le site de l'événement, devrez signer le formulaire de reconnaissance et d'acceptation des risques (waiver).

## **Inspection technique**

Votre auto doit passer l'inspection technique avant de pouvoir participer à la compétition. Lisez le chapitre sur l'inspection technique pour savoir ce que vous aurez à faire. L'inspecteur technique apposera un collant sur votre auto, signifiant que vous avez passé l'inspection ou, si tel est le cas, il vous indiquera les changements à apporter pour que l'auto soit acceptable. Il peut s'agir d'attaches pour la batterie ou l'enlèvement d'articles non sécurisés (tapis, enjoliveurs de roues, etc.)

## **Marche du parcours**

Le parcours sera ouvert pour la marche jusqu'à la réunion des pilotes, soit vers 9 :30h – 10 :00h selon l'événement. Si un plan du parcours est disponible sur papier, essayez de mémoriser le parcours avant de le marcher.

## **Réunion des pilotes**

La réunion des pilotes est OBLIGATOIRE pour tous les pilotes. Assurez-vous donc de vous y présenter lorsqu'elle est annoncée. Il y aura d'abord l'appel des pilotes pour vérifier que tous sont enregistrés et qu'ils connaissent leur numéro de départ. Efforcez-vous de retenir le numéro du participant qui se trouvera devant vous à la ligne de départ. Vous y apprendrez aussi les conditions particulières de la journée, l'ordre des départs et des périodes de travail (pylone duty), l'application des pénalités et ce qui a trait à la sécurité.

## **Vos essais**

Vous aurez droit à un minimum de trois essais chronométrés, à moins de circonstances exceptionnelles. Au CADL il y en a la plupart du temps quatre. Le directeur de l'événement appellera les participants à la grille de départ par groupe selon l'ordre annoncé à la réunion des pilotes pendant que d'autres se rendront à leurs stations de travail. Une fois dans l'aire de la fausse-grille, repérez les autos qui partiront avant vous et restez dans leur sillage. Généralement un préposé à la fausse-grille vous indiquera où vous placer et quand votre tour approche et vous fera avancer vers la grille de départ. Lorsque l'auto devant vous prend son départ, avancez-vous à la ligne de départ où le préposé au départ vous signalera lorsque vous aurez atteint l'endroit exact où arrêter. Attendez le signal de départ du préposé, généralement donné en agitant un drapeau vert, quand il est sécuritaire pour vous de partir. Partez aussitôt que vous êtes prêt. Le chronomètre ne démarrera que lorsque vous passerez devant la cellule photoélectrique placée un peu après la ligne de départ. Ne prenez quand même pas trop de temps, car il y a plusieurs autres participants qui attendent leur tour. Les temps sont affichés après chaque vague d'essais. Votre meilleur temps de la journée est celui utilisé pour déterminer votre position finale.

## **Vos assignations aux postes de travail (pylone duty)**

À chaque événement vous devez effectuer du travail aux stations d'observation sur le parcours. Si vous ne vous présentez pas, vous perdrez votre meilleur temps de la journée. Rapportez-vous pour votre travail le plus rapidement possible après la fin de vos essais, sinon il y a des travailleurs qui demeurent sur le circuit plus longtemps que d'autres et ce n'est pas plaisant ou, selon la procédure adoptée, cela retarde le déroulement de la journée, ce qui n'est pas mieux. L'endroit où vous rapporter sera annoncé à la réunion des pilotes.

## **Essais post-événement (fun runs)**

Lorsque le temps le permet, le directeur de l'événement peut annoncer qu'il y a des essais libres pour le simple plaisir et pour prendre de l'expérience. C'est un bon moment pour conduire avec un pilote expérimenté comme passager ou de vous faire conduire par l'un d'eux.

## **On remballe!**

Une fois tous les essais terminés, tout le monde aide à défaire les équipements et à ramasser les cônes sur le parcours. Le camion fait le tour du circuit pour ramasser les cônes et les autres équipements de signalisation. Pendant ce temps on place l'équipement de chronométrage et les abris dans la remorque. Il faut s'assurer qu'on n'oublie rien et qu'on ne laisse pas de déchets sur le terrain. Quand tous mettent la main à la pâte, ça se fait très rapidement.

