



HAL
open science

La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse

Solène Girard

► **To cite this version:**

Solène Girard. La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01759553

HAL Id: dumas-01759553

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01759553>

Submitted on 5 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mémoire à finalité professionnelle
UNIVERSITÉ DE BRETAGNE OCCIDENTALE

MASTER 2 STAPS

Mention "Expertise, Performance & Intervention"

UFR Sport et EP

20, Av. le Gorgeu

29 200 Brest

Présenté par

Solène Girard

Sous la direction de Cyril Bossard

La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse

*Suivi individualisé de deux
pilotes motocyclistes, catégorie
Championnat de France
Promosport 600cc.*

Mémoire soutenu le 23 Juin 2015

Devant le jury composé de :

Cyril Bossard jury 1

MCF, Université de Bretagne Occidentale, EA3875
CREAD.

Anne-Julie Pelé Briend jury 2

Cogérante et préparatrice mentale à AJT
Performances, Saint-Avé.

Gilles Kermarrec jury 3

MCF, Université de Bretagne Occidentale, EA3875
CREAD.

UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE

- Mémoire de Master-

Mention : STAPS

Spécialité : Expertise, Performance, Intervention

La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse

*Suivi individualisé de deux pilotes motocyclistes,
catégorie Championnat de France Promosport 600cc*

SOLENE GIRARD

Soutenu le « Juin 2015 » devant la commission d'examen :


Cyril	Bossard	MCF, Université de Bretagne Occidentale, Brest, Directeur EA 3875 CREAD.
Anne-Julie	Pelé-Briend	Cogérante et préparatrice mentale chez AJT Invitée Performances, Saint-Avé.
Gilles	Kermarrec	MCF, Université de Bretagne Occidentale, Brest, Rapporteur EA 3875 CREAD.



La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse

*Suivi individualisé de deux pilotes motocyclistes,
catégorie Championnat de France Promosport 600cc*

Mémoire de Master 2 EPI

GIRARD SOLENE

<p><u>Mémoire réalisé dans le cadre du Master EPI :</u></p> <p>UFR Sport et EP de Brest</p> <p>20, avenue Le Gorgeu</p> <p>29 200Brest (France)</p> <p>Resp. Master EPI : Bossard Cyril (cyril.bossard[at]univ-brest.fr)</p>	
--	---

<p><u>Stage effectué à Armor Moto :</u></p> <p>ARMOR MOTO</p> <p>Rue Jean Monnet</p> <p>ZA de Langolvas</p> <p>29600 Morlaix</p> <p>Responsable : Eddy Guezennec (06 13 31 96 14 - armor.moto@orange.fr)</p>	
<p>Tuteur Professionnel : Anne Julie Pelé Briend (06 82 15 23 55 - annejulie@ajt-performances.fr) chez :</p> <p>AJT PERFORMANCES</p> <p>42, Rue Jean Laviquel</p> <p>56890 Saint Avé</p>	


<p><u>Mémoire réalisé à l'UBO :</u></p> <p>Université de Bretagne Occidentale</p> <p>3 rue des Archives - CS 93837 - 29 238 Brest cedex 3</p>	
---	---

Table des matières

Table des matières	6
Table des figures.....	9
Liste des tableaux.....	10
Remerciements.....	11
1 ^{er} Chapitre : Introduction	12
1) Le contexte.....	12
2) Les objectifs et les enjeux.....	13
2 ^{ème} chapitre : Revue de Littérature.....	15
1) Le stress et l’anxiété dans le sport.....	15
1.1) Définitions : stress et anxiété.....	15
1.2) Les modèles anxiété/performances :	16
1.3) Les théories d’anxiété performance :	18
2) L’attention et la concentration dans le sport.....	20
2.1) Définitions et historique.....	20
2.2) Le modèle de Marjorie Bernier.....	21
3) Les principaux résultats des études dans le domaine sportif sur le stress et la gestion de l’attention.....	22
3.1) Le stress.....	22
3.2) L’attention et la concentration.....	22
4) Les outils pour l’accompagnement du sportif.....	23
4.1) Les entretiens d’auto-confrontation : origines et historique.....	23
4.2) Les entretiens re-situ subjectif : une évolution récente pour capter le point de vue du sportif.....	24
5) Problématique	24

3 ^{ème} Chapitre : Méthodologie.....	26
1) Participants et contexte.....	26
1.1) Nos participants :	26
1.2) Contexte.....	27
2) Recueil des données	28
3) Analyse des données	29
3.1) Pilote 1 :	29
3.2) Pilote 2 :	32
4) Synthèse de la méthodologie	33
4 ^{ème} chapitre : Résultats.....	35
1) Pilote 1 :.....	35
1.1) Circuit du Mans, le 23 Octobre 2014.....	36
1.2) Circuit d'Alcarras, le 22/23 Février 2015	37
1.3) Circuit de Fontenay, le 5 Avril 2015	38
1.4) Synthèse des résultats du Pilote 1 :	40
2) Pilote 2 :.....	40
2.1) Feuilles de circuits annotées.	40
2.2) Entretien dirigé et final.....	41
5 ^{ème} chapitre : Discussion.....	42
1) L'impact du protocole axé sur le stress.....	42
2) L'impact du protocole axé sur la gestion de l'attention et de la concentration..	43
6 ^{ème} chapitre : Conclusion	45
1) Intérêt(s) et limites.....	45
2) Perspectives.....	46
Bibliographie.....	48
1) Organisation de préparation physique adaptée à notre sport.....	51
a) Les tests.....	51

b) La planification effectuée sur les pilotes	51
2) Retranscription de la Journée du 23 Octobre 2014 au Mans.	57
3) Retranscription des journées du 22 et 23 Février 2014 à Alcarras.....	86
4) Retranscription de la journée du 5 Avril 2015 à Fontenay.....	108
5) Feuilles annotées	138
6) Retranscription épurée de l'entretien du 4 Juin 2015.	144

Table des figures

Figure 2.1 : Courbe en U inversé, tirée du site personnel de Johan VERSTRAETE.	17
Figure 2.2 : modèle de la catastrophe de Hardy et Fazey (1987).	17
Figure 2.3 : Modèle de la catastrophe, extrait de Legrand (2003), tiré de Descamps (2012).	18
Figure 2.4 : Modèle de Marjorie Bernier (2010) de codage. Classification des 698 US (focalisations attentionnelles) selon leurs contenus et leurs caractéristiques.	21
Figure 3.1 : Photo du pilote numéro 1 prise lors de la course Promosport 600 à Magny Cours le 2 et 3 Aout 2014.	26
Figure 3.2 : Photo du pilote numéro 2 lors de la course Promosport 600, à Magny cours le 2 et 3 Aout 2014.	27
Figure 3.3 : circuit annoté du Mans, session 1 du 23 octobre 2014.	32
Figure 3.4 : Illustration des étapes de la méthodologie.	34
Figure 4.1 : Répartition globale des 1130 Unités Significatives.	35
Figure 4.2 : Répartition des US par circuits et catégories.	40
Figure 8.1 : circuit d'Alcarras annoté, session 1 du 22 Février 2015.	138
Figure 8.2 : circuit d'Alcarras annoté, session 2 du 22 Février 2015.	139
Figure 8.3 : circuit du Mans annoté, session 1 du 3 mars 2015. 44 dents sur la couronne.	140
Figure 8.4 : circuit du Mans annoté, du 4 Mars 2015, session 1. 44 dents sur la couronne.	141

Liste des tableaux

Tableau 3.1 : Modèle empirique de l'activité Motocyclisme de vitesse.....	31
Tableau 4.2 : Récapitulatif du codage du Mans.....	36
Tableau 4.3 : Récapitulatif du circuit d'Alcarras	37
Tableau 4.4 : Récapitulatif du circuit de Fontenay	38
Tableau 8.1 : Tableau récapitulatif du codage des trois entretiens.....	142

Remerciements

Ce mémoire a été réalisé dans le cadre du master 2 « Expertise, Performance, Intervention » au sein de l'Université de Bretagne Occidentale.

Dans un premier temps, je tiens à remercier tout particulièrement AJT Performances et Anne-Julie Pelé Briend de m'avoir accueillie dans l'enceinte de son entreprise, de m'avoir guidée tout au long de ce travail en me laissant une grande liberté au niveau de mon autonomie et dans ma future vie professionnelle.

Je souhaite également remercier Cyril Bossard, maître des conférences à l'Université de Bretagne Occidentale (UBO) mon tuteur de mémoire, qui a pu me suivre et me guider dans la conception de ce travail.

Mes derniers remerciements vont à Xavier et Eddy, pilotes de niveau National, volontaires pour ce travail, qui m'ont permis d'intervenir dans de bonnes conditions et aussi de les suivre tout au long de ses compétitions.

1^{er} Chapitre : Introduction

L'activité motocyclisme de vitesse est une discipline sportive qui se compose d'un nombre de tours à effectuer sur un circuit officiel. Le pilote s'exerce à montrer une meilleure technique et tactique lors de la course que ses adversaires. Lors d'une compétition, l'évaluation est simple. Le premier ou première qui termine le nombre de tours imposé remporte la course.

Une compétition type se présente en général sur quatre jours :

- Le jeudi : quatre à cinq sessions de roulage (entraînement payant de 20 minutes, libre sur le circuit, nombre de pilotes limité à 20).
- Le vendredi : idem, contrôle technique à effectuer dans la journée par la FFM (Fédération Française de Motocyclisme).
- Le samedi matin : essai chrono par poules (2) de 20 pilotes, déterminant leur place en demi-finale sur la grille de départ. Entre 14 et 16 sélectionnés par circuit.
- Le samedi après midi : les deux poules de demi-finales. Entre 36 et 38 pilotes sélectionnés.
- Le dimanche matin : La « consolante », autrement dit les repêchages. Il s'agit d'une course permettant aux pilotes qui ont chuté, eu des problèmes mécaniques ou qui ont réalisé de mauvais temps d'être sélectionnés pour la finale. 6 à 8 sélectionnés sur 14 ou 16 pilotes en fonction des différents circuits.
- Le dimanche après-midi : la finale.

Remarque ; le règlement impose au pilote de rouler avec le même train de pneus le samedi et le dimanche (le pneu est marqué avec le numéro de la moto), les pilotes en consolante sont donc pénalisés. En effet le pneu sera plus dégradé et empêchera une meilleure performance.

Vous pourrez trouver en Annexe pages 51 à 56, une analyse de l'activité sur son côté physiologique et préparation physique des pilotes qui ne sera pas abordée dans ce document.

1) Le contexte.

Je suis en stage avec Anne-Julie Briend Pelé, préparatrice mentale dans le domaine du sport et de l'entreprise. Son entreprise se nomme AJT PERFORMANCES et propose de nombreuses aides. Elle sera ma tutrice professionnelle pour ce travail.

AJT PERFORMANCES est une entreprise, basée à Saint-Avé (56). Elle possède une grande expérience dans le management des sportifs de Haut Niveau, ainsi qu'une connaissance approfondie de l'entreprise, des Hommes et des organisations. Elle propose un accompagnement collectif et individuel pour amener un athlète, une équipe ou une entreprise vers la réussite. Les pratiques utilisées, créent un lien entre les ressources mentales et physiques pour augmenter la performance.

Je suis également en stage au sein de l'entreprise Armor Moto (29), lieu où j'ai pu rencontrer les deux pilotes que je suis pour ce mémoire. Il n'y avait pas de demande particulière des pilotes à part celle d'intervenir pour leur proposer une aide en préparation mentale. Sur les trois premiers circuits où nous avons pu les observer (Pau, Le Mans et Magny-cours en Promosport 2013/2014), nous avons décidé de travailler :

- Avec Eddy, pilote national confirmé, ancien champion de France 125cc la gestion de sa concentration et de l'attention par des entretiens d'auto-confrontation.
- Avec Xavier, pilote national intermédiaire souhaitant travailler la gestion du stress.

Nous avons commencé notre réflexion par des lectures sur la préparation mentale dans le domaine du sport motocyclisme puis dans différentes activités sportives.

2) Les objectifs et les enjeux.

L'activité motocyclisme de vitesse est un sport demandant des ressources mentales importantes dans un temps court. En compétition, le pilote se sert de l'imagerie mentale pour visualiser son tour de circuit. Cette activité requiert une grande concentration et une bonne préparation mentale. En effet, le pilote doit apprendre et visualiser son parcours, tout en gérant son expérience et ses émotions. Le sportif doit être capable de performer en tout temps, devant tout public, et dans toutes les conditions.

Mon travail poursuit un double objectif. Le premier est l'optimisation de la performance de deux pilotes de niveau national et plus particulièrement au niveau psychologique. Le second objectif est plus transversal, il s'agit de se familiariser avec plusieurs techniques pour éventuellement la transférer et l'exploiter sur d'autres activités physiques et sportives.

Dans le monde professionnel, notre projet sera d'exploiter cette première expérience dans cette activité sportive.

Les enjeux de ce mémoire sont de découvrir la préparation mentale dans ce sport, de pouvoir appréhender ses caractéristiques pour l'optimisation de la performance, de

créer une programmation à long terme et de tester des nouvelles technologies. A plus long terme, il s'agit aussi de construire notre méthode de préparation mentale dans ce sport.

Ce présent document est à visée professionnelle. En effet, notre objectif est d'être sur le terrain et de se former dans l'accompagnement d'athlètes dans plusieurs disciplines. Cela nous permettra d'exploiter différentes techniques comme par exemple l'entretien d'auto-confrontation, et la manière de travailler sur un stress spécifique.

Dans la revue de littérature ci-dessous, nous avons fait des recherches sur l'utilisation de la méthode étudiée ainsi que sur les thèmes qui seront abordés dans ce document (stress, gestion de la concentration et de l'attention, entretien d'auto-confrontation).

2ème chapitre : Revue de Littérature

Nous aborderons dans une première partie les modèles théoriques et des études faites sur le stress, mais en détaillant davantage sur le stress obsessionnel. Dans une deuxième partie, nous proposerons un aperçu des modèles puis des méthodes utilisées pour la gestion de l'attention et de la concentration via des entretiens d'auto-confrontation. Dans une troisième partie, nous synthétiserons les principaux résultats des études récentes relatives aux deux parties précédentes. Enfin, nous finirons par une synthèse bibliographique qui nous donnera l'occasion de nous positionner théoriquement.

1) Le stress et l'anxiété dans le sport.

Le stress est un problème pour la majorité des athlètes. Dans toutes les activités sportives, le stress est l'émotion la plus présente chez les sportifs en compétition. Celui-ci a été beaucoup étudié, et a été défini par des nombreux auteurs. Les définitions obtenues sont variées et différentes des unes des autres. Le stress est complexe et difficile à définir.

1.1) Définitions : stress et anxiété.

L'un des premiers auteurs à avoir défini le stress en 1966 est Lazarus dans sa théorie interactionniste du stress. Il le définit comme « *un état dans lequel une demande est faite à l'individu, à laquelle il doit réagir afin de pouvoir faire face à la situation* ».

Puis cette définition est affinée plus tard, en 1984, par Lazarus et Folkman : le stress est une « *transaction entre la personne et l'environnement dans laquelle la situation est évaluée par l'individu comme débordant ses ressources et pouvant mettre en danger son bien-être* ».

Alors que Crespy en 1984 le définit sous un angle plus axé sur la biologie, comme « *générateur de pathologies. Mobilisation de l'organisme tout entier pour apporter une réponse à des agressions environnementales. Cette mobilisation, si elle est souvent imposée, va engendrer progressivement une usure et une dégradation des organes et fonctions concernées* ».

Seyle (1975) le définit comme : « *état de l'organisme en train de réagir à une agression* ». Puis Martens (1990) fait une définition plus complète : « *le stress est un processus qui implique une perception d'un déséquilibre substantiel entre la demande environnementale et la capacité de réponse, dans des conditions où l'échec de la rencontre* ».

*avec la demande est considérée comme pouvant avoir des conséquences importantes et qui aboutit à une augmentation du niveau d'anxiété ».*¹

Le stress est donc en lien avec l'anxiété, qui est quant à elle définie par Gould et Krane en 1992 : « *l'anxiété est considérée comme l'impact émotionnel ou la dimension cognitive du stress.* », et plus précisément comme des « *Réactions émotionnelles généralement déplaisantes qui accompagnent le stress* » puis affinée en 1997 comme « *un état émotif négatif qui s'accompagne de nervosité, d'inquiétude et d'appréhension en même temps que d'activation corporelle* ».

Plus récemment, l'anxiété est définie par T. Woodman et C. Le Scanff, (2012), comme « *une émotion négative et déplaisante* ». Ils ajoutent que la cognition a un rôle dans l'état d'anxiété de l'individu, qu'il faut la prendre en compte afin de comprendre comment fonctionne l'anxiété.

Ainsi stress et anxiété peuvent générer des réactions doubles. Ils focalisent l'attention qui s'exprime alors sous tension psychique. Ils peuvent mobiliser une saine énergie pour autant coûteuse pour la personne. Ils incitent à l'action, ce processus pouvant s'accompagner de symptômes gênants (psychiques, physiologiques et moteurs) suivis de sensations d'épuisement et de soulagement.

1.2) Les modèles anxiété/performances :

De nombreux modèles permettent de comprendre la relation entre l'anxiété et la performance.

1.2.1) Les zones individuelles de performance optimale (Hanin, 1980 ; 2000).

L'hypothèse a débuté dans les années 80 et est toujours étudiée actuellement. L'élément central est : le sportif a sa propre zone en lui-même, où son anxiété va rendre sa performance optimale. Si l'anxiété est hors de cette zone, la performance du sportif sera moins efficace. La principale critique de ce modèle est qu'il n'explique pas d'où vient et pourquoi vient cette anxiété sur l'individu en compétition ou en situation stressante.

1.2.2) La théorie multidimensionnelle de l'anxiété (Martens & al, 1990).

Elle est plus connue sous le nom de l'hypothèse en U inversé, qui explique où se trouve la performance optimale par rapport au niveau de stress et de performance.

¹ Tirées de : http://calamar.univ-ag.fr/uag/staps/cours/edu_mot4/APPM6.pdf

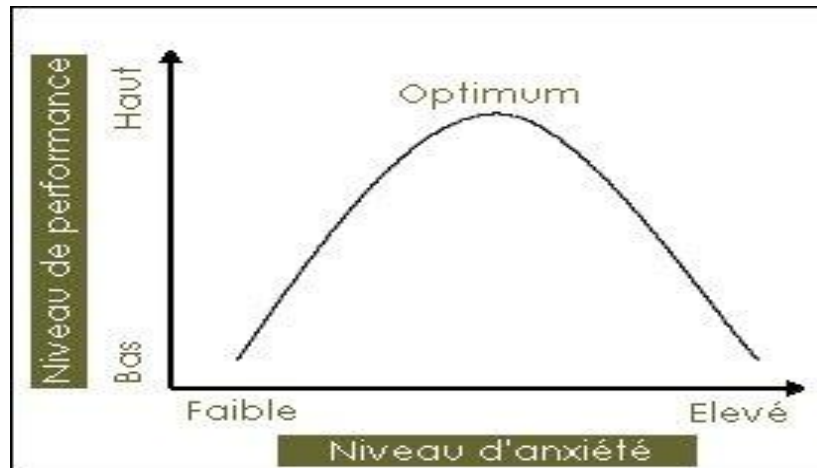


Figure 2.1 : Courbe en U inversé, tirée du site personnel de Johan VERSTRAETE.

