

Depuis hier, les pneus et les garnitures de freins ont peut-être refroidi, mais le cœur et la tête sont encore bien chauds après ces deux jours inoubliables passés sur le circuit d'Hockenheim. Le « *Cours de pilotage international pour une conduite sportive et compétitive* » (c'est ce qui est imprimé le diplôme!) organisé de main de maître par l'ACS les 23 et 24 mars 2009 m'a procuré tellement de satisfaction et de bonheur qu'il m'est impossible de ne pas partager mes émotions et mes impressions.

Quand on regarde une manche du championnat DTM ou que l'on assiste à un Grand Prix de F1 à la télévision, on se permet souvent des commentaires faciles sur les pilotes, du genre « *c'est nul ce dépassement* » ou bien « *joli, le virage* » ou encore « *mais vas-y, vas-y, attaque!* ». Dans le confort de nos salons, on devient vite des experts autoproclamés, des consultants qualifiés, des donneurs de leçons chevronnés. Les consoles de jeux et autres simulateurs de conduite à deux francs sont sans doute passés par là... On s'imagine même parfois que si on était à la place du pilote, on ferait probablement aussi bien (pour les plus modestes) et peut-être bien mieux (pour les plus gonflés). Mais quand la course est finie, que les gradins se sont vidés et que les motor-homes avalent à nouveau des kilomètres d'autoroute en direction d'une autre épreuve, les plus raisonnables d'entre nous se disent, qu'après tout, ça serait peut-être quand même pas mal de se mettre soi-même en situation réelle, de voir ce qu'on a dans le ventre, de s'installer derrière un volant sur un vrai circuit, quelle que soit la voiture. C'est là que les cours de l'ACS entrent en scène. Et voilà comment – un peu perdu mais essayant bravement de ne pas trop le laisser transparaître – je me suis retrouvé il y a trois jours sur le bord d'un circuit mythique pour un contact avec la réalité et un test sur moi-même.

Trop d'images tourbillonnent encore dans mon cerveau pour vous les livrer toutes dans le cadre d'un témoignage cohérent et bien ficelé. Et je n'ai pas envie de vous ennuyer avec un roman-fleuve ! Je vous énumère donc dans un style télégraphique juste quelques unes des émotions les plus fortes et des souvenirs les plus marquants qui ont illuminés pour moi, ces 48 heures qui ont passé beaucoup trop vite.

- 1) La rencontre enrichissante avec d'autres fondus de sport automobile et la progressive cohésion de 15 individus qui ne se connaissaient pas le dimanche soir en un sympathique groupe de copains au bout des deux jours : camaraderie, respect, bonne humeur et rigolade.
- 2) La parfaite rotation des séances de travail entre les différentes classes, minutieusement synchronisée pour créer un véritable ballet automobile de plus de 130 participants : simple et fluide en apparence, mais en réalité d'une précision et d'une efficacité impressionnante.
- 3) La patience, le sens de l'analyse, l'enseignement et les yeux de lynx de nos instructeurs qui observent sans relâche le comportement de la voiture et du pilote, afin d'identifier systématiquement erreurs et progrès : des pros qui savent transmettre leur savoir avec talent.
- 4) La variété des exercices et leur utilité spécifique dans l'apprentissage de la technique de pilotage du véhicule incluant freinage, trajectoire, transfert de masse, sortie de virage, départ groupé, slalom, essai libre : des morceaux de puzzle à mettre ensemble – pas toujours facile !
- 5) La rapidité et la férocité avec laquelle l'erreur ou l'ignorance des règles est immédiatement sanctionnée par un tête-à-queue, une glissade ou une sortie, et l'orgueil personnel qui en prend un coup à chaque fois : apprentissage difficile du pilotage et de la modestie...
- 6) Le sentiment d'insignifiance ressenti debout sur la piste au cœur du Motodrom, face à ces gigantesques tribunes qu'on imagine remplies de supporters debout pour Schumi à 200m de la victoire : une écrasante leçon d'humilité, ou une immense leçon de respect – au choix.

7) L'étonnement et la déception lorsqu'on pense avoir poussé sa voiture à fond et qu'un rapide coup d'œil sur le tableau de bord au début de la zone de freinage nous laisse découvrir l'aiguille du compteur bloquée sur un pathétique 150 : la réalité bien plus forte que la fiction...