## **Résultats et remise de prix**

Bien que les résultats soient affichés sur le site après les derniers essais, il reste un incontournable de l'autosslalom : la réunion sociale. Après que tout est compilé et vérifié, que tout le matériel est ramassé, les résultats sont dévoilés, généralement dans un restaurant des environs pour permettre aux participants de se restaurer après une longue journée à l'extérieur. Des prix de présence de commanditaires du CADL sont normalement distribués à cette occasion. Il ne faut surtout pas manquer cette occasion de mieux connaître les autres adeptes de la discipline.

## **Éléments passés à l'inspection technique**

- **Casque de sécurité** : Si vous apportez votre propre casque, il devra être approuvé Snell 95 (en 2005 puis Snell 2000 par la suite) ou plus récent. Il y a quelques casques à louer par le club la journée de l'événement si vous n'en avez pas.
- **Ceintures de sécurité** : Des ceintures trois points sont requises si votre auto en était équipée d'origine. Elles doivent être bien fixées. Tous doivent avoir au moins une ceinture deux points.
- **Freins** : La pédale de freins doit être ferme et ne pas perdre de pression lorsque maintenue en place. On vous demandera de faire un freinage sans tenir le volant lorsque vous roulez vers la station d'inspection technique pour vérifier la balance des freins et l'alignement.
- **Accélérateur** : La pédale d'accélérateur doit avoir un ressort de rappel et être parfaitement libre de se mouvoir.
- **Direction et suspension** : La direction doit être ferme et sans jeu excessif. Les roulements de roues ne doivent pas avoir de jeu excessif.
- **Batterie** : La batterie doit être solidement attachée. Si elle peut bouger le moindre centimètre, elle ne passera pas l'inspection. La borne positive doit être isolée.
- **Pneus** : Les pneus doivent être en bonne condition. La toile et la broche ne doivent pas être visibles. Le trait de la semelle doit être visible sur la majorité de la surface. Sauf pour la catégorie 'Modifié', l'approbation du département canadien des transports (D.O.T.) doit apparaître sur le flanc du pneu. La pression des pneus devrait être plus élevée que celle utilisée sur la route, ce qui peut aller jusqu'à 10 ou 15 psi de plus selon les cas. Informez-vous auprès des compétiteurs expérimentés.
- **Enjoliveurs de roues** : Les enjoliveurs de roues ou de moyeux, de même que les anneaux enjoliveurs doivent être enlevés, à moins qu'ils ne soient boulonnés à la roue.

- **Objets libres dans l'auto** : Tous les objets libres doivent être enlevés de l'habitacle et du coffre. Vous pouvez enlever la roue de secours et le cric pour alléger l'auto, mais ce n'est pas obligatoire s'ils sont fermement maintenus en place.
- **Fuites de liquide** : Les fuites excessives ne seront pas acceptées. (Note : pour les événements à PMG Technologies, AUCUNE fuite quelle qu'elle soit ne sera acceptée).
- **Identification** : Le numéro (et si possible la classe) de l'auto doivent être apposés de façon claire de chaque côté de l'auto en caractères d'au moins 200 mm (8 po.) de haut. La couleur doit contraster avec celle de l'auto. On peut se procurer des bandelettes magnétiques ou du ruban à masquer pour faciliter l'utilisation non permanente. Quand aucune autre méthode n'est disponible, du cirage à chaussure blanc peut être utilisé dans les vitres, en autant que les caractères soient tracés clairement et suffisamment opaque.
- **Silencieux** : Le son de votre auto ne doit pas dépasser 95 dbA mesuré à 15 mètres (50 pieds) du parcours à un endroit où vous passer à pleins gaz. Cette clause est surtout importante aux sites qui pourraient nous être retirés par cause de plainte de résidents avoisinants. Votre auto ne doit pas nécessairement être immatriculée pour la route, mais elle doit passer l'inspection technique.

### **Règles à suivre aux postes de travail**

Les premières fois, les recrues sont normalement envoyées aux postes de travail avec un participant expérimenté.