Martens & al, (1980), ont basé leurs études sur cette hypothèse. Le stress peut être bénéfique pour la tâche à accomplir.

1.2.3) Les modèles de catastrophe (Legrand, 2003).

Cette théorie va plus loin que l'hypothèse en U inversé. Elle étudie la relation entre 4 variables, avec une série de relation à deux variables:

1. Anxiété cognitive
2. L'anxiété somatique
3. La confiance en soi
4. La performance

Celle-ci étant très compliquée, le modèle de la catastrophe a été mis en place. Il en existe de nombreuses versions. Comme par exemple celui de Hardy et Fazey en 1987.

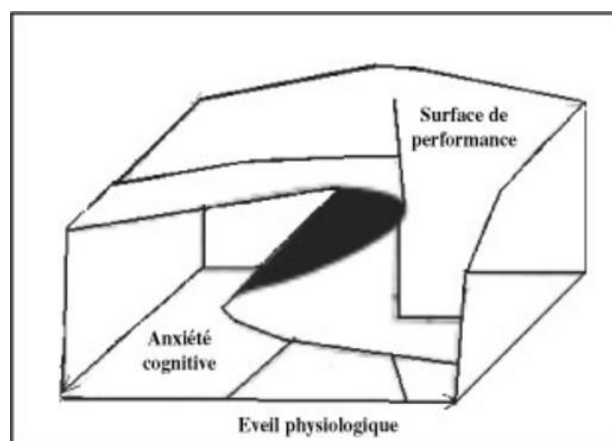


Figure 2.2 : modèle de la catastrophe de Hardy et Fazey (1987).

Le modèle théorique le plus utilisé par les scientifiques est celui de Legrand, 2003, qui se compose de 3 dimensions :

1. Le degré de performance

2. Le degré d'activation physiologique
3. L'évolution de l'état d'anxiété.

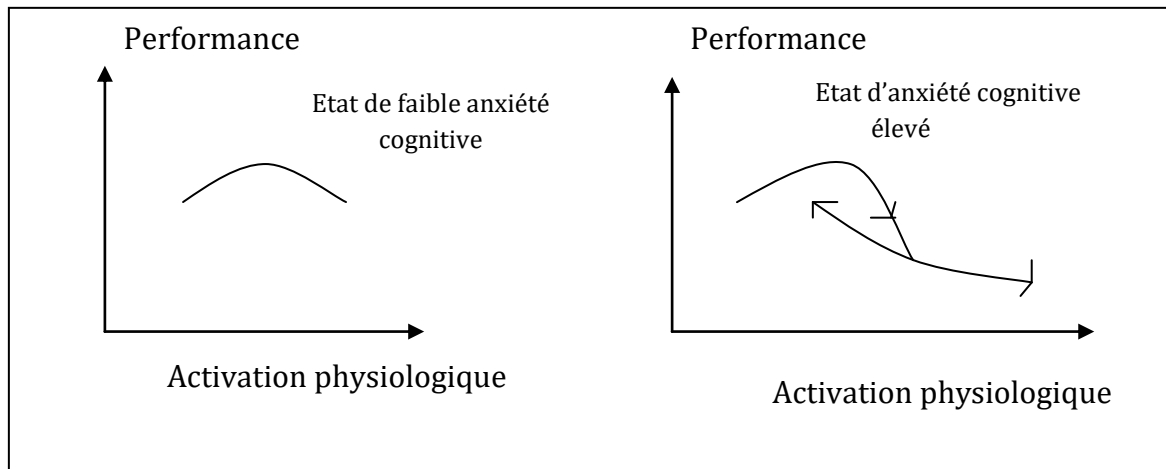


Figure 2.3 : Modèle de la catastrophe, extrait de Legrand (2003), tiré de Descamps (2012).

Selon T. Woodman et C. Le Scanff (2012), plus l'anxiété somatique est en hausse, plus l'activité somatique amènera une performance optimale jusqu'à un certain point, sinon la performance en pâtira, c'est ce qu'on appelle : *la catastrophe*. Le sportif, pour sortir de ce point de catastrophe devra réduire son anxiété pour obtenir une performance de qualité supérieure.

Ce modèle est le plus usité car il ne possède que 3 variables. Ce modèle n'explique pas non plus comment l'anxiété impacte l'activité sportive. Les théories ci-dessous vont nous permettre d'en apprendre davantage.

1.3) Les théories d'anxiété performance :

1.3.1) La théorie de l'efficacité du traitement (Eysenck & Calvo, 1992 ; Eysenck et al, 2007).

Les auteurs soulignent le fait que les meilleures performances se font dans des situations de stress importantes comme par exemple les Jeux Olympiques ou le Championnat du Monde de la discipline pratiquée. Eysenck et Calvo (1992), ont une proposition de réponse.

L'anxiété, dans cette théorie, aurait deux fonctions :

1. Consommer une partie des ressources intentionnelles de l'individu
2. Réduire la capacité attentionnelle pour la tâche en cours.

Cela impliquerait donc une composante nouvelle : la motivation. Si la performance que souhaite avoir le sportif n'est pas atteinte, plus celui-ci verra d'enjeux, plus il fera des efforts.

1.3.2) La théorie du processus conscient (Masters, 1992 ; Hardy et al, 2007).

Cette théorie souligne un autre angle de l'anxiété : le rôle du sportif pour contrôler son degré d'anxiété, par un contrôle de soi conscient et de réductions de ses automatismes. Par exemple, un sportif qui ne possède pas les informations sur un mouvement technique ne sera pas capable de le reproduire en situation de stress. Il est donc conseillé pour le sportif de se fixer des buts globaux plutôt que spécifiques.

1.3.3) La théorie des processus ironiques de contrôle mental (Wegner, 1994 ; Woodman & Davis, 2008, Le Scanff, 2003).

Elle est centrée sur la pensée commune qui explique qu'il est laborieux de ne pas penser à quelque chose que nous voulons de manière explicite, sans penser à cette chose. Cela implique la dimension du contrôle de soi, mais au niveau du mental. Selon Wegner, (1994), le contrôle mental s'effectue par deux processus :

1. Processus opératoire intentionnel (conscient, demande des efforts et peut être interrompu).
2. Processus de surveillance (inconscient, peu d'efforts, peut s'arrêter)

1.3.4) Le stress organisationnel (Le Scanff, 2003 ; Woodman et Hardy, 2001).

Le stress organisationnel est très connu chez les sportifs de Haut niveau (Le Scanff, 2003) mais est pourtant peu étudié sur ceux-ci. Il est défini par Woodman et Hardy en 2001 comme « *le stress qui peut être attribué principalement et directement à la perception de la structure et du fonctionnement de l'organisation dans laquelle l'individu est impliqué.* ». Les études sur ce type de stress ont révélé 4 catégories de sources de stress organisationnel chez les sportifs de Haut niveau :

1. Les facteurs environnementaux
2. Les facteurs personnels
3. Les facteurs d'entraîneur
4. Les facteurs « équipe » en sport collectif.

Il existe de nombreux modèles et de théories pour appréhender le stress dans le monde du sport. Nous avons choisi de présenter les principaux. D'une part, ces modèles sont systématiquement présents dans la littérature sur le stress ce qui les rend « incontournables ».

Différentes méthodes ont été exploitées pour mettre à jour ce thème, ou pour valider la ou les techniques utilisées.

2) L'attention et la concentration dans le sport.

2.1) Définitions et historique.

W. James définit l'attention en 1890, comme : « *la prise de possession par l'esprit, sous une forme claire et vive, d'un objet ou d'une suite de pensées parmi plusieurs qui semblent possibles [...] Elle implique le retrait de certains objets afin de traiter plus efficacement les autres* » Pour l'auteur, l'attention sert « *à percevoir, concevoir, distinguer, se souvenir et réagir plus vite* ».

Posner et Boies (1971) proposent trois définitions :

1. l'attention en tant que système d'alerte, permettant de répondre aux stimuli de l'environnement grâce à une vigilance optimale ;
2. l'attention en tant que ressource limitée, pouvant entraîner une diminution des performances si le nombre des informations augmente, notamment dans l'exécution simultanée de deux tâches ou plus ;
3. l'attention sous l'angle de la sélectivité, qui renvoie à des processus préférentiels d'encodage de certaines informations, en comparaison avec d'autres sources de distraction supposées, selon les individus et les contextes.

Selon Posner (1980), l'attention est : « *la faculté de l'esprit de se consacrer à un objet : d'utiliser ses capacités à l'observation, l'étude, le jugement d'une chose quelle qu'elle soit, ou encore à la pratique d'une action. L'attention est exclusive du fait qu'on ne peut réellement porter son attention que sur un objet à la fois, même si on peut parfois avoir le sentiment inverse* ». Il précise cependant que nous pouvons faire deux choses à la fois, si l'une d'entre elles ne requiert pas d'attention.

Le terme « concentration » est un homonyme de l'attention. En effet, elle est définie comme : « *le fait de mobiliser ses facultés mentales et physiques sur un sujet et une action* »². Toutes ces définitions se correspondent, et touchent plusieurs domaines d'études.

L'attention et la concentration sont des axes de recherche présents dans la psychologie environnementale. Ils possèdent plusieurs modèles et théories que nous présenterons afin de faire un lien entre les théories, les modèles présentés et les études sur le terrain sportif.

² Tirée de : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Concentration>

2.2) Le modèle de Marjorie Bernier

Marjorie Bernier, lors de son travail de thèse (Exploration et optimisation des focalisations attentionnelles des sportifs experts à travers une approche naturaliste : une contribution en golf et en patinage artistique, 2010), a étudié la notion de focalisation attentionnelle sur des sportifs dans leur contexte de performance. Son étude s'est portée sur des patineuses de haut niveau (Pôle Espoir) ainsi que des golfeurs de Haut Niveau. L'objectif était de développer des habiletés de Pleine Conscience pour améliorer les performances des sportives, dans les cas des patineuses et de créer un modèle de gestion de l'attention et de la concentration pour les golfeurs de Haut niveau. Les méthodes qualitatives (entretien d'auto-confrontation) ont été utilisées.

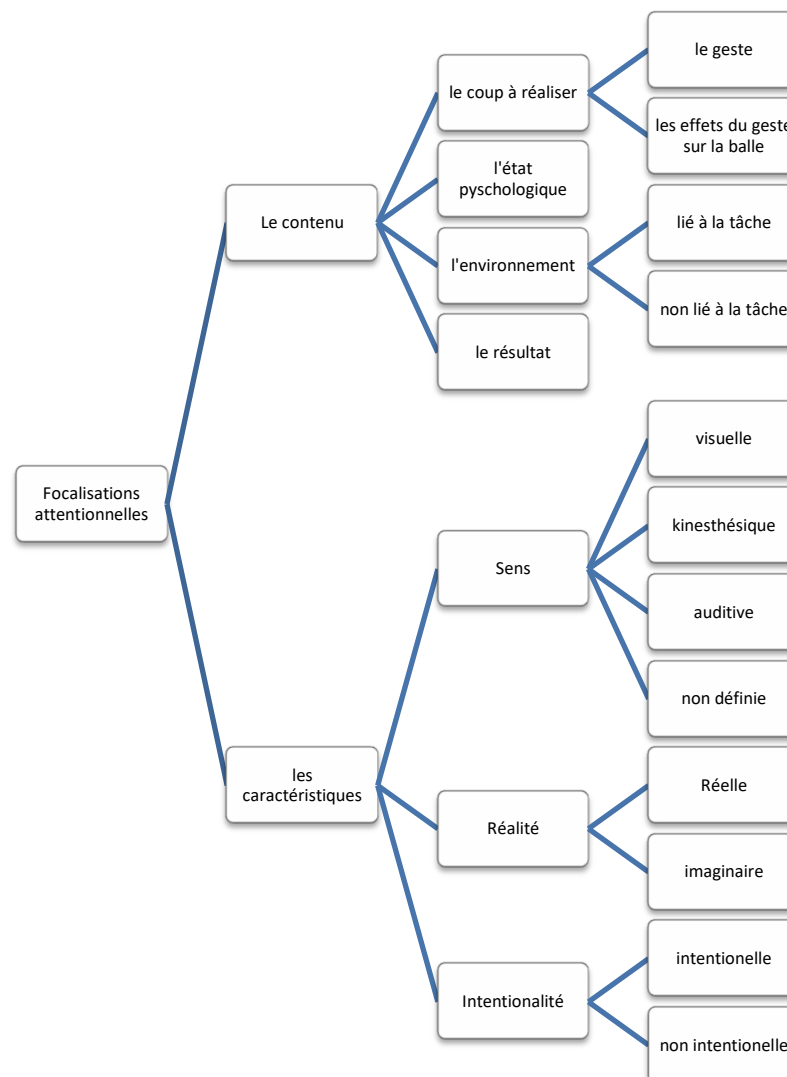


Figure 2.4 : Modèle de Marjorie Bernier (2010) de codage. Classification des 698 US (focalisations attentionnelles) selon leurs contenus et leurs caractéristiques.

3) Les principaux résultats des études dans le domaine sportif sur le stress et la gestion de l'attention.

Dans cette section, nous allons présenter les différents résultats des études utilisées pour évaluer, améliorer, et étudier le stress et la gestion de l'attention et de la concentration. Nous parlerons des résultats des deux thèmes abordés.

Les premiers résultats présentés proviennent des études sur le stress ; les deuxièmes montreront ceux de l'attention et de la concentration dans le domaine sportif.

3.1) Le stress

Peu d'études parlent du stress obsessionnel dans le sport de Haut Niveau. Le Scanff (2005) précise que le stress organisationnel est celui de la compétition, elle le définit comme « *le stress qui emprisonne le sujet dans un réseau de contraintes, dont il est parfois inconscient et lui interdit d'exprimer sa créativité.* » et plus précisément comme le « *le stress attribué, principalement et directement, à la perception de la structure et du fonctionnement de l'organisation dans laquelle l'individu est impliqué* ».

Les premières études sur ce sujet proviennent des années 2000 (Woodman, Hardy, 2001), qui mettent en valeur quatre facteurs (environnement, personnel, lié à l'entraîneur et d'équipe). Cette étude a mis en évidence plusieurs sources de stress organisationnel. En particulier pour les sports d'équipe, Levêque (1993)³ a ajouté : « *Le psychologue doit porter son attention vers le logistique et l'organisationnel, en tant qu'ils sont porteurs d'effets psychologiques indirects puissants. Il doit aider les cadres sportifs à questionner leurs procédures et à s'interroger sur les répercussions psychologiques de celles-ci. C'est alors un rôle de régulateur institutionnel qui prévaut, au sens donné dans l'institution rééducative et thérapeutique à ce terme* ».

3.2) L'attention et la concentration

Les modèles précédemment cités ne semblaient pas pertinents pour l'activité suivie pour ce travail de mémoire, il nous a semblé plus adapté d'en créer un pour cette discipline sportive. En effet, le modèle de M. Bernier sur les golfeurs présentait des difficultés, par exemple, le temps réel de pratique des golfeurs est infime sur le practice, il y a énormément d'imagerie mentale, de lecture de terrain et d'étude des coups. Les autres modèles traitaient en majorité les sports collectifs, possédant des catégories inutiles pour ce travail et manquait de catégorie spécifique au sport étudié. En motocyclisme la pratique est complète, il s'agit de faire des tours de circuit le plus rapidement possible contre des adversaires. Ces modèles n'auraient pas permis de coder de manière efficace les verbalisations obtenues par le pilote étudié. En effet, nous souhaitons un modèle pouvant traiter avant/pendant/après l'action.

³ Tirée de : LEVÊQUE (Marc). – Sport et psychologie, Actes des entretiens de l'INSEP, 4, 1993

4) Les outils pour l'accompagnement du sportif.

4.1) Les entretiens d'auto-confrontation : origines et historique.

L'entretien est une technique pour l'obtention de données verbales qui consiste en une rencontre entre un « interviewé », ici un sportif, qui a vécu une situation, et un interviewer qui l'interroge. L'entretien vise à faire verbaliser l'individu sur des points précis de son action et le guider.

Les entretiens peuvent être catégorisés en fonction de la forme d'interrogation, des supports à partir desquels on réalise l'entretien et des productions enregistrées.

Selon le but de l'interviewer, il mettra en forme son entretien afin d'obtenir des connaissances (sur le sport, de langage...), des stratégies, un raisonnement, des pratiques, un savoir-faire, et autres...

L'origine de l'auto-confrontation se trouve dans des travaux de certains psychologues Dans un premier temps par Bloom dans le domaine de l'éducation, au début des années 50, qui l'appelle «rappel stimulé» (*stimulated recall*), puis dans un second temps par Nielsen qui crée le terme d'auto-confrontation (*self-confrontation*) dans les années 60 (Guérin *et al.*, 2004).

Von Cranach, dans les années 80 apporte une variante au dispositif classique de l'auto-confrontation. Il confronte une personne à son comportement (en laboratoire) et montre également celui-ci à d'autres pour en saisir la signification sociale. La méthode sera reprise dans les analyses ergonomiques du travail (Theureau et Jeffroy, 1994). Theureau, depuis les années 90, est considéré comme le spécialiste de la technique.

G. Rix-Lièvre, en 2010, amène cette technique d'entretiens sous un nouvel angle : l'approche située, la caméra est mise au point de vue du sportif, 2010).

L'auto-confrontation consiste à présenter aux sportifs observés les traces les plus nombreuses possibles de leur comportement et de leur demander de les commenter (Theureau, 1997). Il ajoute en 2010 que l'entretien d'auto-confrontation est une « *remise en situation par essentiellement, mais pas seulement, des observations et/ou enregistrements du comportement* ». La notion de confrontation est centrale pour en saisir la spécificité. La méthode comporte deux étapes : l'enregistrement de l'activité puis la confrontation lors d'entretiens ultérieurs.

Deux variantes de la méthode sont développées dans les travaux de Theureau et Jeffroy (1994), sous les termes « d'auto-confrontation simple » (une personne confrontée à son activité) ou « croisée » (des individus de même niveau d'expertise sont confrontés à une ou plusieurs activités). La vidéo, rendant « plus vivante » la restitution de l'activité est l'outil privilégié de l'auto -confrontation surtout dans le domaine sportif. Il permet au sportif de revivre les moments filmés et l'aide dans les verbalisations de son

retour d'expérience dans son sport. La vidéo permet au sportif de se remettre dans le moment passé comme un moment présent.

4.2) Les entretiens re-situ subjectif : une évolution récente pour capter le point de vue du sportif.