8) La rage d'avoir manqué son troisième et dernier passage dans un exercice, tout en sachant parfaitement quelle erreur a été commise et la réalisation qu'il n'y aura pas de chance supplémentaire aujourd'hui de refaire un passage correct : dur, dur, la frustration !

9) Le discret sourire de satisfaction dissimulé sous la visière du casque, quand l'instructeur lève le pouce pour approuver un exercice bien réussi et le coup de gaz rageur qui suit pour fêter ça en remontant au départ du secteur pour un nouveau passage : on est humain, non ?

10) La farouche détermination à vouloir réussir au moins un dépassement lors des départs groupés ou des essais libres, et la difficulté à y parvenir par manque de puissance, d'audace ou d'expérience : qu'il est long le chemin entre les commentaires de salon et l'exigence du circuit !

11) Et pour terminer, comme dans le célèbre inventaire de Jacques Prévert, encore quelques images – plus spécifiques à cette joyeuse Classe 4 de mars 2009 – et qui resteront longtemps gravées dans ma mémoire :

- le (très) grand Sébastien dans sa (toute) petite Elise et sa (prodigieuse) connaissance de la F1
- les yeux pétillants de Raymond après chaque prouesse de sa GTA, et son côté zen si reposant
- les satanés 50cv de plus de la M3 de François par rapport à mon Cayman en essais libres
- l'enthousiasme contagieux de Dany, sa pêche, ses histoires incroyables et ses compliments
- l'accélération fulgurante des GT3, le bruit magique de la GTA et le rugissement des Ferrari
- l'Elise jaune toute tordue sur le parc technique – rappel douloureux des risques du métier
- les buffets d'excellente qualité de l'hôtel et le « fourgon-café » toujours bienvenu par 4°
- le méchant vibreur à la sortie de la courbe Sachs qui m'a obligé à rattraper 2 fois la voiture
- les encouragements respectifs de Pascal, Guy et Sébastien entre eux après chaque exercice
- le calme et l'expérience d'Amintore et son sourire radieux après avoir aspiré une GT3
- le soutien, les conseils, les corrections de mon ami Phil, mais aussi ses démonstrations
- l'absence totale de complexe d'Alain et d'Eddy face à un plateau de voitures impressionnant
- les freinages tardifs de Cristiano qui ont réussi à ébranler le flegme de notre instructeur
- l'étonnant comportement de la Mercedes louée par Philippe en remplacement de sa 2002
- le froid, la pluie, le grésil, la neige, le soleil, la pluie, la grêle, le froid, les nuages, la pluie, etc.
- les explications de Christian, son inséparable drapeau jaune, son humour et ses analyses
- les Ferrari, les Corvettes, les TVR, les Porsche bien sûr (plus de 30 sur 130 !) et les autres
- l'exaltation de passer la cinquième à 7000 tours dans l'interminable parabolique
- le dépassement au freinage dans la ligne droite des stands d'une célèbre EVO 6 blanche (avec l'assistance complice de son généreux pilote, pour être tout-à-fait honnête...)

En résumé, si l'expérience vous tente – que vous ayez 25 ans ou la cinquantaine bien tapée comme moi – n'attendez plus. Inscrivez-vous vite à un tel cours, mais choisissez-le bien. L'ACS offre des produits très bien élaborés, créés par des pros, gérés par des pros et approuvés par des pros. J'ai été informé de leurs cours par le biais du site [www.camandona-competiton.com](http://www.camandona-competiton.com) qui en organise aussi mais qui propose temporairement et comme alternative les cours de l'ACS. Ne rêvez pas, vous ne deviendrez ni Lewis Hamilton ni Sébastien Loeb en 48 heures, mais vous établirez des bases solides sur lesquelles vous pourrez par la suite développer votre passion pour le pilotage. Pour moi, ce stage n'a été que du bonheur ! Et le bonheur, comme dirait le docteur, c'est « à prescrire sans modération ! » A tous ceux et celles qui ont œuvré pour l'organisation et le déroulement de ce cours, un immense MERCI ! C'était parfait, génial, professionnel, super, magnifique. A recommander sans hésiter !