#### **À faire**

- Lorsque votre vague d'essais est terminée, rapportez-vous promptement au responsable des assignations de stations de travail qui aura été identifié à la réunion des pilotes.
- Assurez-vous que votre station a tous les éléments nécessaires : cônes supplémentaires, drapeau rouge, extincteur, walkie-talkie, etc.
- Connaissez votre numéro de station et vos responsabilités.
- Entendez-vous entre travailleurs pour vous disperser sur l'étendue à couvrir à votre poste de travail.
- Assurez-vous que les cônes sont placés au bon endroit et qu'il n'en manque pas. Vérifiez-les de temps en temps pendant la session si vous avez un doute.
- Assurez-vous de bien comprendre les règles pour ne pas appeler des cônes inutilement (ex. les pointeurs).
- Portez attention aux autos qui passent pour votre sécurité, mais regardez bien les cônes lors de leur passage pour détecter tout mouvement ou pour signaler un passage hors parcours.
- Remplacez RAPIDEMENT les cônes déplacés, car la prochaine auto arrive rapidement, très peu de temps après.
- Soyez prêts pour un long séjour à l'extérieur : l'exposition au vent, au soleil ou à la pluie, à la chaleur ou au froid demande des vêtements appropriés. Apportez votre crème solaire et beaucoup d'eau.
- Demeurez toujours alertes pour le passage inattendu de piétons ou d'un véhicule.

#### **À ne pas faire**

- N'utilisez pas de caméra lorsque vous êtes en poste.
- Ne vous assoyez pas; vous devez être prêts à bouger rapidement en tout temps, que ce soit pour replacer un cône ou pour éviter un véhicule hors contrôle.
- Ne vous éloignez pas de votre position assignée.
- Ne tournez pas le dos aux autos sur le parcours. Sécurité d'abord!
- N'arrêtez pas un véhicule en compétition à moins d'être avisé par la table de chrono, à moins qu'il n'y ait une urgence qui n'a pas été détectée de là. Toutefois, dans le doute, favorisez la sécurité.
- Ne laissez pas traîner des déchets.
- Ne ramassez pas de pièces chaudes laissées tomber par une auto sur le parcours.

## **La règle tombé ou à côté**

Une pénalité de deux secondes est donnée pour chaque cône qui est renversé ou qui est déplacé hors de sa boîte pendant l'essai. La 'boîte' est le tracé, à la craie ou autrement, autour de la base du cône sur la piste. Portez attention à chaque auto qui passe dans votre zone de patrouille et appelez les pénalités quand cela se produit. Il est très frustrant de se voir accorder une pénalité pour un cône renversé par le concurrent précédent, alors soyez alertes et remplacez 'vos' cônes aussitôt déplacés. On voit aussi des cônes qui sont traînés par une auto depuis une autre chicane et qui peuvent tomber dans votre zone. Observez bien ce qui se passe pour détecter une telle situation. Il pourrait aussi arriver que le vent fasse tomber un cône. Le message est donc : soyez alertes en tout temps.

## **Appel de cônes**

Quand un cône est frappé et qu'il y a pénalité, vous devez le signaler à la table de chronométrage. Lorsqu'il y a suffisamment de participants, une équipe de travail est formée à la station. Entendez-vous pour qu'il y ait un responsable du signalement. Le CADL utilise des radios bi-directionnelles pour communiquer avec la table de chronométrage. Les instructions pour leur utilisation sont données lors de la réunion des pilotes. S'il arrivait que les radios ne soient pas disponibles, on vous fournirait alors une méthode alternative qui vous serait expliquée à la réunion des pilotes.

## **Préparation de l'auto**

Dans un premier temps, nous ne vous donnerons que des suggestions qui peuvent être faites gratuitement ou pour moins de 50\$. Après un certain temps vous aurez peut-être le goût d'ajouter des équipements pour aller plus vite, mais lisez bien le livre de règlements pour demeurer légal dans votre catégorie. Mais rappelez-vous qu'à ce stade, vous pouvez améliorer vos temps beaucoup plus en investissant sur le pilote que sur l'auto.