Les différents outils de préparation mentale et de méthodes d'entretien d'auto-confrontation (Theureau), et en particulier l'approche « Re Situ Subjectif » (Rix-Lièvre), ont été vus dans la section précédente. Nous avons choisi son approche car celle-ci semblait plus pertinente dans le domaine du motocyclisme de vitesse. En effet, il est impossible de filmer un pilote tout au long du circuit de manière proche, ses verbalisations auraient été difficiles sur la tâche en cours. Filmer le sportif en Re situ subjectif semblait être la seule solution pertinente afin d'obtenir un recueil de données cohérents à analyser afin d'obtenir un modèle de gestion de l'attention et de la concentration du pilote en fonction de son discours.

Selon G. Rix Lièvre, la confrontation du sportif sur sa propre activité a trois grands intérêts dans le but de lui faire verbaliser son action :

1. désigner le moment particulier faisant l'objet de l'étude en laissant son choix soit au chercheur, soit à l'acteur, soit à un collectif acteur(s)/chercheur(s)
2. cristalliser la singularité de la dynamique d'une activité
3. permettre un contrôle de l'orientation du discours par rapport à l'action.

5) Problématique

L'utilisation d'un protocole de planification mentale spécifique à chaque sportif pour l'optimisation de la performance ouvre plusieurs questionnements : comment accompagner un(e) athlète sur sa demande de travail ? Quel est l'impact de cet accompagnement ? Comment évaluer cet impact chez l'athlète ? Quel protocole d'intervention serait adéquat pour améliorer les performances de l'athlète ? Quel protocole d'évaluation mettre en place pour observer les changements ?

La revue de littérature donne quelques indications concernant ces questions. L'objectif de notre travail consiste à suivre deux pilotes via des outils validés dans les études précédentes. Il y a peu de travaux sur le stress chez des pilotes de motocyclisme de vitesse, en effet, le terrain de notre intervention est particulier et nécessite la mise en place d'un accompagnement spécifique et adapté. Les modèles théoriques ne sont pas adaptés, alors nous allons partir de l'empirique, c'est-à-dire décrire et comprendre comment nos pilotes s'organisent.

N'ayant pas de modèle adapté, nous avons construits des nouveaux outils, et adapté la méthode de recherche (auto-confrontation ou re-situ subjectif) pour en faire un outil d'accompagnement pour les pilotes.

Nous allons mettre en place une planification mentale sur Xavier et Eddy, pilotes de motocyclisme de vitesse de niveau National, puis mettre en place un protocole d'intervention sur leur saison sportive. Enfin nous chercherons à mesurer l'impact de ce protocole sur les sportifs étudiés.

Dans ce chapitre, nous avons pu voir plusieurs conceptions du stress et de la gestion de la concentration et de l'attention, ainsi que plusieurs modèles les concernant. Nous avons abordé différentes méthodes existantes pour étudier ces deux thèmes.

3ème Chapitre : Méthodologie

1) Participants et contexte.

1.1) Nos participants :

1.1.1) Pilote n°1

Le premier pilote étudié, Eddy, 31 ans, est pilote de niveau « expert » ou « confirmé » sur circuit. Volontaire pour l'étude. Pratique de la moto sur route et circuit toute l'année.



Figure 3.1 : Photo du pilote numéro 1 prise lors de la course Promosport 600 à Magny Cours le 2 et 3 Aout 2014.

Son niveau d'expérience :

- Début en 1998 : en 50cc
- 1999 : Championnat de France Promosport en 125cc
- 2000 : Championnat de France Promosport 125cc au complet : obtention du titre National

- 2001 : Championnat de France Promosport 600cc, 9^{ème} national, 1^{er} rookie, 2^{ème} privé et 18^{ème} au classement international.
- 2002 : fin de carrière
- 2007 : rachat d'une R6 600cc, entraînement sur circuit
- 2012/2013/2014/2015 : Championnat de France Promosport 600cc, dans les 15 premiers nationaux.

1.1.2) Pilote n°2 :



Figure 3.2 : Photo du pilote numéro 2 lors de la course Promosport 600, à Magny cours le 2 et 3 Aout 2014.

Le deuxième pilote se nomme Xavier, à 25 ans, et est pilote de niveau « expert » ou « confirmé » sur circuit, volontaire pour l'étude. Son niveau d'expérience est de 6 ans de pratique. C'est sa deuxième année de compétition dans le Haut Niveau. Il pratique de la moto sur route et circuit toute l'année.

1.2) Contexte

1.2.1) De la demande de départ au diagnostic des participants.

Le diagnostic préalable à la prise en charge s'est fait dans la période de course de Juillet à Aout 2014. Lors de cette première semaine de course à Pau en Juillet 2014, a été mise en place une observation participante qui m'a permis de découvrir le milieu, de participer à l'organisation (assistante technique), de « faire ma place », d'apprendre le langage technique, les codes utilisés, et de faire des entretiens informels avec les pilotes.

A partir de ce diagnostic, j'ai pu faire un bilan qui m'a permis par le biais d'observations complémentaires sur les circuits du Mans et de Magny Cours en Juillet

Aout 2014. Ceci m'a permis de mettre en place une programmation d'un accompagnement en préparation mentale pour les deux pilotes :

- Pilote 1 : demande de sa part pour travailler sur sa gestion de son attention et de sa concentration tout au long de la course et de la semaine de compétition.
- Pilote 2 : observation d'un stress important, déterminé comme « organisationnel » par AJT PERFFORMANCES. Le pilote est efficace aux essais mais son stress l'empêche de se qualifier en finale.

1.2.2) La mise en place d'une planification.

L'accompagnement se déroulera du mois d'Aout 2014 à Aout 2015.

Les compétitions sont :

- Courses Promosport :
 - Juillet 2014 : Pau
 - Juillet 2014 : Le Mans
 - Aout 2014 : Magny Cours
- Entraînement/Roulage :
 - Octobre 2014 : Le Mans ; (Pilote 1 et 2)
 - Février 2015 : Alcarras (Espagne) ; (Pilote 1 et 2)
 - Mars 2015 : Le Mans ; (Pilote 2)
 - Avril 2015 : Fontenay ; (Pilote 1)
- Courses Promosport :
 - Juillet 2015 : Pau
 - Juillet 2015 : Le Mans
 - Aout 2015 : Magny Cours

2) Recueil des données

Les deux pilotes ont eu un protocole à long terme pour la saison 2014/2015, il se décompose ainsi :

Pilote 1 :

- Après chaque circuit : entretien d'auto-confrontation systématique, en re-situ subjectif dans la semaine qui suivait.
- Caméra sur le casque qui donnera les vidéos utilisées lors de l'entretien.
- Caméras sur coque arrière et vue compte tours pour avoir plusieurs points de vues à exploiter et affiner les questions lors de la préparation de ces entretiens.
- Au total : trois entretiens d'auto-confrontation sur trois circuits (dont deux nouveaux).

Pilote 2 :

- Entretiens informels de Juillet 2014 à Avril 2015, l'accompagnement est axé sur l'autonomie.
- Planning de préparation à la compétition par heure cadrée.
- Feuilles annotées pour préparer les circuits.
- Au total : 5 feuilles annotées sur trois circuits différents et entretien final du 4 juin 2015.

L'objectif est de trouver les éléments de l'évolution des deux pilotes :

- Pilote 1 : éléments dans les entretiens qui montrent l'évolution du pilote dans son approche de la compétition. Les résultats seront l'évolution des préoccupations sur les 3 circuits.
- Pilote 2 : Entretien sur le retour de l'accompagnement sur les six mois effectués le 4 Juin 2015. Les résultats porteront sur l'évolution de son point de vue 6 mois après grâce à l'entretien fait le 4 juin 2015.

3) Analyse des données

3.1) Pilote 1 :

Nous ferons l'analyse des données concernant le pilote 1 en deux temps. Le premier sera la création d'un codage spécifique des retranscriptions d'entretiens. Pour ce faire, nous adapterons un modèle empirique transposé à ce sport.

Notre expérience et l'observation du pilote sur le terrain et de ses performances nous amènera à découper les entretiens en 4 parties séparées (voir retranscriptions en annexe pages 57 à 85 ; 86 à 107 ; 108 à 137) :

1. Objectif / enjeux
2. Découverte
3. Progression
4. Session performante

Le deuxième temps sera de chercher les éléments dans les entretiens et le codage qui montrent l'évolution du pilote dans son approche de la compétition. Chaque unité significative a été choisie, non en fonction du verbe d'action, mais du sujet afin d'éviter les répétitions d'US déjà comptabilisées.

Cinq thèmes de premiers ordres ont émergé des entretiens (voir tableau ci-dessous), leurs récurrences ont engendré l'ébauche d'un premier modèle de codage.

Notre expérience a permis d'affiner et de faire évoluer ce modèle vers une définition définitive.

Voici le modèle de codage empirique utilisé dans ce mémoire, ainsi que le mode et les couleurs de codage utilisées dans les retranscriptions du pilote numéro 1 :

Tableau 3.1 : Modèle empirique de l'activité Motocyclisme de vitesse.

Thème de premier ordre	Codage	Sous thème	Codage
Etat émotionnel du pilote	A	Pendant l'action : objectif	A1
		Pendant l'action : état du pilote	A2
		Avant/après : objectif	A3
		Avant/après : état du pilote	A4
Focalisations attentionnelles	B	Repères visuels (de freinage, point de corde...)	B1
		Analyse des adversaires	B2
		Résultats de l'action	B3
Gestion de l'action	C	Action de freinage/accélération Action sur la moto	C1
		Intention de dépassement ou double	C2
		Gestion de sa trajectoire/son ou ses tours/sa position	C3
Gestion de la forme physique et gestion des ressources énergétiques	D	Avant/après	D1
		Pendant l'action	D2
Connaissances	E	Education technique des coéquipiers	E1
		Connaissances acquises sur le circuit/adversaires	E2
		Connaissance de la moto et du pilote avant/pendant/après	E3

3.2) Pilote 2 :

3.2.1) Feuille de circuit annotée.



Figure 3.3 : circuit annoté du Mans, session 1 du 23 octobre 2014.

Xavier devait annoter une feuille de circuit avant la session de roulage s'il connaissait le circuit (Le Mans), et avant la deuxième session si le circuit était inconnu (Alcarras). A chaque changement (passage de rapport, accélération, décélération etc.), Xavier devait en refaire une à la session suivante. Vous pourrez trouver toutes ses feuilles annotées en Annexe pages 138 à 141.

Cet accompagnement permettait au pilote un travail d'imagerie mentale. En effet, avec ou sans changement sur la feuille de circuit, nous reprenions avant chaque session la feuille la plus récente afin de travailler le tracé du circuit avec le pilote. L'objectif était de lui faire revivre le circuit en temps réel et d'évacuer les pensées parasites afin qu'il arrive dans la session suivante concentré et fixé sur son circuit à faire.

3.2.2) Entretiens (retour sur accompagnement) sur les 6 mois fait le 4 Juin 2015.

Un entretien dirigé et final a été effectué où quatre questions ont été posées à Xavier, me permettant de faire une synthèse sur son accompagnement. Celles-ci étaient :

1 : est ce qu'annoter des feuilles de circuits t'a permis de faire de l'imagerie mentale ?

2 : est ce qu'annoter des feuilles de circuits t'a permis de réduire ton stress ?

3 : Penses-tu continuer cela aux compétitions et pourquoi ?

4 : est ce que te cadrer dans la dernière heure avant les courses te permettait de ressentir moins de stress que l'année dernière ?

La retranscription de l'entretien se trouve en annexe page 144

4) Synthèse de la méthodologie

Les étapes de l'analyse peuvent être synthétisées sous forme de schéma :

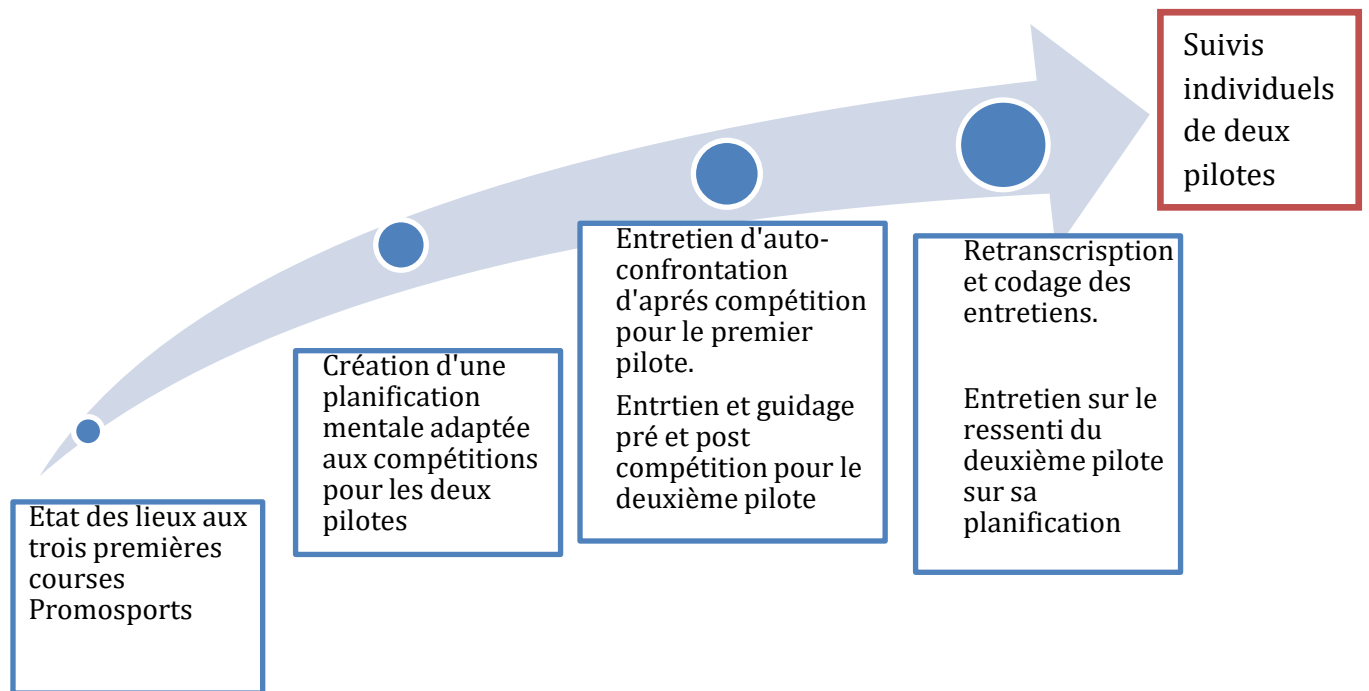


Figure 3.4 : Illustration des étapes de la méthodologie.

4ème chapitre : Résultats

1) Pilote 1 :

Les trois entretiens d'auto-confrontation avec la méthode re-situ subjectif nous ont permis d'obtenir trois retranscriptions, qui ont été codées avec le modèle empirique cité dans la partie Méthodologie de ce document. 1130 US ont été répertoriés parmi les cinq thèmes du modèle. Le tableau récapitulatif détaillé se trouve en Annexe pages 142 à 143.

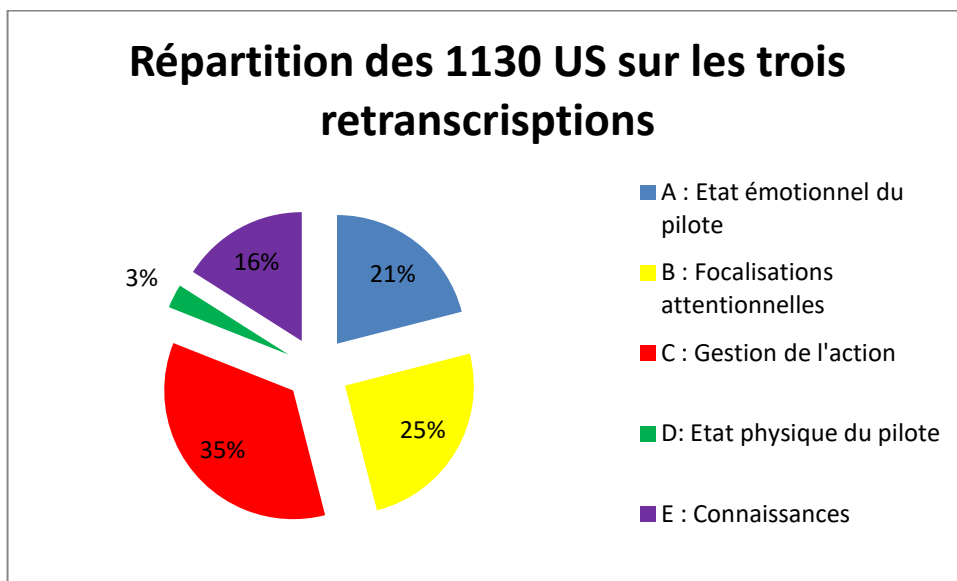


Figure 1.1 : Répartition globale des 1130 Unités Significatives.

Nous pouvons voir que dans l'ensemble des trois circuits, Eddy aborde en priorité :

1. Sa gestion de l'action : 35 %

Puis :

2. Ses focalisations attentionnelles : 25%

3. Son état émotionnel : 21 %

4. Ses connaissances : 16 %

Et enfin, il aborde très peu : 5. Sa gestion de sa forme physique et de ses ressources énergétiques : 3%.

1.1) Circuit du Mans, le 23 Octobre 2014

Tableau 4.2 : Récapitulatif du codage du Mans

Circuit du Mans	Objectif/enjeu	Découverte	Progression	Session performante	Total	Total US
A1		3	4	17	24	67 = 20%
A2		3	7	13	23	
A3	2	3	2	3	10	
A4	2	1	4	3	10	
B1			11	5	16	84=25%
B2		2	10	25	37	
B3		1	11	19	31	
C1			12	22	34	90= 27%
C2			4	18	22	
C3		1	15	18	34	
D1	1		1		2	22= 6%
D2			2	18	20	
E1			6		6	74 =22%
E2		4	8	19	31	
E3		3	17	17	37	
Total US	5	21	114	197		337 = 100%

Nous pouvons voir que dans ce circuit, Eddy aborde en priorité :

1. Sa gestion de l'action : 27%

- i. Action sur la moto/freinage/accélération : 38%
- ii. Gestion de trajectoire/tours/position : 38%
- iii. Intention de doubler/double : 24%

2. Ses focalisations attentionnelles : 25%

- i. Analyse des adversaires : 44%

- ii. Résultats de l'action : 37%
- iii. Repères visuels : 19%
- 3. Son état émotionnel : 20%
 - i. Pendant l'action : 70%
 - ii. Avant après : 30%
- 4. Ses connaissances : 22%
 - i. Education technique des coéquipiers : 50%
 - ii. Connaissances acquises sur le circuit/adversaires : 42%
 - iii. Connaissance de la moto et du pilote: 8%
- 5. sa gestion de sa forme physique et de ses ressources énergétiques : 6%
 - i. avant/après : 91%
 - ii. pendant : 9%

1.2) Circuit d'Alcarras, le 22/23 Février 2015

Tableau 4.3 : Récapitulatif du circuit d'Alcarras

Circuit du Mans	Objectif/enjeu	Découverte	Progression	Session performante	Total	Total US
A1		1	14	8	23	58=20%
A2		4	15	7	26	
A3				2	2	
A4	3	2		2	7	
B1	1	8	8	3	20	72=25%
B2		3	18	8	29	
B3		5	14	4	23	
C1		11	25	20	56	105=35%
C2			2	2	4	
C3		7	19	19	45	
D1					0	10=3%
D2		1	5	4	10	
E1				2	2	50=17%

E2	1	5	12	3	21	
E3	1	7	13	6	27	
Total US	6	54	145	90		295=100%

Nous pouvons voir que dans ce circuit, Eddy aborde en priorité :

1) Sa gestion de l'action : 35%

- i. Action sur la moto/freinage/accélération : 53%
- ii. Gestion de trajectoire/tours/position : 43%
- iii. Intention de doubler/double : 4%

2) Ses focalisations attentionnelles : 25%

- i. Analyse des adversaires : 40%
- ii. Résultats de l'action : 32%
- iii. Repères visuels : 28%

3) Son état émotionnel : 20%

- i. Pendant l'action : 84%
- ii. Avant après : 16%

4) Ses connaissances : 17%

- i. Connaissance de la moto et du pilote: 56%
- ii. Connaissances acquises sur le circuit/adversaires : 42%
- iii. Education technique des coéquipiers : 4%

5) sa gestion de sa forme physique et de ses ressources énergétiques : 3%

- i. avant/après : 0%
- ii. pendant : 100%

1.3) Circuit de Fontenay, le 5 Avril 2015

Tableau 4.4 : Récapitulatif du circuit de Fontenay

Circuit du Mans	Objectif/enjeu	Découverte	Progression	Session performante	Total	Total US
A1		11	3	9	23	113 =22%
A2		21	12	21	54	

A3	15			6	21	
A4	10			5	15	
B1		10	4	1	15	
B2		33	9	34	76	119= 24%
B3		12	8	8	28	
C1		32	28	32	92	
C2		18	11	17	46	204=41%
C3		16	17	33	66	
D1					0	4=1%
D2		4			4	
E1		1	1	6	8	
E2	2	11	3	6	22	58=12%
E3	6	5	4	13	28	
Total US	33	174	100	191		498=100%

Nous pouvons voir que dans ce circuit, Eddy aborde en priorité :

2. Sa gestion de l'action : 41%

- i. Action sur la moto/freinage/accélération : 45%
- ii. Gestion de trajectoire/tours/position : 33%
- iii. Intention de doubler/double : 22%

3. Ses focalisations attentionnelles : 24%

- i. Analyse des adversaires : 64%
- ii. Résultats de l'action : 23%
- iii. Repères visuels : 13%

4. Son état émotionnel : 22%

- i. Pendant l'action : 68%
- ii. Avant après : 32%

5. Ses connaissances : 12%

- i. Connaissance de la moto et du pilote : 48%
- ii. Connaissances acquises sur le circuit/adversaires : 38%
- iii. Education technique des coéquipiers : 14%

6. Sa gestion de sa forme physique et de ses ressources énergétiques : 1%

- i. avant/après : 0%
- ii. pendant : 100%

1.4) Synthèse des résultats du Pilote 1 :

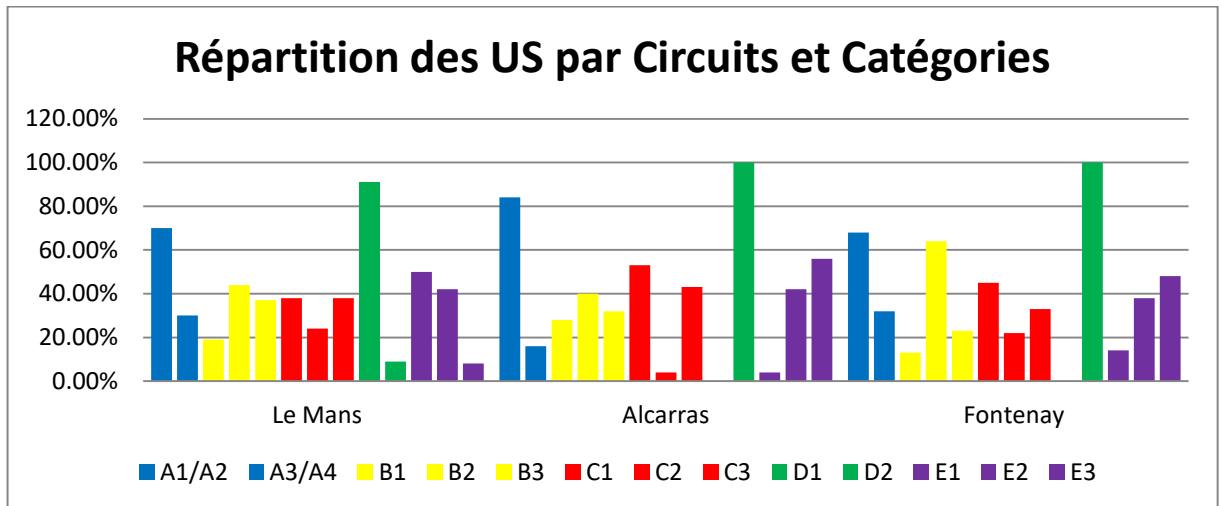


Figure 4.2 : Répartition des US par circuits et catégories.

Dans cette figure, nous pouvons voir l'évolution des préoccupations du pilote sur les trois circuits étudiés. Les catégories restent relativement dans les mêmes proportions selon les circuits. Nous observons néanmoins des changements dans la catégorie Connaissances, le pilote était dans le premier circuit, plus axé sur l'éducation de ses collègues puis des connaissances des adversaires. Alors que dans les deux circuits suivants, il est davantage axé sur lui-même et sa moto puis des connaissances du circuit et de ses adversaires.

Les ressources énergétiques étaient peu abordées (6% ; 3% ; 1%).

2) Pilote 2 :

2.1) Feuilles de circuits annotées.

Les feuilles remplies par Xavier étaient un prétexte pour le focaliser sur la tâche à accomplir et non sur son stress organisationnel. Notre but était de le faire verbaliser et imaginer sa pratique en temps réel, avec le maximum de détails possibles. Plus les circuits passaient, plus notre intervention se faisait de manière distante dans le but d'automatiser le pilote à gérer son stress seul, afin qu'il puisse par la suite, utiliser son accompagnement en préparation mentale de manière autonome.

2.2) Entretien dirigé et final.

Nous observons chez Xavier une meilleure gestion du stress suite à son planning serré et de meilleurs chronos obtenus au fil des roulages effectués. Nous avons relevé dans le discours du pilote 2 des informations nous permettant de dire qu'il est :

- Moins stressé
- Mieux préparé
- Plus concentré/focalisé sur ce qu'il a à faire

Les feuilles annotées et exercices avant les sessions qui lui ont été proposés lui ont permis :

- De faire de l'imagerie mentale
- De se mettre en conditions
- De moins stresser

Nous pourrions ainsi voir si le travail effectué va l'aider dans l'amélioration de ses chronos ainsi que dans la gestion de son stress pendant les courses de cet été et celles à venir.

5ème chapitre : Discussion

Pour cette deuxième année de master EPI, nous nous sommes intéressée à la préparation mentale de deux pilotes de motocyclisme de vitesse de Haut Niveau, par deux suivis individualisés. L'objectif principal était de voir les effets, l'intérêt, et d'obtenir de l'expérience sur les programmes d'accompagnements proposés aux sportifs et de voir l'évolution psychologique de ceux-ci sur la saison 2014/2015.

Les deux pilotes n'ayant jamais pratiqué de préparation mentale, cela m'a permis de commencer avec une « feuille blanche », en autonomie, confirmée par ma tutrice professionnelle, Anne Julie Pelé Briend.

Les compétitions du mois d'octobre 2014 à Avril 2015, ont permis aux sportifs d'évoluer psychologiquement grâce aux suivis individuels. Ils ont appris à se gérer seuls et à se concentrer sur les éléments importants. Ce suivi peut être responsable, en partie, des bons résultats en terme de comportements et de chronos obtenus en entraînement.

En fonction d'entretiens et d'observations, nous avons pu faire deux planifications pour nos sportifs. Nous avons choisi de travailler sur la gestion de l'attention et de la concentration pour un pilote, et la gestion du stress pour le deuxième. L'analyse nous permet de constater l'intérêt, les effets des méthodes utilisées et l'expérience que celle-ci a procurée. Cela a aussi apporté d'autres exercices que nous pourrions proposer par la suite.

1) L'impact du protocole axé sur le stress.

Des études citées dans la littérature traitaient du stress obsessionnel dans le milieu du sport, mais pas de travaux sur le stress chez des pilotes de motocyclisme de vitesse. En effet, le terrain de notre intervention est particulier (sport individuel, temps de pratique, l'environnement, pas d'entraîneur) et nécessitait la mise en place d'un accompagnement spécifique et adapté pour les pilotes suivis.

Le pilote numéro 2 était récalcitrant au début de ce travail universitaire. Nous avons dû expliquer ce qu'était un préparateur mental, le pilote ayant beaucoup d'aprioris sur cette profession, qu'il rattachait à la branche de la psychologie. Après plusieurs propositions de suivi et quelques essais, le pilote a commencé à s'intéresser davantage, ses résultats s'améliorant ainsi que son stress moins présent.

La mise en place de son planning et des exercices d'imagerie ont été bénéfiques en termes de gestion du stress et des chronos obtenus en roulage, mais ceux-ci auraient

pu être mieux gérés dès le départ. En effet, nous n'avions alors pas les connaissances nécessaires pour déterminer le type de stress ressenti par le pilote. Des recherches bibliographiques et un échange avec notre tutrice de stage, Anne Julie Pelé Briend nous permettra ensuite d'en recentrer la définition et d'affiner l'accompagnement du sportif.

De plus, la connaissance de cette discipline de manière plus approfondie en compétition, nous aurait permis d'affiner davantage ce protocole, et en l'analysant de manière plus complète. En effet, la prise en compte des facteurs personnels, environnementaux et du contexte auraient été plus efficace dans le suivi de ce pilote, dans la proposition de son suivi en préparation mentale.

La complexité de cet accompagnement, étayé par le challenge représenté, a généré une véritable expérience dans notre cursus professionnel.

2) L'impact du protocole axé sur la gestion de l'attention et de la concentration.

Le pilote numéro 1 était intéressé et intéressant dans son approche de la préparation mentale. Il est celui qui avait acquis le plus d'expérience et commençait à stagner au niveau des résultats. Il souhaitait travailler sur lui-même afin de s'améliorer. Son intérêt et son sérieux ont permis un recueil de données très intéressantes, notamment par le port de la caméra sur son casque.

L'utilisation de la méthode re-situ subjectif de Rix-lièvre (2010) a permis un recueil de données adapté à ce sport. Les vidéos données en entretien sur grand écran permettaient au pilote de revivre sa pratique en temps réel. Les verbalisations étaient variées et complètes. Le point limitant de cette technique est qu'il nous a fallu nous adapter à la méthode de ce type d'entretien.

En effet, il y avait peu d'arrêts sur la vidéo, le pilote verbalisait sa pratique en temps réel et les pauses n'étaient pas possibles. Préparer les questions avec d'autres angles de vues (coque arrière et compte tours) m'ont permis de les affiner et d'aller chercher les détails quand je ne pouvais pas les avoir sur le film donné par la caméra sur le casque. Le temps d'entretien était induit par le nombre de sessions de roulage, chacune durant une vingtaine de minutes. Ne pouvant arrêter les vidéos, les entretiens étaient très longs (minimum d'une heure). Plusieurs sessions étaient choisies pour faire un entretien (entre deux et quatre).

N'ayant pas de modèle au départ de ce protocole d'accompagnement en préparation mentale, nous avons construit de nouveaux outils, et adapté la méthode de recherche (auto-confrontation et re-situ subjectif) pour créer un outil d'accompagnement pour les pilotes permettant d'obtenir alors des verbalisations différentes et plus précises.

Afin de coder les verbalisations, nous avons dû utiliser notre propre méthode. En effet, les modèles théoriques n'étaient pas adaptés, cette discipline n'ayant jamais été étudiée en préparation mentale, il semblait plus judicieux d'en créer un à partir des verbalisations du pilote numéro 1, les autres modèles ne correspondant que très peu au motocyclisme de vitesse.

De surcroit, tous les entretiens avaient été faits sous le même axe de recueil de données : objectif, découverte, progression et session performante. Il était donc plus réaliste de partir d'un codage empirique.

Il s'est agi alors de décrire, de comprendre et d'analyser la façon de décrire l'organisation des pilotes.

6^{ème} chapitre : Conclusion

1) Intérêt(s) et limites

Le premier objectif de mon étude était l'optimisation de la performance psychologique de deux pilotes motocyclistes de vitesse niveau national. L'intérêt était un travail de planification sur différents thèmes, dans une discipline peu connue.

Les enjeux de ce mémoire étaient nombreux : 1 : découvrir la préparation mentale dans ce sport, 2 : pouvoir appréhender ses caractéristiques pour l'optimisation de la performance, 3 : créer une programmation à long terme et 4 : tester des nouvelles technologies. A plus long terme, il s'agit aussi de construire notre méthode de préparation mentale dans ce sport.

Ce travail, en lien avec les progressions d'Eddy et de Xavier a été très intéressant, constructif et bénéfique. Les pilotes 1 et 2 étaient très réceptifs à l'accompagnement qui leur a été proposé. Nous avons pu les accompagner tout au long des deux propositions de suivi en préparation mentale. Les points limitants de ces suivis étaient multiples : la période de travail en saison et période « creuse » en alternance ; les entretiens longs suite au nombre de sessions de roulage par jour ; et le fait que les pilotes ne soient professionnels que deux mois par an, essayant alors d'être réguliers en entraînements.

En effet, notre objectif est d'être sur le terrain et de se former dans l'accompagnement sportif d'athlètes dans plusieurs disciplines. Cela nous a permis d'apprendre différentes techniques comme par exemple l'entretien d'auto-confrontation en re-situ subjectif, et la manière de travailler sur un stress spécifique : le stress obsessionnel.

Le second était de connaître et de savoir utiliser cette technique sur différentes activités physiques et sportives. La méthode que nous avons utilisée pour ce document est transposable dans d'autres sports. En effet, la méthodologie utilisée a été inspirée des études de G. Rix Lièvre, sur des sportifs et des arbitres.

Les deux pilotes n'ayant jamais eu de préparation mentale, et n'ayant aucune donnée concernant la mise en place de protocole d'accompagnement mental dans la discipline de motocyclisme de vitesse, les deux protocoles ont été faits à partir de notre expérience passée ainsi qu'avec la collaboration ponctuelle de notre tuteur universitaire et de notre tutrice professionnelle. Notre expérience dans le domaine de la moto nous a aidée à les comprendre, malgré l'inconnu du contexte compétition. Pour établir ces protocoles, il nous a fallu une observation participante de trois circuits afin de pouvoir voir les grands axes de travail avec les pilotes.

Nos résultats ont montré l'évolution des préoccupations des pilotes sur leur saison sportive. Le protocole concernant le stress a permis au pilote étudié de moins stresser, d'être plus focalisé sur sa tâche et d'être mieux préparé. Le but de son accompagnement était de progressivement le mettre en autonomie. En effet, ce pilote m'a précisé qu'à la fin de notre collaboration, il poursuivrait le travail commencé. Avec une prise de recul, nous nous sommes rendue compte que l'appréhension du pilote nous a été bénéfique. En effet, expliquer ce que nous faisons par notre parcours, ce qui se fait, le pourquoi, et surtout le comment de la préparation mentale nous a poussée à chercher plusieurs solutions dans plusieurs domaines.

Le deuxième pilote a quant à lui, trouvé des réponses dans les entretiens. Se revoir lui a permis de déceler des points à améliorer sur sa technique, sur sa façon de penser avant d'aborder une course et pendant la course. Les catégories obtenues par le modèle empirique restent relativement dans les mêmes proportions selon les circuits. Nous avons observé néanmoins des changements dans la catégorie Connaissances, le pilote était dans le premier circuit, plus axé sur l'éducation de ses collègues puis des connaissances des adversaires. Alors que dans les deux circuits suivants, il était davantage axé sur lui-même et sa moto puis des connaissances du circuit et de ses adversaires. Pendant cette saison, lui aussi a amélioré ses chronos sur les différents circuits. Il a su conjugué savoir faire et plaisir, écartant l'enjeu du résultat et la pression environnementale.

Ces suivis pour deux pilotes ont été productifs et riches d'enseignement. Créer deux planifications sur deux thèmes différents (stress et gestion de l'attention et de la concentration) avec deux sportifs différents m'a permis de comprendre cette discipline, et d'apprendre à répondre aux demandes de sportifs dans le domaine motocyclisme de vitesse. Cela m'aidera dans ma future vie professionnelle.

Merci aux pilotes pour leurs progressions et leurs remerciements.

2) Perspectives

Pour ma vie professionnelle, je souhaite m'orienter vers la préparation mentale de sportifs dans plusieurs disciplines, notamment les sports mécaniques. Cette deuxième étude (après celle de ma première année de master concernant une autre technique de préparation mentale autour d'une cavalière de saut d'obstacles de Haut Niveau) m'a permis de comprendre ce qu'est un travail de mémoire universitaire et les attentes demandées. Je prendrai en compte cette expérience dans mes futurs projets.

J'ai ainsi été témoin et mobilisatrice de l'évolution psychologique de deux pilotes de Haut niveau sur un dispositif à long terme d'un an (qui à ce jour se poursuit encore), ainsi que la création d'une planification en préparation mentale sur deux demandes différentes des deux pilotes. La recherche littéraire, ainsi que l'élaboration d'un

protocole m'a beaucoup appris, notamment sur les types de stress et les outils utilisables dans la gestion de l'attention et de la concentration. Cette étape sera fondamentale pour m'autoriser la création de mon protocole/outil dans un sport spécifique.

Mon projet, après mon cursus universitaire, sera de complexifier ses dispositifs à plus long terme, en adaptant une planification mentale et physique à chaque demande spécifique de sportif professionnel.

Pouvant s'appuyer sur ce nouvel angle que constituent les nouvelles technologies, ce projet aura pour objectif d'optimiser leurs sensations émotionnelles et de provoquer une évolution psychologique des athlètes, avec qui je travaillerai en préparation mentale. Cette planification sera adaptée et choisie avec le public concerné.

J'ai adoré mettre en place la multitude de tests mentaux et techniques et me suis passionnée par l'élaboration des différents protocoles possibles et leur adaptation sur le terrain. La recherche de cette cohérence chez moi sera au service de celles des athlètes.

Bibliographie

Boubée, N. (2010). *La méthode de l'autoconfrontation : une méthode bien adaptée à l'investigation de l'activité de recherche d'information.*

Bernier, M. (2010). *Exploration et optimisation des focalisations attentionnelles des sportifs experts à travers une approche naturaliste : une contribution en golf et en patinage artistique.* Paris 11.