## **Ce que vous pouvez faire aujourd'hui**

**Pneus :** Vous avez déjà lu que vous devez augmenter la pression de vos pneus (peut-être jusqu'à 10-15 psi). La raison de ceci est pour éviter que vos pneus ne roulent sous vos jantes lors des virages prononcés. Mais comment savoir si on a surgonflé? Marquez le bord de la semelle à trois ou quatre endroits sur le périmètre du pneu avec de la craie ou du cirage à chaussure blanc. Après un essai, vous pouvez voir jusqu'où la semelle s'est retournée. Dégonflez un peu si la semelle a encore une trace, gonflez plus si la trace a été effacée jusque sur le flanc. Idéalement la marque devrait être usée jusqu'à la jonction entre la semelle et le flanc. Prenez note des pressions et des résultats pour pouvoir faire un ajustement fin et avoir une référence d'un événement à l'autre. À mesure que votre habileté et votre confiance augmenteront, vous pousserez plus l'auto et vous devrez peut-être rajuster vos pressions. C'est donc une bonne idée de continuer d'utiliser cette méthode pour les événements suivants.

**Maintien du pilote :** Pour avoir un bon contrôle en conduisant, le pilote doit être fermement maintenu dans son siège. Position de conduite : la plupart des pilotes expérimentés s'entendent pour dire que le meilleur positionnement de votre siège – pour avoir le meilleur contrôle – est suffisamment avancé pour que votre jambe soit à peine fléchie lorsque la pédale d'embrayage est complètement enfoncée, et avec le dossier droit ou légèrement incliné pour vous permettre de poser vos poignets sur le volant quand vos épaules sont bien appuyées sur le dossier. Cette position vous permet toutes les manœuvres de volant et de pédaler sans que vous ayez à vous étirer ou à bouger de votre siège, ce qui aura un grand impact sur vos habiletés de conduite. La position du siège ne devrait pas vous distraire.

## **Que faire avant le prochain événement?**

Un alignement ne coûte pas très cher et c'est un bon point de départ pour améliorer la tenue de votre monture. D'abord, quelques mots de précaution. Les manufacturiers fixent leurs alignements à ce qu'ils considèrent donner le comportement le plus stable et le plus sécuritaire. Un ajustement pour obtenir une réponse plus rapide de la direction peut rendre votre auto plus nerveuse sur la route et peut occasionner une usure plus rapide des pneus, alors servez-vous de votre bon jugement. Cependant, pour avoir des suggestions, demandez à un participant qui a une auto semblable à la vôtre au niveau du poids, de l'empattement et du mode de propulsion.

## **Suggestions pour la marche du parcours**

*Vous devez être capable de vous rappeler du parcours dans votre tête. Si vous ne le pouvez pas, vous ne pourrez pas le parcourir à son plein potentiel.– Josh Sirota, philosophe de l'autoslalom depuis 1988. Traduction libre*

Cette citation vaut cinq secondes pour une recrue. Savoir comment faire une bonne marche du parcours est l'étape la plus importante pour être compétitif et pour anticiper le parcours. Généralement vous voudrez marcher le parcours trois ou quatre fois au moins. Se perdre sur le parcours est non seulement embarrassant, mais peut être dangereux.

**Première étape :** Marcher le parcours. Votre première marche vous permettra de voir le plan d'ensemble du parcours et est souvent un événement social, vous rencontrez les autres participants de la journée, vous parlez, etc. Après ça, tenez-vous éloigné des amis et faites une seconde marche en vous concentrant à mémoriser le parcours. Décortiquez-le en petites sections, cela facilite la tâche. Identifiez les cônes importants, ceux qui marquent les points de corde, notez les courbes décroissantes, les échelles non uniformes, etc.