Bernier, M., Thienot, É., & Codron, R. (2009). Attention et performance sportive: état de la question en psychologie du sport appliquée.

Cottraux, J. (2004a). Formation et supervision dans les thérapies comportementales et cognitives (TCC). *Psychothérapies*, 24(3), 151–159.

Cottraux, J. (2004b). *Les thérapies comportementales et cognitives.* Masson Paris.

Crespy, J. (1984). Stress et psychopathologie du travail. *Cah. de Notes Doc*, (116).

Decamps, G. (2012). *Psychologie du sport et de la performance.* Bruxelles: De Boeck.

Eysenck, M. W., Derakshan, N., Santos, R., & Calvo, M. G. (2007). Anxiety and cognitive performance: attentional control theory. *Emotion*, 7(2), 336.

Gould, D., & Krane, V. (1992). *The arousal–athletic performance relationship: Current status and future directions.* Human Kinetics Publishers.

HANIN, Y. (1991). Interpersonal and intragroup anxiety in important joint activity. *VOPROSY PSIKHOLOGII*, (5), 56–64.

Hanin, Y. L. (1997). Emotions and athletic performance: Individual zones of optimal functioning model. *European Yearbook of Sport Psychology, 1*, 29–72.

James, W. (2004). *The Principles of Psychology (Volume 1 of 2)*. Digireads. com Publishing.

Lazarus, R. S. (1966). Psychological stress and the coping process.

Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). Stress. *Appraisal, and Coping*, 725.

Martens, R., Burton, D., Rivkin, F., & Simon, J. (1980). Reliability and validity of the competitive state anxiety inventory (CSAI). *Psychology of Motor Behavior and Sport*, 91–99.

Martens, R., Vealey, R. S., & Burton, D. (1990). *Competitive anxiety in sport*. Human kinetics.

Mullen, R., Hardy, L., & others. (2010). Conscious processing and the process goal paradox. *Journal of Sport & Exercise Psychology, 32*(3), 275–297.

Posner, M. I. (1980). Orienting of attention. *Quarterly Journal of Experimental Psychology, 32*(1), 3–25.

Posner, M. I., & Boies, S. J. (1971). Components of attention. *Psychological Review, 78*(5), 391.

Rix-Lièvre, G. (2010). Différents modes de confrontation à des traces de sa propre activité. *Revue D'anthropologie Des Connaissances, 42*(2), 358–379.

S, R. (1966). *Psychological stress and the coping process*. New York, NY, US: McGraw-Hill.

Scanff, C. L. (2005). Les différentes formes de stress et leur influence sur la performance sportive. *Bulletin de psychologie, Numéro 475(1)*, 69.

Selye, H. (1975). Confusion and controversy in the stress field. *Journal of Human Stress, 1(2)*, 37–44.

Site perso : Pédagogie - Coaching. (n.d.).

Theureau, J., Jeffroy, F. (1994). *Ergonomie des situations informatisées : La conception centrée sur le cours d'action des utilisateurs*. Toulouse : Octarès.

Theureau, J. (1997). Verbalisations provoquées. Dans *Vocabulaire de l'ergonomie*. 277-279. Toulouse : Octarès.

Theureau, J. (2010). Les entretiens d'autoconfrontation et de remise en situation par les traces matérielles et le programme de recherche « cours d'action », *Revue d'anthropologie des connaissances, 4(2)*. 287-322

Wegner, D. M. (1994). Ironic processes of mental control. *Psychological Review, 101(1)*, 34.

Woodman, T., & Hardy, L. (2001). A case study of organizational stress in elite sport. *Journal of Applied Sport Psychology, 13(2)*, 207–238.

Annexe

1) Organisation de préparation physique adaptée à notre sport.

a) Les tests

- Observation : évaluation diagnostique calibrée par :
 - La position sur la moto
 - Leur état physique après roulage
 - Les temps au tour
- Outils de mesure et de recensement : évaluation de la forme physique et de leur trajet de course par l'analyse des résultats d'un GPS cardiofréquencemètre (10Hz).

b) La planification effectuée sur les pilotes

Les repos (en jaune) et les week end ne sont pas des repos complets mais les séances sont allégées afin que les cellules du corps du sportif puissent se régénérer et s'entretenir. La moto sera alors pratiquée en loisirs. Cette planification a été faite selon l'hypothèse que les pilotes effectueraient toutes les courses du Championnat.

La pratique d'autres sports, tels que l'escalade, la natation, la course à pied et le vélo leur sera conseillée.

- Lexique :
 - PPG préparation physique générale
 - PPS préparation physique spécifique
 - PPA préparation physique auxiliaire

Charge : calibrée de 1 à 5 (faible à très élevée).

Macrocycle 1 : Préparer le pilote physiquement aux compétitions à venir. La résistance à la fatigue et la régulation de la température corporelle seront travaillées par un développement des qualités physiques générales puis spécifiques et une harmonisation des facteurs de performances : 3 mésocycles, 17 semaines

Macrocycle 2 : Travail technique et mental dans le but de réduire et de mieux résister à la fatigue par trois axes de travail : 3 mésocycles, 18 semaines

Macrocycles 3 : entretenir le pilote afin de finir la saison de façon efficiente.
Entretien Physique et mental : 1 mésocycle, 18 semaines

Mois	Janvier					Février				Mars				Avril				
Semaines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
Compétition												le 23 mars			13 avril		27 avril	
Macrocycles	Macrocycle 1 : Préparation Physique																	
Objectif	Entrainer le sportif à mieux réguler sa température corporelle lors des courses ainsi que sa résistance à la fatigue																	
Périodisation	Repos	PPG : développement et harmonisation des diverses qualités physiques					PPA : développement des qualités physiques en rapport directs avec l'activité, en fonction du pilote et des choix technico-tactiques.					PPS : harmonisation de tous les facteurs de performances						
Type de travail		Travail d'endurance et de force					Travail sur piste de vitesse et d'endurance					Puissance aérobie et endurance musculaire						
Charge	1	2→3					4→5					2→3						

Mai			Juin					Juillet			Aout						
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
4 mai		18 mai		1 juin		15 juin		28 juin		13 juillet				10 aout	17 aout		31 aout
Macrocycle 2 : Capacité																	
on recherchera la réduction et la résistance de la fatigue du pilote par un travail technique et mental																	
PPA : développement des qualités physiques en rapport directs avec l'activité, en fonction du pilote et des choix technico-tactiques.						PPS : optimiser les facteurs de performances						Repos	PPA : Travail énergétique, émotionnel et technique				
Travail d'endurance et de vitesse sur piste						Puissance aérobie et récupération							Puissance et capacité aérobie				
3→4						3→4						1	1→3				

Septembre				Octobre				Novembre				Décembre				
36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
	14 septembre	21-sept	28-sept		12 octobre	19 octobre	26 octobre		9 novembre							
Macrocycle 3 : Entretien																
on recherchera une efficacité du pilote en terme physique, mental et émotionnel par un travail spécifique de technique, physique et mental																
PPS : réduire l'apparition de la fatigue musculaire												Repos				
Récupération, résistance																
1→2												1				

c) Exemple de Microcycles

Microcycle 1 : semaine 4							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Mixte	Musculation		Aérobie		Endurance de charges		
	But : création de force, via circuit de musculation, rameur, pliométrie et travail isométrique I → 2 V → 3 Charge 3 (Intensité : 1 ; Volume : V calibrés par 1 (faible) ; 2 (moyen) ; 3 (fort) ; 4 (élevé)		Vélo : (afin de ne pas traumatiser les articulations, le travail de course à pied reprendra plus tard). 4 X 14 minutes de 2 minutes lentes puis 2 minutes rapides. Récupération de 6 minutes entre les séries		Sur circuit, travail sur Waff et aquahit suivi d'un type Test de Cooper sur moto. (12 minutes)		

Microcycle 2 : semaine 9							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Puissance	Musculation		Aérobie		Endurance de charges		
	But : création de force, via circuit de musculation, rameur, pliométrie et travail isométrique I → 4 V → 1 Charge 5		Course à pied de type Fartleack avec travail de côte Circuit de 3 X 15 minutes. Récupération de 7 minutes entre les séries		Sur circuit, travail sur Waff et aquahit suivi d'un type Test de Cooper sur moto. (12 minutes) avec notion d'adversité, 3 pilotes concurrents		

Microcycle 3 : semaine 14							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Capacité	Musculation		Aérobie		Endurance de charges		
	But : conservation de force, via circuit de musculation, rameur, pliométrie et travail isométrique I → 3 V → 3 Charge 3		Vélo : sur circuit nivelé 3 X 15 minutes Récupération de 7 minutes entre les séries		Sur circuit, cession de roulage, reprise des points négatifs vu en compétition 3X20 minutes.		

Microcycles							
Microcycle 4 : semaine 20							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Capacité	Musculation		Aérobie		Endurance de charges		
	But : Musculation légère, via circuit de musculation, rameur, waff et aquahit I → 2 V → 3 Charge 3		Vélo : 3 X 20 minutes de 4 minutes lentes puis 4 minutes rapides. Récupération de 6 minutes entre les séries		Compétition		

29

Solène Girard M2 EPI

fppt.com

Microcycle 5 : semaine 27							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Puissance	Musculation		Aérobic		Endurance de charges		
	But : Musculation sur circuit, pliométrie et vélo I → 4 V → 2 Charge 4		Course à pied de type Fartleack 4 X 12 minutes Récupération de 6 minutes entre les séries		Sur circuit, cession de roulage comme en compétition, réparties sur la journée 5x15 minutes avec adversaires (max 15)		

Microcycle 6 : semaine 33							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Puissance	Musculation		Aérobic		Endurance de charges		
	Circuit de musculation, rameur et pliométrie I → 2 V → 2 Charge 2		Vélo : avec groupe d'adversaires Course de 2 X 16 minutes sur circuit plat et peu nivelé Récupération de 5 minutes entre les séries		Compétition		

Microcycle 7 : semaine 40							
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Entretien	Musculation		Aérobic		Endurance de charges		
	Entretien musculaire, musculation en stato dynamique I → 1 V → 3 Charge 1		Course à pied 40 minutes de footing avec coéquipiers		Sur circuit, cession de roulage répartis sur la journée 3X20 minutes		

2) Retranscription de la Journée du 23 Octobre 2014 au Mans.

Objectif/enjeu	Codage
<p>I : Donc on va faire cette interview dans la suite de ta pratique sportive qui a eu lieu sur le circuit du Mans le 23 octobre 2014.</p> <p>E : D'accord</p> <p>I : tu te souviens ?</p> <p>E : oui</p> <p>I : on t'a filmé pour analyser tes performances, tes attitudes, tes comportements, du coup on va en parler par des entretiens d'auto confrontation pour améliorer ta gestion de ta concentration et de ton attention.</p> <p>E : D'accord</p> <p>I : T'as fait 5 cessions de roulage ce jour là,</p> <p>E : oui</p> <p>I : donc je vais te poser des questions là dessus, donc déjà peux tu me dire ton parcours ?</p> <p>E : depuis le début ?</p> <p>I : oui</p> <p>E : euh...j'ai commencé fin 99, pour faire les 4 dernières courses du Championnat de France 125,</p> <p>I : hum hum</p> <p>E : et au vu des résultats qui étaient intéressants, on a acheté une moto neuve pour faire toute la saison en 2000, et dont j'ai gagné le titre de Champion de France dès la première année. Après j'étais en équipe de France pendant l'hiver parce que la place était déjà prise mais j'ai quand même fait l'entraînement avec eux. Je suis parti en Championnat supersport 600 en 2001, j'ai fait premier rookie, j'ai fait deuxième pilote privé d'ailleurs, en 9^{ème} en championnat complet, en championnat national on va dire, 18^{ème} en international, et après j'ai du arrêter ma carrière quelques mois après, en milieu d'année 2002 car mes parents divorçaient, et puis plein d'autres problèmes familiaux. Et après bah voilà, j'ai rien pu faire jusqu'à ce que j'ai pu m'acheter avec mes petits sous plus tard une moto, reprendre l'entraînement, et puis au final, vu les chronos que je faisais je me suis retenté à faire quelques</p>	

<p>courses encore, en 2011. Et depuis je me suis dit que c'était reparti, que c'était bon, que les chronos étaient pas mauvais donc je me remets à fond maintenant.</p>	
<p>I : D'accord, et du coup c'est quoi ta quantité d'entraînement par année depuis que tu as repris la moto ?</p>	
<p>E : en moto ? Ou physiquement ?</p>	
<p>I : en moto</p>	
<p>E : j'essaye de faire une fois par mois, financièrement je n'y arrive pas toujours. Au moins une fois tous les deux mois.</p>	
<p>I : sur le circuit du Mans ?</p>	
<p>E : principalement car c'est le plus proche. Bon j'essaye de varier les circuits, je peux aller n'importe où, à Pau, Magny cours, ou au Vigeant ou à Poitiers.</p>	
<p>I : et c'est quoi tes objectifs ?</p>	
<p>E : déjà pouvoir regagner les sensations que j'avais quand j'ai gagné le titre, ravoir le niveau que j'avais en professionnel, pouvoir retrouver ses sensations là puis bin, me prouver à moi-même que je suis capable de retrouver ce niveau du top français, de retrouver les chronos que je pouvais faire aussi également. Et puis me faire plaisir quand même parce que bon, c'est ça le principal.</p>	A3 A4
<p>I : D'accord. Et ça t'apporte quoi la moto sur circuit ? Au point de vue psychologique et physique ?</p>	
<p>E : Psychologique, je suis adepte des sports extrêmes on va dire, tout ce qui est adrénaline j'adore ça, c'est l'un des sports dans lequel j'arrive à en avoir le plus. En pouvant faire ma passion, la moto, ça fait visiter la France, l'Europe, pour aller voir des circuits c'est sympa. Et c'est un domaine dans lequel j'ai toujours été assez doué donc euh c'est encore plus sympa de pratiquer un sport dans lequel on a de bons résultats.</p>	A4 A3
<p>I : et physiquement ?</p>	
<p>E : physiquement c'est sûr que j'aime faire tous les types de sports, il y a peu de sport qui arrivent à me pousser à bout, autant en endurance, qu'en explosivité. Au niveau de la température, il y a toujours des chaleurs extrêmes sur la moto, ... ça me pousse à bout. Ca me sort de mes limites, je le dis souvent.</p>	D1
<p>I : du coup, si tu le veux bien, je te propose de te rappeler de la journée du 23 octobre,</p>	

<p>E : oui</p> <p>I : prends le temps de laisser revenir cette journée,</p> <p>E : d'accord</p> <p>I : et quand tu es prêt tu me le dis.</p> <p>E : ok, bah c'est parti</p>	
---	--

Découverte	Codage
<p>I : j'aimerais bien que tu me parles de la première session de roulage qu'on n'a pas pu filmer suite à des moyens techniques.</p> <p>E : oui</p> <p>I : il s'est passé quoi dans cette session ?</p> <p>E : dans cette session, c'était un peu la découverte, parce qu'il avait plu dans la nuit donc on avait tous peur que la piste soit trempée, et bizarrement ça avait très très bien séché et il y avait quelques taches d'humidité donc on s'est tous dit qu'on allait rouler gentiment pour voir si la piste était bien praticable sans prendre trop de risques non plus. Le but n'était pas de tomber à la première séance. Et en fait j'étais à l'aise, je me suis mis à rouler de plus en plus vite, je trouvais qu'il y avait du grip, la moto bougeait bien, j'avais de bonnes sensations, un bon feeling, j'ai amélioré le chrono petit à petit jusqu'à faire de très très bons chronos. Beaucoup plus que ce que je ne l'imaginais pour une première sortie, et pour une session à 9h du matin avec un peu de rosée.</p> <p>I : t'imaginais quoi comme chrono ?</p> <p>E : j'imaginais des chronos du style je roule en 1'50, 1'52/53, fallait éviter de tomber et puis en fait, je crois que j'ai fait un chrono de 1'47 ce qui est des chronos de finale de championnat de France, donc c'est déjà très très bien.</p> <p>I : d'accord, donc c'était quoi tes objectifs pour la session d'après ?</p> <p>E : bah déjà vu que le chrono était déjà fait, l'objectif était de faire mieux, de réussir à rouler dans mes chronos de courses régulièrement pendant toute la journée. Donc de rouler en 1'46, voir éventuellement de réussir à claquer un petit record du tour en 1'45 mais bon faut pas trop rêver mais au moins de pouvoir tenir des chronos de course régulièrement.</p>	<p>E2</p> <p>A2E3A 2</p> <p>B3</p> <p>A3</p> <p>A1</p> <p>A3</p>

I : et ton record c'est 1'45 ?	
E : 1'45"5. En qualification	
I : donc là on va attaquer la deuxième session,	E2
E : oui	
I : celle qui était une heure après si mes souvenirs sont exacts,	
E : oui à 10h30	
I : donc on va commencer (vidéo lancée). Du coup c'était quoi ton état d'esprit en commençant ?	
E : bah là du coup, déjà vu le chrono du matin, j'étais déjà impatient d'y retourner, des fois quand on prend la piste il y a des jours qui ne veulent pas, on fait des efforts et on arrive jamais à faire des bons chronos, là ce coup ci je sentais que c'était une bonne journée vu les chronos que j'ai déjà fait donc euh impatient d'y retourner pour m'amuser à claquer une bonne pendule et essayer de pourrir les autres tant qu'à faire.	A4 E3 A3
I : pourquoi pourrir les autres ?	
E : c'est le but de la compétition, le but c'est de toujours être plus rapide que l'autre hein, je n'allais pas laisser les autres devant moi !	
I : c'est sûr, du coup là tu pensais à quoi là ?	A3
E : bah là je m'étais retourné, en plus je voyais mon collègue Xavier (autre pilote suivi dans ce mémoire) qui était devant, je me suis dit que j'allais un peu m'amuser avec lui, je voyais que la moto orange devant c'est un 1000cm3, donc je me suis dit impeccable il va être plus rapide que moi, car il a plus de puissance donc ça va m'obliger à faire encore plus d'efforts dans les virages pour le rattraper et peut être même le doubler. Mais je ne le connais pas, je ne sais pas si il roule vite on verra bien. Xavier je sais qu'il roule vite. Il a la même moto que moi donc euh, puis j'aime bien rouler avec lui c'est sympa. Donc on va essayer de prendre sa roue et de se tirer la bourre.	B2 A1 B2 E3 E2A2
I : lui, son record c'est 1'50 de souvenir ?	A1
E : oui, 1'49 il a dû faire...il est un peu plus lent mais il est quand même, il a quand même un bon rythme de croisière, toujours de bons chronos, il roule propre, toujours de belles trajectoires, c'est toujours agréable de rouler avec quelqu'un comme ça. La je vois un autre collègue qui roulait vite l'année dernière, mais qui cette année, on ne sait pas pourquoi, il met moins de gaz, je le laisse passer devant, un autre collègue de boulot qui voulait rouler avec moi donc ça tombe bien, puisqu'il est là on va faire un tour ou deux ensemble. Donc	E2

voilà toute la bande de collègue qui part devant, je vais pouvoir jouer avec eux et les doubler dans les virages,	C3
I : et tout ceux là tu es sur de les doubler ?	
E : ouais, sauf peut être la moto orange dont j'ai parlé tout à l'heure. Je ne le connaissais pas donc on verra bien. Mais tous les autres je sais que je peux les avoir.	E2
I : du coup il se passe quoi là ?	
E : bah la on rentre, ils vérifient qu'on a bien les bons bracelets pour savoir qu'on est bien dans le bon groupe. Puisqu'il y a des groupes de débutants, intermédiaires et confirmés.	
I : ils vérifient l'équipement ?	
E : ils vérifient l'équipement, la dorsale, le casque attaché, les gants, tout l'équipement obligatoire de sécurité.	

Progression	Codage
I : là c'est parti	
E : oui là c'est parti ! Il y a Jessy qui est derrière moi pour voir les trajectoires donc le premier tour, on va faire un peu lentement, histoire de lui montrer	E1 C3
I : rouler lentement, c'est-à-dire ?	
E : on va dire qu'on va rouler, on va dire, 10 secondes en dessous de d'habitude. On va juste toucher un petit peu le genou dans les virages histoire de lui montrer des trajectoires, ... le problème c'est que je ne peux pas l'attendre de trop car mes collègues de devant commencent à prendre le large. On ne va pas non plus les laisser filer.	C3 C2
I : pour quelles raisons dis tu l'attendre ? Il est moins ...	
E : non justement il ne fait pas de bons chronos, il voulait que je lui montre les trajectoires, les positions, comment faire, le problème c'est que si je roule à son rythme au bout de deux tours, tout ceux qui sont devant je ne les verrais plus... Après le temps de les rattraper la session sera finie.	E1 E3
I : là, à quoi tu as vu que tu devais tourner ? On peut voir sur la vidéo que tu es à 190.	

<p>E : ouais bah je fonctionne un peu au feeling, je ne tire pas trop dans le moteur, je le fais chauffer aussi, j'accélère gentiment, je ne freine pas trop fort, je freine un peu plus tôt que d'habitude. Pour que Jessy puisse me suivre. (Arrêt de la vidéo). Là c'est le premier tour, on sort des stands, pour chauffer le bonhomme, chauffer les pneus aussi, prendre les marques.</p>	C1 E1 D2 C3 B1
<p>I : donc là on voit que tu arrives à 200 dans le virage... et que du coup tu baisses la tête. Pour quelles raisons ?</p>	B1
<p>E : bah rien je regardais le compteur, je regardais ce qu'il se passait, (rire) c'est vrai que je me rends compte que j'étais à 200, la dans mon état d'esprit, j'étais en train de me trainer, d'attendre mon collègue derrière tout simplement. Je regarde un peu n'importe où.</p>	A2 E1 B1
<p>I : tu te traines à 200 ?!</p>	
<p>E : (rire), oui, oui. Je n'ai pas fait attention à la vitesse, et sur le circuit.</p>	
<p>I : là on voit que tu colles les vibreurs, c'est dans quel but ?</p>	
<p>E : à bah là il faut prendre la trajectoire la plus serrée possible pour aller sortir du virage le plus rapidement. (vidéo repart). J'essaye de montrer la bonne trajectoire à Jessy qui est toujours derrière. Enfin normalement. Je n'ai pas vérifié. Là il y a Xavier qui était sur le bord de la piste. A mon avis il m'attendait aussi. Ca veut dire qu'il va vouloir jouer avec moi tout à l'heure. Là on revient sur les collègues qui sont en train d'essayer de mettre du gaz aussi. On va voir un peu comment ils roulent. (vidéo stoppée).</p>	E2 E1 B1 E2 B2
<p>I : là on dirait que tu n'es pas très rapide.</p>	
<p>E : là bah non, je suis derrière eux, j'attends qu'ils prennent leur virage à leur rythme, c'est un peu aussi leur premier tour, donc euh ils sont peut être pas bien lancés, ils font peut être pas de bons chronos encore, non là je suis détendu derrière eux, j'attends qu'ils prennent leurs virages, j'accélérerai plus tard. En moyenne ils sont quand même, moi je roule en 1'45, 1'47, eux ils doivent rouler en 1'58, 1'59, 2 minutes, ils sont quand même au chrono plus lents que moi donc euh, arrivé là c'est facile de rester derrière.</p>	B2 A2 C3 E3 E2
<p>I : mais comment tu t'y prends, à chaque virage c'est la même technique, ou c'est au feeling à chaque fois ?</p>	
<p>E : je suis derrière eux donc là c'est au feeling, de toute façon, je suis derrière eux en train d'attendre, j'ai pas du tout mon rythme normal, ni ma façon de piloter normalement, donc je suis obligé de m'adapter à eux, de freiner quand eux ils freinent, prendre les virages de leur façon à eux et pas de la mienne.</p>	C3

I : c'est quoi ta façon de piloter normalement ?	
E : à bah là faut charger les suspensions, accélérer le plus fort possible, pencher le plus possible, forcer sur les pneus jusqu'à ce que les pneus glissent, autant l'avant que l'arrière. Et que là on est comme sur la route, on est en train de tourner, de prendre les virages normalement.	C1 C3
I : les deux pneus qui glissent, tu veux dire quoi par là ?	
E : bah quand on est genou par terre c'est une chose, mais faut forcer sur les pneus supplémentaires pour forcer la moto à tourner, jusqu'à sentir la limite du pneumatique, c'est là qu'on est à deux doigts de tomber mais faut flirter avec la limite pour faire les meilleurs chronos, à chaque virage c'est ça.	E3
I : pour gagner de la vitesse	
E : c'est ça (vidéo part). Là on entend le moteur, je ne prends pas beaucoup de tours, je mets du temps à mettre la tête dans la bulle.	C1
I : là du coup, on ne voit rien du tout de la route, c'est parce que ...	
E : je suis bien couché sur la moto, on voit que je passe les rapports à mi régime seulement, le collègue Xavier qui vient de me doubler, c'est à partir de maintenant que je vois Xavier commencer à doubler les autres. Je pense que je vais faire pareil, je vais aller les suivre.	C1 B2 A1
I : du coup, qu'as-tu pensé de ton premier tour ?	
E : oh rien, c'était un tour pour me balader avec mes collègues. C'était pas du tout pour faire un tour chrono, ni m'entraîner. La c'était un petit tour de vacances avec eux.	C3
I : un petit tour de vacance ?	
E : (sourire). Là je pensais qu'à partir de maintenant, je sais que quand Xavier vient me chercher, c'est pour que j'aie rouler vite avec lui pour mieux que lui puisse s'entraîner. Puisqu'on a la même moto c'est intéressant de rouler ensemble.	E2
I : c'est exactement la même ?	
E : exactement la même. Même puissance, même moto, la il y a juste les pneus qui sont différents c'est tout.	E3
I : et c'est toi qui a les meilleurs pneus ou c'est lui ?	
E : ils sont quasiment aussi bons, la je pense que oui j'ai quand même un	E3

<p>avantage au niveau des pneus.</p>	
<p>I : là il y en a deux devant...</p>	C2
<p>E : oui là on va doubler, parce que là on commence à oublier le rythme de croisière, on commence à rouler vite.</p>	
<p>I : c'est là qu'on voit que tu es 20km/h au dessus par rapport au tour d'avant.</p>	E3
<p>E : oui bah là ça veut dire qu'on a fini le tour de croisière. On voit que la position change aussi, je commence vraiment à me déhancher plus.</p>	
<p>I : et où est ce que tu le vois ?</p>	C3
<p>E : on le voit parce que tout à l'heure je regardais au dessus du guidon, au dessus de la bulle. (vidéo arrêtée). La je voyais vraiment la tête de fourche sur le côté de l'écran, que j'avais le genou de sorti, le coude aussi, j'avais vraiment la tête proche du guidon.</p>	
<p>I : la on voit que tu as tourné la tête, que s'est il passé ?</p>	C1
<p>E : oui, parce que là je me suis dit, on a enfin doublé tous les collègues, qu'on allait enfin commencer à rouler vite et je voulais vérifier si derrière il y avait quelqu'un d'autre que je ne connaissais pas qui était éventuellement rapide et capable de nous suivre. Et quand j'ai vu derrière, j'ai vu qu'il n'y avait plus personne à part mes collègues à 2 ou 300m derrière. Donc là au moins on avait le champ libre, on avait toute la piste pour Xavier et moi.</p>	B1 B3
<p>I : donc c'est normal de vérifier à 180 en sortie de virage.</p>	E3
<p>E : là oui car même à 180, ça reste un moment donné ou c'était facile, j'étais en sécurité, je prenais aucun risque, là je pouvais lâcher une main si je voulais, il n'y avait vraiment aucun problème. Je me sentais suffisamment à l'aise en tout cas pour le faire. Il n'y a pas de soucis.</p>	A2
<p>I : donc là tu as doublé Xavier.</p>	C1 B2
<p>E : donc là à partir d'un moment je me suis dit, c'est bon il n'y a plus personne derrière je vais pouvoir mettre du gros gaz avec Xavier. Donc on va voir comment il roule, je vais essayer de le doubler, et voir s'il arrive à suivre.</p>	C2
<p>I : tu disais qu'il était plus lent, pourtant tu es derrière ?</p>	
<p>E : car justement c'est lui qui est venu me chercher donc à doubler les collègues donc je suis derrière. On ne peut pas doubler quelqu'un en deux secondes non plus, il va falloir que je vois comment il roule, que je vois si ça me permet aussi de reprendre le rythme. Car là je roulais très lentement. Ça me</p>	A2

<p>permet de retrouver un rythme vraiment rapide. Ca permet de voir aussi comment lui il roule, pour le conseiller tout à l'heure quand on va s'arrêter. Ce qu'il fait de mal ou bien.</p>	B3
<p>I : que regardes tu du coup pour savoir ça ?</p>	
<p>E : là ou il passe, sa trajectoire, là sa sortie du virage était mauvaise par exemple, il l'a loupé complètement, ici il a été trop large.</p>	B1 B3
<p>I : à quoi tu l'a vu ?</p>	
<p>E : bah euh je sais que ce n'était pas du tout l'endroit ou il devait être. J'aurai pu le doubler facilement en sortie de virage parce que (vidéo stoppée), j'ai été obligé de couper les gaz, justement pour ne pas le doubler alors que lui était un peu à l'agonie en sortie de virage, il ne pouvait pas ré accélérer.</p>	E2 C1 B2 B3
<p>I : à l'agonie ?</p>	B2
<p>E : oui c'est-à-dire que la Xavier, à la sortie de la chicane, il a essayé de ré accélérer mais il était complètement penché, il ne pouvait pas accélérer, tandis que moi, j'étais un peu plus à l'intérieur, je n'avais plus qu'à ré accélérer pour le doubler. Bon je suis resté derrière lui pour continuer à voir un peu ce qu'il faisait, mais c'est vrai que là il s'était loupé. On aurait été en course il aurait perdu une ou deux places directement.</p>	E3 C3
<p>I : et là tu t'es encore retourné, c'était dans quel but ?</p>	
<p>E : là je ne sais pas trop, je regardais pour voir. Parce que Xavier s'était un peu loupé, je me suis dit que j'étais encore en train d'attendre de rouler avec lui tranquillement, enfin tranquillement, là on n'était plus trop à un rythme tranquille mais j'ai pris le temps de voir si quelqu'un était encore derrière. (vidéo part). J'ai cru voir une moto. Je ne sais pas qui c'était d'ailleurs.</p>	B1 B3
<p>I : et pour prendre tes trajectoires tu regardes quelque chose en particulier ou pas ?</p>	
<p>E : ouais. Là j'ai des repères de freinage. J'ai des repères de trajectoire, il y a des sensations aussi sur la piste, on sait où il y a telle ou telle bosse à cet endroit donc je sais si je suis au bon endroit. Il y a toujours des petits raccords de bitumes, (vidéo stoppée), des taches blanches partout. On arrive à savoir où il faut aller.</p>	B1 B3
<p>I : donc c'est tout le temps les mêmes à chaque fois ?</p>	
<p>E : oui. On essaye d'avoir toujours la bonne trajectoire, après des fois on se loupe un petit peu, on s'écarte, on n'est pas un ordinateur, il y a toujours des</p>	E3

<p>loupés, mais ça ouais on essaye toujours d'avoir la bonne trajectoire.</p> <p>I : parce que la tu disais qu'il était à l'agonie dans la sortie de virage mais comment il a fait si il avait déjà un repère ?</p> <p>E : c'est son repère à lui, après ce n'est pas le mien. Donc il a dû se loucher, il a dû rentrer trop vite ou accélérer trop tôt et voilà</p> <p>I : tu ne t'es pas encore loupé là ? Dans cette session ?</p> <p>E : ah si, mais bon là je me suis dit il y a pas un moment ou j'ai voulu faire un tour chrono, je n'ai pas fait un tour parfait. Donc là à partir de maintenant, j'ai doublé Xavier donc je vais commencer sérieusement à mettre du gros gaz comme on dit. Pour essayer de le distancer pour voir s'il arrive à suivre.</p> <p>I : donc là ton objectif, c'était quoi ?</p> <p>E : alors là l'objectif c'était de vu que je l'ai doublé, c'était de rester devant lui, pour lui montrer les bonnes trajectoires, de rouler encore plus vite de ce qu'il n'a fait pour que lui essaye de me suivre, et essaye de s'améliorer. Je pense qu'à partir de maintenant j'ai essayé de le distancer, de faire des tours chronos vraiment parfaits,</p> <p>I : et tu as réussi ?</p> <p>E : (haussement d'épaules), je sais que j'ai amélioré mon chrono, par rapport à la session d'avant, je ne sais plus le chrono exact mais oui je crois que j'étais bien. Et en plus, j'étais régulier. A partir du moment où j'ai doublé Xavier, j'ai commencé à rouler en 1'46, 1'47 régulièrement, à chaque tour, c'était déjà bien. (vidéo qui repart). Là on voit les taches blanches, ça permet d'avoir un repère visuel pour savoir si on était un peu prêt bien placé.</p> <p>I : bah là ton tournant était ... (coupure vidéo transition entretien)</p> <p>E : c'est intéressant. Et c'était bien.</p> <p>I : là ton regard est beaucoup plus haut et sur l'avant. Tu ne regardes plus ton compteur,</p> <p>E : non là en plus je ne regarde jamais le compteur, mais c'est vrai que souvent je regarde, je cherche à être plus couché sur la moto, donc là je savais que là c'était mode tour qualif, il fallait faire le plus d'efforts possibles. Le freinage est très brutal et très physique sur celui là, donc j'ai vraiment bien gagné les bras, bien tendus, donc ça m'a peut être obligé à relever la tête un peu plus que la normale, on a un gros freinage à faire, on passe de 250/260 km/h de mémoire à se retrouver en 3^{ème}, dans ce petit virage à gauche la. C'est</p>	<p>B2</p> <p>C2 C1</p> <p>A1</p> <p>E1</p> <p>C3</p> <p>E3</p> <p>B1</p> <p>E3</p> <p>D2</p>
--	--

vraiment un gros effort physique à faire.	
I : c'est quoi le mode tour qualif ?	
E : c'est on oublie tout ce qui se passe à côté et on prend tous les risques pour faire le meilleur tour chrono possible.	
I : d'accord. (vidéo repart). Car là ce n'est pas du tout les mêmes trajectoires que la session d'avant.	
E : non, car là ça commence à être un vrai bon tour, ou la je prends des risques, je vais chercher le moindre cm2 de piste pour l'exploiter au maximum pour prendre le plus de vitesse possible donc à chaque sortie de virage on voit que je vais chercher vraiment le bord de l'herbe, du vibreur, les lignes blanches pour vraiment passer dessus. Là on voit qu'à gauche je roule sur le vibreur, là je roule aussi sur le vibreur, la également, je suis limite à aller dans l'herbe, voire sur le côté. Je prends la meilleure position possible en aérodynamique pour prendre une meilleure vitesse de pointe. Ici je vais vraiment chercher la limite, je suis en fond de 6, un virage très rapide ici (vidéo stoppée).	C3
I : la limite, ça sert à quoi ?	
E : la limite de ?	
I : la limite, t'es à fond du coup...	
E : oui fond de 6, je suis allé à gauche pour vraiment aller chercher le plus d'espace sur la gauche, pour pouvoir prendre mon virage à droite car plus je prends vers la gauche, plus mon virage est ouvert, plus je peux le passer vite.	C3 E2
I : oui, là on voit que tu te loupes, tu es à 250, à moitié sur le vibreur,	
E : oui,	
I : ce n'était pas risqué ?	
E : oui c'était risqué, mais c'est le sport. C'est un endroit où je sais que ça passe, ou je suis déjà allé souvent, en course, on y va tous. C'est les seuls vibreurs où il n'y a que de la peinture, et pas de bosse donc ça permet vraiment de rester tête dans le guidon comme on dit, à fond de 6 à 250/260, sachant que dès qu'on va couper les gaz, on va mettre le genou par terre tout de suite, instantanément. Donc là c'est une courbe qui est très impressionnante, qui est très dure à faire, et quand on n'a pas d'expérience on se fait très très peur la dedans, donc j'ai moi-même mis beaucoup de temps avant d'arriver à faire ça.	E2 C1 E3
I : combien de temps ?	