*Arrêtez-vous de temps en temps et remémorez-vous le parcours dans votre tête, section par section, depuis le début jusqu' où vous êtes rendus. Si cela vous aide, prenez des notes écrites comme par exemple les changements de surface, les tournants en déport, les bosses, le sable, etc. Répétez cette étape autant de fois que nécessaire pour avoir une image parfaite. – Andy Hollis – Quatre fois champion de Pro Solo et d'autoslalom - Traduction libre.*

**Deuxième étape :** Planifiez votre stratégie. (certaines personnes font cela tout en marchant le parcours). Maintenant décidez exactement comment vous voulez piloter sur le parcours. Pour avoir un tour parfait, il faut deux choses : avoir le bon plan et le mettre correctement à exécution. Plus facile à dire qu'à faire, mais si vous n'avez pas de plan, vous ne pourrez pas dire où vous ne l'avez pas exécuté correctement. C'est difficile de dire si votre plan est le bon, mais vous pourrez y travailler à l'étape 4. Votre plan implique la ligne que vous adopterez à travers les cônes – la façon la plus rapide. Notez qu'on ne dit pas la plus courte. Pensez aux caractéristiques de votre auto, est-elle plus maniable qu'elle n'accélère ou est-ce l'inverse? Cela vous indiquera si vous devez ralentir pour prendre une courbe en contrôle et pouvoir accélérer le plus tôt possible, ou si vous devez maintenir le plus de vitesse possible dans la courbe pour garder les révolutions moteur aussi élevées que possible.

**Troisième étape :** Sur la fausse grille. Pendant que vous êtes en ligne, repassez plusieurs fois dans votre tête le parcours, par sections, comme auparavant, exécutant le plan que vous vous êtes fait.

**Quatrième étape :** Après l'essai. Encore dans votre auto, repassez dans votre de tête votre essai. Trouvez où vous n'avez pas exécuté votre plan. Si votre plan vous amenait tout près d'un cône et que vous étiez à deux mètres de là, vous n'avez pas exécuté le plan et cela devrait vous faire poser des questions. Peut-être avez-vous besoin de modifier le plan, parce que vous arriviez trop vite dans les parties lentes et que vous glissiez. Décidez alors si votre prochain essai devrait être une meilleure exécution du plan ou une modification du plan.

Essentiellement, n'utilisez pas l'auto comme excuse, vous verrez une grande amélioration de vos temps quand vous piloterez sur un parcours qui est sans surprise pour vous.

## Suggestion de pilotage

Pratique, pratique, pratique, c'est la meilleure façon d'améliorer ses temps. Comme on dit, 'Avant de modifier l'auto, modifiez le pilote'. Comme il y a tant de techniques qui amélioreront votre pilotage, cela prend beaucoup de pratique pour les apprendre toutes. Mais lorsque vous les aurez maîtrisées, quelqu'un qui ne les a pas aura besoin de beaucoup d'argent pour modifier son auto pour réussir à vous battre, et ne le pourra sans doute même pas. Voici quelques techniques pour débiter. N'essayez pas de les appliquer toutes lors de votre premier essai, vous serez trop occupé. Lisez la liste et travaillez à maîtriser chaque technique une à la fois.

**Regardez loin.** Je me répète cela à voix haute en conduisant. C'est tellement facile de l'oublier, mais cela fait une telle différence. C'est une question de coordination main-œil. Regardez où vous voulez que vos mains et vos pieds vous conduisent, et regardez suffisamment loin pour prendre avantage de ce que vous voyez. Si vous regardez ce cône extérieur que vous craignez frapper, et bien, vous le frapperez. Si vous regardez 3 mètres devant le capot, les virages vous surprendront toujours.

**Ralentissez pour aller plus vite.** Un problème commun quand on débute est d'essayer de prendre les sections lentes trop vite et ainsi de ne pas demeurer en contrôle. Je me rappelle encore avoir terminé un essai et me dire : 'Et bien, je n'ai pas été très rapide, mais c'était tout en douceur', pour découvrir que j'avais retranché une seconde à mon temps!

**Freinez fort à l'entrée des virages.** Allez-y, appuyez fort sur la pédale de freins, il n'y a pas de verre de café sur le tableau de bord ou d'œufs sur le siège avant. Une fois que vous avez décidé de ralentir pour un virage, il ne faut pas perdre de temps. Si vous vous retrouvez à pas de tortue avant d'être arrivé au virage, et bien vous venez d'apprendre que vous pouvez freiner plus loin.