E : entre le moment où j'ai pu racheter une moto et j'ai pu le faire, je pense que j'ai bien du y passer 3 années je pense. Avant de prendre le risque de pouvoir faire ça. (vidéo lancée). Là on voit la trajectoire est bonne.	B3
I : à quoi vois tu qu'elle est bonne ?	B1
E : les deux petits points blancs que je me repère visuellement, tout de suite, il faut absolument que dans le gauche je ressorte à gauche de ces deux petits points blancs, ça permet d'avoir une trajectoire dans le droite qui est beaucoup plus simple et qui permet de ré accélérer plus tôt.	B3
I : là on voit que tu es beaucoup plus penché par rapport aux trois tours d'avant.	C1
E : oui, oui, là maintenant on penche au maximum pour sentir les pneus qui glissent, le carénage qui frotte par terre, le cale pied, le genou, tout. Je suis limite dans l'herbe, on voit qu'apparemment j'essaye d'exploiter toute la piste.	
I : est ce que voir quelqu'un devant ça t'a fait quelque chose ?	A1
E : oui, de voir quelqu'un au loin, même si je suis en mode tour qualif, faut absolument que je le rattrape le plus vite possible, que j'essaye de le doubler, ça me motive, ça me donne de l'énergie, de la motivation,	A2
I : d'accord, donc si tu étais tout seul, tu n'aurais pas autant gazé ?	E3
E : c'est différent, car quand tu es tout seul, on a l'impression d'être à la limite, alors que voir quelqu'un devant, on peut être aller le chercher, voir s'il est plus rapide ou pas donc euh le fait d'être tout seul c'est un peu monotone quand même donc.	
I : là on voit que tu te rapproches	B2
E : ouais, là je me dis qu'il est peut être pas aussi rapide que ça car je le rattrape très vite mais bon ce n'est pas grave c'est motivant quand même. C'est toujours un lièvre à aller chercher.	
I : un lièvre ?	
E : oui c'est quelqu'un qui est devant, qui m'oblige à aller le chercher. (vidéo stoppée). Alors là j'ai regardé où était Xavier justement pour voir s'il avait bien suivi,	B1
I : et ?	B2
E : j'ai vu une moto derrière au loin, mais je n'ai pas vu ni la forme, ni la couleur, je ne sais pas si c'est lui ou pas donc euh, je vais continuer à rouler et on verra bien si c'est quelqu'un qui me rattrape ou pas (vidéo relancée). Mais là	B3

<p>c'est lui qui se fait distancer.</p>	
<p>I : donc là tu utilises la même technique que le tour d'avant ou pas ?</p>	
<p>E : pareil, et on voit la différence par rapport à l'autre justement, donc là du coup j'ai du casser au freinage, on voit que ma trajectoire n'est pas géniale, en doublant quelqu'un ce n'est pas évident.</p>	C1
<p>I : tu as essayé de nouveau à faire un tour chrono ?</p>	C3
<p>E : ouais là je continue, ça me permet d'être régulier, donc même si je n'améliore pas le tour, c'est toujours bien de faire des tours excellent comme ça pour moi... garder le rythme.</p>	A2
<p>I : à quoi penses tu quand tu es tout seul comme ça ?</p>	
<p>E : ce n'est pas évident quand on est tout seul justement, on n'a pas la niaque, et on se sent moins obligé d'aller chercher la moto qui est devant, j'essaye de m'améliorer, j'essaye de penser à ma position, voir si je fais quelque chose de bien ou pas. Je sais qu'à certain moment je n'ai pas une bonne position, j'essaye de penser à ça quand même,</p>	E3
<p>I : c'était quoi ton ressenti à ce moment là ?</p>	
<p>E : bah là je me dis que j'étais content vu les chronos que j'avais fait, je suis super content de réussir à faire des chronos en me sentant à l'aise, sans me sentir hors limite donc c'était plutôt intéressant comme ça. Là je vois que c'est drapeau rouge, donc c'est la fin de la session.</p>	A1 A2 B1 B3
<p>I : le drapeau rouge ça veut dire quoi du coup ?</p>	
<p>E : alors drapeau rouge, c'est pour dire aux pilotes de couper les gaz, de rentrer normalement, et de rentrer au stand tout de suite. Alors la soit c'est la fin de la session soit éventuellement il ya eu un accident grave et que il y a une moto au milieu de la piste, et qu'ils arrêtent les pilotes de rouler. Mais là je pense que ça fait déjà pas mal de tour que j'ai fait donc ça doit être les 20 minutes de sessions qui se terminent.</p>	
<p>I : du coup ta session est finie. Qu'en as-tu pensé ?</p>	
<p>E : bin j'étais content, je sais que j'ai aligné des bons chronos, que j'étais assez régulier, que j'ai tenu les 20 minutes, sans vraiment trop trop me fatiguer même si c'était un peu épuisant quand même. Donc très content, une bonne journée qui commence, les chronos sont là. Je suis régulier, j'arrive normalement à me faire plaisir, donc il n'y a plus qu'à continuer cette après midi, car là le temps n'est pas terrible encore. J'espérais que l'après midi il</p>	A4 D1 A4

<p>fasse meilleur, un peu plus chaud, histoire d'avoir un peu plus de grip, et de vraiment essayer de faire un record du tour pourquoi pas.</p>	
<p>I : car là les températures ne t'ont pas aidé ?</p>	
<p>E : non, car là je ne sais pas combien il faisait, il devait faire 8/9 degrés, quelque part par là donc température très basse.</p>	
<p>I : de souvenir, première session 4 degrés et la deuxième session 7 degrés.</p>	E3
<p>E : oui. Voilà. Donc 4 degrés c'est vraiment des températures très très basses pour faire du circuit, les pneus aiment pas trop ça, ça peut causer des soucis, le bitume n'est pas assez chaud.</p>	
<p>I : donc là du coup t'as fini.</p>	
<p>E : oui c'est fini, fini pour la matinée, on va faire une petite pause, on va aller manger, et puis on va remettre ça cette après midi. Je vais regarder les réglages, je vais voir un peu si la moto va bien, je vais regarder les chronos, (vidéo stoppée).</p>	
<p>I : et donc du coup, qu'as-tu pensé de ta matinée ?</p>	
<p>E : oh bah pareil ça n'a pas changé, j'étais super content d'y retourner, hyper impatient d'ailleurs, entre 11h ou j'ai pu arriver au stand, et entre le moment où je devais reprendre la piste, vers 14h/14h30, le temps était vraiment super long car j'avais vraiment très hâte d'y retourner, je voyais que les chronos étaient vraiment là, j'étais à la limite de battre mon record du tour donc euh, j'avais qu'une hâte c'était d'y retourner, donc là j'ai fait des chronos en 1'46/1'47, régulier sans vraiment dépasser la limite, j'étais à l'aise donc j'avais vraiment une marge de manœuvre pour pouvoir améliorer les chronos, j'avais qu'une hâte c'était d'y retourner pour passer ça.</p>	A4 A3 A4 A3
<p>I : donc du coup dans la troisième session, il s'est passé quoi ?</p>	C3
<p>E : alors troisième session, euh troisième session, alors là c'était, j'ai voulais faire, j'ai hésité entre faire des tours chronos ou alors justement l'inverse, mes collègues m'ont demandé justement, bah de rouler encore avec eux pour faire des vidéos un peu sympas et puis pour s'amuser un peu ensemble, donc là j'ai fait un tour ou deux, histoire de claquer une pendule, de regarder si j'étais capable de refaire tout de suite un tour chrono facilement, et que ce n'était pas juste un coup de bol du matin, que j'étais bien réveillé et pas un peu dans les vapes qui me faisait faire des trucs un peu inconscient, mais j'ai réussi à les faire tout de suite, donc j'ai vu que j'étais capable de faire des bons chronos de manière très facile, donc je me suis amusé avec mes collègues à les doubler, redoubler, histoire de s'amuser un peu ensemble, bon la troisième</p>	

<p>session c'était un peu la session vacances.</p>	C1
<p>I : d'accord car de souvenir tu n'avais pas fait d'aussi bons chronos que la deuxième et la quatrième session.</p>	
<p>E : non bah non, exact. Entre deux trois tours on s'est amusé avec des collègues, puis j'ai essayé de faire mon tour chrono donc forcément les changements de rythme comme ça, après avoir roulé en 1'50, 1'52, voir plutôt les deux minutes, avec eux, on ne peut pas le tour suivant claquer 1'46, 1'47. Qui est un chrono de championnat de France ou même en 1'46, si j'ai bonne mémoire, on n'était que une quinzaine à pouvoir le faire, on ne peut pas revenir comme ça de but en blanc, à un chrono pareil. Il faut deux trois tours, histoire que vraiment le cerveau, les yeux, se ré adaptent à la vitesse, aux jets qu'on prend dans les virages et au freinage, il faut vraiment un petit temps d'adaptation. Faire un tour ça dure 1'40, donc il faut au moins ça pour se remettre dans le rythme, et refaire un tour chrono en se disant je le fais en sécurité quoi. Que je ne suis pas au dessus de mes pompes à faire un freinage suicide, que je n'allais pas tomber par terre car je n'avais pas les bons reflexes,</p>	E3
<p>I : surtout que cette session là s'est finie plus tôt, il y a eu un drapeau rouge aussi.</p>	
<p>E : ouais, je crois qu'à celle là, il y a eu un petit drapeau rouge sur la fin. On a fait les trois quarts, on a fait un peu plus de la moitié de la session donc euh...je ne sais plus pourquoi d'ailleurs, je ne sais pas ce qui c'était passé. Donc du coup ça a permis, on s'est amusé avec les collègues, j'ai fait un tour ou deux en faisant un bon chrono histoire de vérifier. Puis après je suis rentré, je me suis dit : de toute façon, ce n'est pas cette session là que j'allais améliorer parce qu'il y avait beaucoup de monde sur la piste, ils n'étaient pas forcément tous rapides donc ce n'était pas... On ne pouvait pas faire un tour chrono, il y avait trop de monde. On passait son temps à slalomer, à doubler tout le monde. Trop dangereux.</p>	C3 E2

Session performante	Codage
<p>I : c'est pour ça aussi que je ne t'ai pas interrogé sur cette session ci. Du coup, on va attaquer la quatrième session.</p>	
<p>E : ouais. Là par contre c'est vengeance, je me suis dit que c'est la première session de l'après midi, je n'ai pas pu faire mon record du tour, donc je me suis dit : tant pis pour les collègues, ils vont aller rouler tout seuls, moi je</p>	A4

<p>vais en faire de même. (vidéo lancée) Et je pars les couteaux entre les dents, faut que je fasse des supers chronos pendant toute la session.</p>	A3
<p>I : des couteaux entre les dents ?</p>	A4
<p>E : ouais</p>	
<p>I : c'est-à-dire ?</p>	
<p>E : ah là j'étais énervé, j'avais la rage au ventre, fallait que j'aille pourrir tout le monde sur la piste, fallait que je roule le plus vite possible du début jusqu'à la fin, améliorer mon chrono. Là, j'étais énervé, j'avais vraiment une motivation extrême.</p>	A4
<p>I : c'est dans cette session là que tu as fait ton meilleur chrono.</p>	
<p>E : oui, meilleur chrono de la journée. Non seulement j'ai amélioré le chrono, et en plus, j'ai été très rapide, et très régulier. Ce qui n'est pas toujours mon cas, avec la fatigue, on a tendance à perdre un peu de vitesse, le chrono également.</p>	C3 E3
<p>I : et qu'est ce qui t'a donné cette niaque, cette rage d'aller vite ?</p>	
<p>E : je ne sais pas, je pense juste le fait d'être à l'aise dès le matin, d'être en confiance, de voir que je faisais d'excellents chronos et très facilement, je me suis dit qu'en forçant un peu il y avait vraiment moyen de battre mon record du tour, ce qui est un objectif plutôt sympa, aller battre son propre record du tour.</p>	E3 A3
<p>I : donc en gros faut t'énervé...</p>	
<p>E : oui, voilà, c'est ça. Le fait d'être énervé c'est vraiment le meilleur moyen que j'ai, pour faire des tours chronos, pour sortir des tours pareils, faut vraiment quand même être...</p>	E3
<p>I : donc là on t'entend mettre des coups de gaz</p>	
<p>E : oui bah là, pour plusieurs choses, tout d'abord pour chauffer le moteur, la moto également, car là on part des stands, et dans 500m je vais devoir me retrouver sur la piste à mettre les gaz à fond, je vais quand même prendre soin de la mécanique c'est important. Ça aide également au bonhomme aussi, pour l'état d'esprit, le fait d'entendre la moto prendre des tours minute comme ça, ça aide aussi au cerveau à en faire de même, ça met en condition donc euh, ça permet de mettre en bonne condition mentale pour être énervé.</p>	C1 A2
<p>I : et tu te dis quoi dans ces cas là ?</p>	

<p>E : rien de spécial, je me dis que ça va chier, qu'il est temps que j'aille sur la piste, car la le temps qu'on met à se faire contrôler, qu'on ait bien le bon bracelet, qu'on est bien dans le bon groupe... Le temps est long, on est impatient, on a qu'une envie, c'est d'y aller.</p>	A2 A2
<p>I : on ?</p>	
<p>E : enfin « on », moi et ceux qui sont sur leurs motos aussi. Mais là en l'occurrence, moi je n'en pouvais plus, j'avais, j'étais vraiment en train de bouillir dans le casque, fallait absolument que j'aille me défouler sur la moto... sur le circuit. Donc là c'est à mon avis le premier tour, j'ai dû le faire un peu tranquille, histoire de chauffer les pneus, chauffer le moteur, et ça n'a pas dû durer longtemps ce coup ci, là on voit que je suis en train de m'étirer comme en course, remettre la combinaison bien en place, les gants aussi... je regarde si il y a quelqu'un derrière, de toute façon, même s'il y en a un, je n'ai pas l'intention de le laisser me suivre.</p>	A2 C3 B1
<p>I : là déjà ta moto fait plus de bruit que</p>	
<p>E : ouais ouais (grand sourire), parce qu'on voit que je suis bien énervé tant pis pour le moteur s'il n'est pas assez chaud, faut que je mette du gaz tout de suite. J'ai dû vérifier si j'avais le champ libre.</p>	A2 C1
<p>I : je crois que c'est le tour d'après ou tu fais ton meilleur chrono ?</p>	B1
<p>E : bah voilà c'est ça, dès les premiers tours je commence à faire 1'47"03 et ensuite 1'46. Et ensuite je passe mon temps à rouler en 1'46, 1'47, je roule même en petit 46, je crois même en 1'46"1. Dont un en 46"0 également. Donc à 6 dixièmes de mon record du tour en qualification. Parce que là je suis en essais libres donc euh, une demie seconde c'est vraiment très peu pour battre un record du tour.</p>	C3
<p>I : les deux de devant, tu les connais ?</p>	
<p>E : non pas du tout, je suis en train de vérifier qu'est ce que c'est. Je trouve que pour quelqu'un qui sort des stands, ils roulent déjà relativement vite. Je suis en train de regarder qu'est ce que c'est comme moto. Je vois que c'est des 1000cm3. Je me suis dit bah tant mieux, ils ont plus de chevaux que moi, ils vont être plus rapides, ils vont m'obliger à aller les chercher, en fait vu que moi je suis en 600, c'est toujours assez grisant d'aller chercher des motos plus puissantes. Et leurs états d'esprits, quand ils se voient doubler par un 600, c'est marrant. Donc euh, (vidéo stoppée). C'est encore une motivation supplémentaire pour encore aller plus vite.</p>	B2 B3 A2

I : il y a-t-il une différence de conduite entre les 600 et les 1000 ?	
E : oui eux ils ont tendance à être obligés à rentrer un peu moins vite que moi dans les courbes, pour pouvoir justement profiter de leurs puissances et pouvoir ré accélérer plus fort en sortie de courbe. Donc moi je n'ai pas de puissance, je suis obligé de passer vite dans les courbes, c'est pour ça qu'on va voir que j'ai tendance à revenir sur eux au freinage et dans la courbe. Et en sortie de virage, théoriquement, ils sont sensés rouler plus vite que moi. Mais malgré tout, j'ai une R6, elle marche vraiment très très fort, pour un 600, donc c'est quand même un avantage pour moi. (vidéo lancée)	E2 E3
I : et au Mans, il vaut mieux un 600 ou un 1000 ?	
E : vaut mieux un 1000. C'est un très long circuit, ou les 1000 ont toujours fait de meilleurs chronos. Après je ne sais pas qui c'est ceux la, je ne les connais pas, ils ne font pas de compétition non plus, c'est vrai que bon, j'ai l'avantage peut-être d'avoir plus de vitesse, techniquement ça me permet de prendre plus de vitesse dans les virages, même si ils sont plus rapide que moi, je les rattraperai au virage suivant au freinage.	E2 E3
I : donc là tu en as deux devant, ça te fait penser à quoi ?	
E : bah là on se croit en course, des mecs sont devant, faut que j'aille les chercher. Je sais que c'est des 1000 donc je vais peut être galérer un petit peu mais comme je ne connais pas leur niveau on verra bien. (vidéo stoppée). Peut être qu'ils vont me distancer. J'ai regardé derrière, c'est le premier tour, on sort des stands, je vais voir si justement, il y a quelqu'un derrière qui fait comme moi, qui se dit que devant il y a trois motos rapides, est ce qu'il va commencer à me suivre ? Par ce que là déjà, au rythme ou on était en sortie des stands on était déjà rapide. Donc je sais qu'à ce rythme là on est censé larguer tout le monde. Donc si je vois qu'il y a quelqu'un derrière moi, je sais qu'il va essayer de me doubler dans un ou deux tours. Donc je vérifie. Histoire aussi de faire attention quand même. On n'est pas en course donc le but n'est pas de tomber sur une autre moto. Faut penser à la sécurité des fois.	A1 B1 E2 B1 B3
I : donc là, à les voir comme ça, tu en as déduit quoi ?	
E : bah là je me dis que dans les courbes, ils ne sont pas très très rapides, que j'espère que c'est que leur tour de chauffe et qu'ils vont se mettre à aller plus vite, parce que sinon ils ne vont pas rester longtemps devant moi. Là je me dis que la moto verte, elle est très puissante, elle devrait me larguer rapidement, mais là je vois que surprise il n'avance pas, je ne sais pas trop pourquoi, et là un 1000 me double, je me dis impeccable, en plus il a un brassard des 24h du Mans sur l'épaule, je me dis que ça doit être un pilote qui va très vite.	B2 B3

I : le brassard ?	
E : oui le brassard orange qu'il a sur le bras gauche, c'est un brassard qu'on a uniquement en endurance. C'est un pilote qui ne doit pas être mauvais et il a un 1000cm3 aussi. Il a plus de chevaux. Et quand je vois comment il roule déjà, je me dis que voilà, celui-ci il va rester derrière on va arrêter de jouer avec lui et voir si je peux suivre celui là. Maintenant il n'y a plus qu'à mettre du gaz, et je me dis que là vraiment on est vraiment au tour, en mode course. En état d'esprit, On est on va mettre du gros gaz, je ne pense plus à quoi que ce soit, à part chercher la limite des pneumatiques, et observer un peu celui là, voir comment il roule, ou il freine, ou il fait des erreurs.	B2 C1
I : il a fait exprès de se mettre devant toi là ?	B2
E : non, en fait il a pris sa trajectoire normale mais comme il a freiné tôt à ma grande surprise, bah de toute façon je n'avais pas le choix, je devais le doubler là. Il a freiné 10 fois trop tôt. Je me suis dit, allé on continue, on verra bien. Je pensais qu'il allait me redoubler là avec sa puissance mais apparemment non, il est resté derrière. Donc je me suis dit tant mieux, à partir de maintenant je vais rouler très très vite pour l'empêcher de me suivre, pour pas qu'il puisse me doubler dans la ligne droite.	B2 C2 B2 A2 A1 C1
I : du coup tu te retrouves tout seul	
E : oui là je suis tout seul, donc la je suis le premier de ceux qui sont sortis des stands. Je sais que j'ai un rapide qui est derrière moi, donc là je force dans les virages, pour que lui ne puisse pas me doubler dans la longue ligne droite qui suit, il est censé me mettre quasiment 100m avec la ligne droite là, avec son moteur donc euh. On verra bien.	E2 E3
I : donc c'est là que tu as fait ton meilleur tour chrono	
E : ouais là je crois que c'est déjà... (Coupure raccord caméra entretien).	
I : donc du coup tu utilises la même technique que la session d'avant ?	
E : ouais ! Voir même en coupant les gaz encore plus tard, vu qu'il ne m'a pas doublé, je sais d'autant plus qu'il n'arrivera jamais à me doubler ici. Qu'il en sera incapable. Je prends de très belles trajectoires,	C3
I : pour quelles raisons ?	
E : car là sa puissance moteur, il ne pourra pas en profiter. Et par rapport aussi à ce que j'ai dit tout à l'heure sur le fait qu'il manquait de vitesse dans la courbe.	E2 B3