**Adhérence.** N'en demandez pas trop à vos pneus. Pour toute combinaison pneu/chaussée, il n'y a qu'une quantité spécifique d'adhérence maximale. Nous l'appellerons 100% d'adhérence. Vous pouvez utiliser cette adhérence avec votre accélérateur, vos freins ou votre volant. Alors si vous entrez dans un virage en utilisant ce 100% d'adhérence, qu'arrivera-t-il lorsque vous demanderez plus d'adhérence en utilisant les freins? Soit que vous ne freinerez pas, soit que vous ne tournerez pas, ou les deux. Le même raisonnement vaut pour accélérer à la sortie d'un virage, alors appliquez progressivement les gaz à mesure que vous détournez le volant. N'utilisez la pleine accélération ou le freinage à fond qu'en ligne droite. Ce qui revient à ralentir pour aller plus vite et qui nous amène à...

**Des manœuvres en douceur.** Avez-vous remarqué que j'ai utilisé les termes 'appuyez fort sur les freins' et 'appliquez progressivement les gaz'? C'est là que vous devez changer votre opinion à propos des manœuvres pour contrôler votre auto. Vous devez vous convaincre que vous pouvez mieux faire répondre votre auto en appuyant fort sur les freins plutôt qu'en sautant sur les freins, en appliquant progressivement l'accélérateur plutôt qu'en l'enfonçant, en tournant rapidement le volant plutôt qu'en le fouettant de côté. Subtil, mais cela paraîtra dans le nombre de fois que votre auto sera en contrôle, plutôt qu'en train de dissiper de la vitesse en glissant dans un virage. Et vous aurez besoin de beaucoup de pratique pour que cela devienne naturel.

**Passez les rapports de vitesses près de la zone rouge.** Sur la route on ne passe généralement pas les vitesses près de la zone rouge. Mais en autoslalom vous devez maximiser la puissance disponible. Vous apprendrez à écouter le son de votre moteur et à conserver un rapport plus longtemps. Au CADL, la plupart des parcours se feront sur le deuxième rapport. Si vous passez en troisième, vous pourriez être en train de changer trop vite et vous priver de puissance, ou de perdre du temps à changer de rapport plutôt que d'accélérer.

**Faites des départs à 4000 RPM.** Chaque auto est différente, mais essayez de faire des départs en utilisant plus de révolutions moteur qu'à l'habitude. Ne relâchez pas la pédale d'embrayage d'un coup, car vous vous retrouveriez à faire patiner les roues. Relâchez-la rapidement et trouvez la bonne révolution pour obtenir la traction optimale tout en maximisant l'accélération.

**Ne vous en faites pas avec les distractions.** À un moment donné ou à un autre vous frapperez sûrement le bouton actionnant les essuie-glaces, les phares ou le klaxon pendant un essai. Ne vous laissez pas distraire, nous l'avons tous fait! Concentrez-vous sur le parcours en avant de vous, car regarder les cônes tombés derrière vous ne les fera pas se replacer, mais pourra vous ralentir dans le reste du parcours.

**Plus, plus tard.** Il y a plusieurs autres techniques pour vous aider à améliorer vos temps, mais concentrez-vous d'abord sur ceux que nous avons exposés ici. Lorsque vous les aurez maîtrisés vous serez prêt à passer à une autre étape.

## **L'étiquette en autoslalom**

L'autoslalom est un sport social, et la plupart des pilotes sont heureux de vous donner des conseils et de commenter vos essais. Si vous n'êtes pas sûr de quand vous présenter à la ligne de départ, ne vous gênez pas, demandez à quelqu'un. Demandez à quelqu'un de regarder le marquage de vos pneus, pour voir s'ils ont besoin de plus ou moins d'air. Ils seront généralement heureux de vous aider. Demandez si vous pouvez être passager avec eux quand il y a des essais libres. Il y a par contre des mauvais moments pour demander des avis. En voici une liste rapide :

- Quand ils marchent le parcours : ils essaient de le mémoriser.
- Quand ils sont sur la fausse grille : ils sont concentrés à se remémorer leur plan de parcours.
- Quand ils sont sur la grille de départ : ils ne pensent qu'au parcours.

## **Essayez d'aider**

Le CADL est une organisation entièrement bénévole, alors toute aide est toujours appréciée. Par chance, cela vous place dans une position privilégiée pour parler aux autres pilotes, car les anciens aident aussi. Si vous partagez le travail, ils auront plus de temps pour vous parler. De même, si vous arrivez tôt, cela facilitera l'enregistrement et l'inspection technique et vous laissera plus de temps pour marcher le parcours. Lisez la prochaine section sur comment aider si vous cherchez à trouver des façons de le faire. Il faut aussi nettoyer le site avant de partir. Il nous importe tous de conserver nos sites, alors laissez la place plus propre que vous ne l'avez trouvée. Conduisez de façon responsable autour du site; nous ne voulons pas que les autorités locales regrettent de nous avoir donné la permission de tenir notre événement. Conduisez lentement et prudemment dans la zone des puits. Il y a plein de gens qui marchent, parfois des enfants, des autos qui partent vers la fausse-grille, etc. On ne veut pas d'accidents. La remise des prix est une continuation de l'événement, et les gens parlent du parcours, de leur auto ou de leurs essais. Ça fait plaisir de voir tout le monde y être présent, encourager les gagnants, même si vous n'avez pas gagné un prix vous-même.

## **Comment aider à un événement**

### **Pendant que vous êtes encore une recrue**

- Arrivez très tôt et aidez à monter le parcours.
- Aidez à balayer les coins empoussiérés.
- Marquez les cônes.
- Aidez à l'enregistrement : passez le formulaire d'acceptation des risques ou les feuilles d'enregistrement. Vérifiez que les non-membres ont leur permis de conduire à portée de main. Identifiez d'autres recrues et offrez-leur votre aide.
- Offrez aux responsables du chrono ou autres officiels d'aller chercher pour eux des rafraîchissements.
- Encouragez d'autres participants à venir aider à nettoyer le parcours après l'événement.
- Offrez d'aller à un poste de travail si la participation est faible.
- Offrez d'aller acheter des effets manquants entre les événements et apportez-les la prochaine fois.

### **Une fois habitué avec le déroulement des choses**

- Aidez à comptabiliser les résultats.
- Apprenez à aider à l'inspection technique ou au chrono.
- Soyez un aide aux recrues. Vous pouvez répondre aux questions générales, aidez-les à se préparer pour l'inspection technique, allez faire une marche du parcours avec eux, expliquez comment faire au poste de travail, etc.
- Apprenez à installer le système de chronométrage.

## **Le livre de règlements et les catégories**

Le livre des règlements de la FAQ est un bon investissement. Vous pouvez aussi le consulter sur le site du CADL. Vous y trouverez les règlements sur les modifications légales dans chaque catégorie, sur les reprises d'essai, sur la classification des véhicules, etc. C'est le livre sur lequel s'appuie le directeur d'événement pour toute décision. Presque toutes les autos commencent dans la catégorie Stock. Il y a quelques exceptions, mais ces véhicules sont plus rares sur nos parcours. De la catégorie Stock, les autos passent vers les catégories Street Touring, Street Prepared et Street Modified. Parfois des autos de différentes classes Stock se retrouveront dans la même catégorie Street Prepared. La raison en est que les modifications permises peuvent égaliser les performances.

## **Le championnat du CADL**

À la fin de la saison, on remet un trophée aux meilleurs pilotes de chaque catégorie (leur nombre est déterminé par le nombre total de participants dans la catégorie). Les champions des catégories sont ceux qui ont accumulé le plus de points dans leur catégorie respective, généralement en comptant les meilleurs 5 résultats sur 7. Plus vous participez, plus vous avez la possibilité d'augmenter votre moyenne. Les points sont accordés selon votre temps par rapport au meilleur temps de la journée dans votre catégorie. Des index servent à mettre les différentes classes d'une même catégorie sur un dénominateur commun qui tient compte des performances relatives des autos dans ces classes. Les règlements édités annuellement répertorient les index de chaque classe. Pour participer au championnat du CADL, vous devez être un membre en règle pour l'année courante. Il y a aussi des trophées pour la recrue de l'année, le champion toutes catégories, le meilleur pilote féminin, le pilote s'étant le plus amélioré, M. Perdu (le plus de hors parcours), M. Gaffe de l'année, M. Conehead (le plus de cônes) et plus encore. Ces trophées sont remis lors du banquet de fin d'année, où tous sont invités, tenu le même jour que l'assemblée générale annuelle du CADL où tous les membres peuvent venir entendre les rapports des directeurs, faire leurs suggestions et s'impliquer dans le comité d'administration en posant leur candidature aux différents postes disponibles à chaque année.

## **Devenir membre du CADL**

Devenir membre du CADL est un bon investissement. En plus d'avoir un prix d'entrée moindre, vous pourrez participer au championnat et courir pour un trophée de fin d'année. De plus nos commanditaires vous accorderont des réductions intéressantes sur vos achats chez eux. Si vous voulez participer à la gestion du CADL, c'est le premier pas à prendre.

## **De retour dans la réalité**

Piloter en autoslalom est vraiment excitant. Mais n'oubliez pas que lorsque vous quittez le site et que vous retournez sur la route, vous retrouvez la circulation. Gardez à portée de main les nouvelles habiletés que vous venez de développer, elles vous seront utiles en cas d'urgence, et respectez les lois de la circulation. Gardez votre conduite fougueuse pour l'autoslalom, là où c'est légal et sécuritaire!

## Quoi apporter à un événement

La liste couvre tout, de la crème solaire aux collations et aux manomètres. Vous vous ferez sans doute votre propre liste sur mesure pour votre style, mais celle-ci vous servira de base.

### Vous devez avoir :

- Votre auto (ou vous pouvez en partager une avec un ami)
- De l'argent pour payer les frais d'inscription
- Votre permis de conduire valide
- Une assurance auto valide
- Un casque de sécurité réglementaire

### Vous pourriez vouloir apporter :

- Votre carte de membre
- Un bon manomètre
- Un réservoir d'air comprimé ou un compresseur
- De la craie ou du cirage à chaussures blanc pour marquer les pneus
- Des chiffres magnétiques (au moins 200 mm de haut) ou des bandelettes magnétiques
- Des souliers adaptés à la conduite. Les meilleurs sont à semelle mince, assez étroite pour ne pas dépasser du côté du soulier ni accrocher les pédales
- Des lunettes de soleil et de la crème solaire
- Un chapeau
- Un imperméable
- Un parapluie (aussi bon contre le soleil)
- Des sacs ou de la pellicule de plastique (pour protéger le contenu enlevé de votre auto lorsqu'il pleut)
- Une chaise pliante
- De l'eau et/ou d'autres breuvages non alcoolisés
- Une glacière pour votre dîner ou vos collations (vérifiez si des services existent sur le site)
- Du Windex et des essuie-tout
- Du papier et un crayon pour prendre des notes
- Une copie du livre de règlements

J'espère que vous avez aimé ce petit document que nous avons adapté, provenant de membres bénévoles de la SCCA. Certains de nos règlements diffèrent un peu des leurs, mais dans l'ensemble ce sont les mêmes. Soyez très à l'aise de nous envoyer vos questions ou vos suggestions par courrier électronique ou en personne.

---

Pour la version anglaise :

Adapté par Rob Microys et Jason Belec du Motorsport Club of Ottawa (MCO), mai 1996

Avec des remerciements particuliers à :

Kate Hughes (Glen Region SCCA) pour avoir partagé sa version originale, 2/96

Karl Hughes (Finger Lakes Region SCCA) pour ses feuilles de recrues

Josh Sirota (San Francisco Region SCCA) pour ses conseils sur la marche de parcours et le pilotage

Andy Hollis (Houston Region SCCA) pour ses conseils sur la marche de parcours et le pilotage

Christine Johnson (Houston Region SCCA) pour avoir partagé ses idées sur un programme de recrues

Paul Schelling (Glen Region SCCA) pour avoir gracieusement édité

Pour la version française :

Adapté par Gilles Pilon du CADL, avril 2004

Avec des remerciements particuliers à :

Desi Texeira pour avoir eu l'idée et fait les démarches auprès du MCO

Stéphane D'Amato et Desi Texeira tous du CADL pour la révision et leurs commentaires constructifs.