I : là on voit que tu penches plus que d'habitude (des vibreurs)	
E : à bah là ouais on est à la limite. Le cale-pied il est par terre, le genou aussi, le coude doit être à 5cm, le levier et le guidon doivent être à 10cm du sol,	C1
I : cela a-t-il un impact psychologique sur toi ?	
E : si, on y pense quand même, car là, ça devient très dangereux. Je suis à 2cm près de tomber et de me faire mal. Je fais attention mais à ce moment là on y pense pas parce que sinon on ne fait pas de moto. La le but c'est d'aller chercher vraiment.	C1
I : là (vidéo pointée), qu'as-tu regardé ?	
E : là je regardais ce que c'était comme moto car je trouvais bizarre qu'il ne puisse pas accélérer comme ça. Je regardais où il était.	B2
I : là tu étais encore en mode...	
E : là oui ! J'essaie de ne pas regarder derrière mais je me doute que le 1000 CBR est derrière moi. Donc même si il n'y est plus ce n'est pas grave, je suis la pour claquer un chrono d'enfer donc euh. Là j'ai fait une très belle trajectoire d'ailleurs, j'étais vraiment à fond.	A1 C3
I : donc là il y en a deux devant, ça te motive ou pas ?	
E : là non, car je suis tellement dans un tour dans lequel je suis vraiment à la limite. Je sais que les deux devant, si ils sont déjà là c'est que je les ai rattrapé facilement, donc honnêtement, ceux là ils me font ni chaud ni froid, à mon avis je vais les avaler tout à l'heure. Donc là je cherche vraiment à aller pencher le plus possible.	E2 E3 C1
I : à quoi le sais tu que tu vas les avoir ?	
E : parce que si ils sont déjà là alors que ça fait deux trois tours qu'ils sont sortis des stands, ça veut dire que je suis en train de leur mettre un tour dans la vue déjà.	B2
I : c'était quoi ton ressenti à ce moment là du coup ?	
E : rien. Là je suis tout seul dans mon monde. Je suis vraiment énervé à faire le meilleur chrono, ceux là qu'ils soient là ou pas, ils n'existent même pas pour moi là. Je ne pense pas à eux du tout. J'espère juste qu'ils ne vont pas trop me gêner.	A2
I : ils vont être embêtants à doubler ?	
E : non pas si ils continuent de rouler proprement. Ça devrait aller	

<p>facilement. S'ils commencent à faire des trucs bizarres ça va être dangereux. Comme celui-ci qui s'est mis à couper les gaz, j'ai eu un peu peur, je me suis dit pourquoi en pleine accélération il coupe les gaz ? Je vais devoir faire attention à eux.</p> <p>I : faire attention ?</p> <p>E : il commence à faire un écart bah la moi j'arrive quand même à pas loin de 200 à côté de lui, je n'aurai pas le temps de l'éviter donc si on se met tous les deux par terre pour une connerie, ce serait dommage. Surtout s'il a des réactions bizarres, c'est surtout de ça que j'ai peur. Que la personne devant, on ne sait pas pourquoi, fasse un écart, il freine, il ralentit, moi je n'ai pas le temps de freiner,</p> <p>I : du coup tu appréhendais que celui là fasse pareil ?</p> <p>E : oui c'est pour ça que là j'ai fait un freinage vraiment tardif, un peu limite, quit à loucher la trajectoire comme je viens de faire, mais au moins je l'ai doublé en sécurité, je suis passé à côté de lui sans le gêner. Il a vu que j'étais devant donc à partir de là il n'allait pas essayer de m'embêter.</p> <p>I : à quoi tu le savais qu'il n'allait pas t'embêter ?</p> <p>E : c'est comme ça. Quand tu es sur la moto et qu'il y a un gars qui te double vite alors que lui il était déjà à fond, bah voilà il sait que psychologiquement il est baisé donc après, il ne va pas essayer de retenter le diable parce qu'après, quand on se fait doubler à cette vitesse là on se dit c'est foutu. Ça ne sert à rien d'aller le chercher pour se faire redoubler aussitôt. Là je continue mes tours chronos, ma trajectoire est super ici,</p> <p>I : à quoi le vois tu ?</p> <p>E : parce que j'ai réussi à prendre beaucoup de vitesse dans le virage gauche, de bien casser la trajectoire, pour prendre un virage à droite, très très ouvert. J'ai accéléré très tôt au fait. J'ai pu relever la moto et ré accélérer tout de suite. Sans perdre de temps.</p> <p>I : car là on dirait quand même que ça va plus vite que les tours d'avant.</p> <p>E : oh ça doit être kif kif, oui la je suis encore en train d'essayer de faire un chrono d'enfer, je vois que le repère de freinage il est pris bien bien tard,</p> <p>I : et donc ?</p> <p>E : bah je sais qu'à cet endroit là, sur le freinage il y a une grosse boule blanche sur le côté gauche, quand j'arrive à freiner là c'est très dur, le freinage</p>	<p>B2 A2</p> <p>C3</p> <p>B2</p> <p>B3</p> <p>C1 C2</p> <p>E2</p> <p>E2</p> <p>C3</p> <p>C3</p> <p>C1</p> <p>B1 B3</p> <p>E2</p>
---	--

il est en descente il est bosselé, on freine de toutes ses forces.	
I : c'est si dur ?	
E : bah en fait c'est très dur physiquement, la moto, elle freine très très fort, je crois que selon les calculs, arriver à se prendre trois jets au freinage,	D2
I : 3 jets ?	
E : 3 jets négatifs, ça fait quand même beaucoup de poids sur les bras à retenir. Car il faut quand même être conscient de bien gérer la moto, à ce moment là, la roue arrière, elle est en l'air, on est sur une roue, j'ai l'arrière qui est en glisse qui part de travers, la moto secoue,	D2 C3
I : sur une roue ?	E3
E : oui. On essaye justement d'éviter que la moto soit sur une seule roue parce que le freinage est meilleur quand on est sur deux. On freine vraiment fort de l'avant que c'est quand même...dangereux.	C1
I : là tu es dans les derniers tours, il s'est passé quoi à ce moment là ?	
E : bah là je me dis que, le tour chrono, je dois être fatigué à ce moment là, je dois transpirer dans le casque, donc je me dis que le tour chrono je ne vais pas l'améliorer mais si déjà j'arrive à continuer à faire les mêmes chronos que les tours d'avant ça sera déjà un très très bon point.	D2 A1
I : parce que tu ne sais pas les chronos que tu fais ?	
E : si si, je ne regarde pas à chaque tour, j'ai un chrono embarqué sur la moto, là il y a une très belle trajectoire que j'ai prise, je suis à plus de 220, donc là je vois le chrono, donc j'essaie de regarder si je suis toujours dans les 1'46,1'47, j'essaie de tenir la cadence. De plus que je sais que c'est bientôt la fin de la session, je pense, je vais me forcer pour me forcer physiquement à encaisser tous ses efforts.	C3 B3 C1 D2
I : donc du coup il y en a encore un qui est devant.	B2 A1
E : oui, qui fait une très belle trajectoire aussi, je me dis qu'il faut que je le rattrape, un peu plus vite que d'habitude, je regarde le chrono à gauche, là je le vois.	B3
I : pourquoi tu dois rattraper celui là plus vite que d'habitude, il y a une raison ?	
E : parce que j'étais tout seul le tour d'avant et que là je me dis que je vais essayer d'aller le pourrir le plus fort possible. (Rire). Histoire de.	A1

<p>I : ce raisonnement est lié à quoi ?</p> <p>E : c'est l'instinct de compétition, on a toujours envie d'être plus fort que l'autre. En plus voilà, je retrouve le ZX10R orange de ce matin, on va voir un peu quel rythme il a, car là il a une moto très rapide, c'est l'une des plus rapides sur circuit, donc ça va être intéressant de voir s'il arrive à me distancer. Là je suis gêné un peu avec tout le monde.</p>	<p>A1</p> <p>B2</p>
<p>I : donc là tu es doublé aussi ?</p> <p>E : là j'ai été gêné par un attardé, et là on voit William mon collègue, qui d'habitude roule plus vite que ça, et là je me suis fait doubler. Donc il y a celui-ci, le blanc, qui en a profité pour me doubler, je me suis dit très bien, lui c'est un 1000cm3, alors lui je vais avoir du mal à le suivre mais je vais tout faire pour le rattraper.</p>	<p>B2 B3</p> <p>A1</p>
<p>I : c'est ce qu'il va se passer ?</p> <p>E : ouais. J'ai mis un peu de temps quand même, je ne m'attendais pas à ce qu'il soit si rapide que ça. J'ai réussi à le rattraper, à le doubler et même à distancer tiens, j'ai été même surpris d'être capable de lui faire ça.</p>	<p>C2</p>
<p>I : quand tu en vois deux devant, comme ça, tu en penses quoi ?</p> <p>E : je me focalise sur le premier qui devant moi, parce que l'autre, en orange, je sais que je vais le doubler, mais c'est le premier en blanc qui venait de me doubler à l'instant, je le connais pas, il a l'air très rapide aussi donc euh, le je me méfie un peu de lui. Je me dis qu'il ne faut pas que je fasse d'erreur parce que sinon il va me décrocher et je n'arriverai plus à le suivre,</p>	<p>C2</p>
<p>I : de te décrocher ?</p> <p>E : bah en fait, si je fais une erreur, que je fais un virage ou je me loupe, il va me distancer de 100m, de 200m et après je sais que c'est foutu. Il a l'air vraiment très rapide celui là. Donc je me dis que si je lâche le morceau, c'est fini pour moi, je n'arriverai jamais à le rattraper. Donc là je fais tout mon possible, malgré le fait que la fatigue soit là, que j'ai fait pas mal de tours rapides, d'essayer de l'avoir,</p>	<p>E2</p> <p>C3</p> <p>D2 C2</p>
<p>I : là ils sont plus à l'extérieur que toi, il y a une raison ?</p> <p>E : en fait c'est débile, je regarde si c'est eux qui sont un peu moins forts au freinage ou s'ils galèrent car leur moto est un peu plus lourde que la mienne. Je vois que le ZX10R orange est toujours devant nous, cela veut dire que mine de rien, il roule vite car je pensais qu'à ce moment là je l'aurai déjà doublé. Ça</p>	<p>B2</p>

fait plus d'un tour que je suis derrière lui.	
I : donc là ils te mettent quelques mètres...	
E : oui là on voit la puissance. Qu'ils ne vont pas trop me distancer et que le gars ne va pas me gêner. Et en fait non, je l'ai doublé tout de suite, il n'a pas fait longtemps. Voilà, là tout le monde est gêné, je vais en profiter pour recoller sur ceux-ci, je vois que le ZX10R orange a fait un signe de la main, je ne sais pas pourquoi. Soit il allait se reposer soit il arrêterait de rouler, apparemment il continue.	C2 B2 B3
I : donc là tu es quand même super près...	
E : donc là j'en ai profité pour doubler le blanc qui était juste derrière, celui-ci je vois qu'il roule propre donc je peux me mettre proche de lui pour essayer de le doubler en lui faisant une attaque d'entrée de jeu. Et là je me dis que j'ai deux 1000 qui sont rapides derrière moi, qui vont tout faire pour me doubler, donc là, je vais essayer de me défaire des attardés qui sont devant moi, le plus rapidement possible parce sinon...	C2 B2 C1 C2 C1
I : des attardés ?	
E : bah là c'est des pilotes, pareil, à qui on va mettre un tour de retard donc euh, là c'est une 600 que je viens de doubler.... Là c'est la longue ligne droite qui vient de passer donc c'est un bon point pour moi car les 1000 ne m'ont pas doublé à cet endroit là. C'est rassurant. Celui là il roule carrément avec un pull, je me dis qu'est ce qu'il fait a celui là ? Avec son pull sur sa combinaison ? (rire). Je le passe rapidement.	C2 E2 B2 C2
I : là tu n'as pas pris la même trajectoire que d'habitude.	
E : non là j'ai été obligé de plonger à l'intérieur pour justement doubler l'autre 600 qui était sur la gauche, il avait déjà pris la trajectoire donc j'ai été obligé de m'adapter.	C1 C2 B2 B3
I : tu étais moins rapide que tout à l'heure,	
E : oui car le virage, je l'ai mal pris à cause de lui, donc dans la ligne droite j'ai perdu en vitesse de pointe. J'en profite pour freiner un peu plus tard pour compenser.	C1 E3 C1
I : donc là tes chronos étaient quand même corrects ?	
E : oui. Je suis toujours en 47 donc c'est toujours très bien. Je vois que les deux 1000 qui sont derrière n'ont toujours pas réussi à me doubler, c'est bon signe. Je continue à suivre la cadence parce que je sais que le 1000 blanc est juste derrière moi, car le ZX10R orange s'est fait distancer, donc plus qu'à	E2 C3

<p>continuer pour l'empêcher de me doubler.</p>	C1
<p>I : là il y en a 4 devants,</p>	
<p>E : là il y a en 4 devant, donc euh, en sachant que le 1000 est derrière moi, je l'entends dans certains virages, qu'il est quand même très proche. Là je vais avoir un souci, car pour doubler des attardés en fait, j'ai plus de mal avec un 600 que lui va en avoir avec son 1000. Donc en fait ça va être un handicapé pour moi de les doubler.</p>	B2 B3
<p>I : donc là tu t'es retourné pour voir ou il était ?</p>	
<p>E : voilà. Pour voir si j'ai une chance mais je vois que non car il est déjà de me doubler (rire), il m'a déjà doublé. Lui il va pouvoir les doubler, donc j'espère qu'il va pouvoir ouvrir des portes, c'est-à-dire, gêner un attardé pour qu'il puisse passer et moi-même dans la foulée, donc là on va avoir un freinage assez brutal donc j'essaye de passer, j'en double un, le deuxième ça passe pas. Trop dangereux.</p>	B2 B3 B2 C1 C2
<p>I : attardé veut dire quoi ici ?</p>	
<p>E : c'est quelqu'un qui a pris trop de retard. Un retardataire si tu préfères.</p>	
<p>I : donc il en reste plus que 3.</p>	
<p>E : oui là je vois David, un de mes collègues avec un 750 GSXR, à chaque fois il marre car je le double dans des positions bizarres, limite un peu catastrophiques, donc je vais lui faire plaisir en lui faisant un petit travers à ce virage là.</p>	E2 C1
<p>I : un travers ?</p>	
<p>E : là quand j'arrive en freinage, la moto est en dérapage, en travers, c'est un peu spectaculaire à voir. Ce n'est pas toujours efficace mais fatigant à faire. Donc là ça y est. On a doublé un peu tout le monde. Je me reconcentre je vois que le 1000, il m'a mis 100m. Donc là maintenant il va falloir se cracher dans les mains pour pouvoir le rattraper, ça va être compliqué car il a l'air de faire les mêmes chronos que moi.</p>	C3 D2 C2 B2 A1 B2
<p>I : cracher dans les mains ?</p>	
<p>E : voilà, donc là j'ai déjà donné pas mal d'efforts dans cette séance là, il faut que j'en remette une couche faut que je le rattrape. Je ne vais pas le laisser faire, ce n'est pas parce qu'il a plus de chevaux que moi que je vais le laisser devant moi. On n'est pas dans la même catégorie mais ça n'empêche pas</p>	D2 A2

d'avoir l'envie d'aller le chercher.	
I : c'est quoi qui te donne cette envie ?	
E : la rage de vaincre. Lui montrer que même avec une moto moins puissante que lui, que je suis capable de rouler aussi vite que lui, voir plus vite que lui. C'est peu être un peu exagéré mais c'est ce qui donne la motivation d'aller plus vite.	A2 A3
I : car là on voit que tu n'as pas le même regard ni la même position que les tours d'avant, un chrono un peu moins élevé	C1
E : ouais, quand je commence à rouler vite, avec la fatigue j'ai souvent mal aux bras, mal aux jambes et surtout j'ai un peu mal dans le bas du dos. Donc forcément je peux moins me pencher ; c'est plus difficile pour moi de plonger, d'aller vraiment bien plonger derrière la bulle donc c'est ... je fais tous les efforts possibles. J'essaie de m'économiser pour continuer à garder ce rythme, car c'est vraiment un rythme de course hein. Là on est en essais libres.	D2 C3 D2
I : en essais libre, tu es quasiment en temps de course aussi	
E : ah bah là, en l'occurrence on est en essais libre, on fait ce qu'on veut donc j'étais content de faire une cadence de course. Ça fait une bonne quinzaine de minutes que je fais des chronos abominables, là c'est assez épatant. Je n'arrive pas à faire ça tout le temps.	A1
I : là le chrono est lié au fait qu'il y a plus de grip comme tu voulais ? À la température ?	
E : là c'est un peu le tout. Là, la moto, elle va bien, elle ne bouge pas, la température est correct. Puis je pense que ça doit être moi. La moto allait bien les autres tours d'avant. Là je me sens à l'aise, je suis en forme, j'ai un bon état d'esprit, j'ai la niaque, et en plus j'ai un bon lièvre devant qui m'oblige à me dépasser virage par virage.	E3 A2 B2
I : tu penses à quoi, dans ces moments là, quand tu as un lièvre devant ?	A1
E : faut que je le bouffe !	
I : c'est ce que tu te dis dans ta tête ?	
E : c'est ce que je me dis dans ma tête. Faut que j'aille te chercher, je vais te pourrir,	A1
I : que ça ?	
E : ouais, là, j'en peux plus, faut que j'aille le dépasser. Faut que je fasse gaffe. Je prends conscience qu'il faut quand même... j'ai eu beaucoup de soucis	

de respiration, j'essaye de bien respirer de me calmer, de calmer un peu le cardiaque, de me reposer dans les lignes droites,	A1
I : des soucis de respiration ?	D2
E : oui, j'ai toujours tendance, surtout dans les freinages, à rester en apnée, ce qui est un gros problème, car quand on est en apnée pendant 2/3 secondes, après j'ai un petit bout de ligne droite pour respirer, mais c'est niveau endurance, on ne peut pas gérer une course comme ça, en freinage en apnée.	D2
I : le casque ne te permet pas de bien respirer ?	
E : le casque, on peut bien respirer, mais c'est la forme physique quoi. Dans les freinages on passe de 260km/h à ici on va dire un peu près 80/90km/h en l'espace de quelques secondes donc on a vraiment un poids sur le torse, un poids physique à tenir la moto. A se tenir soi même. On s'oblige à tétaniser, à bloquer sa respiration pour bien tenir sur la moto. Et du coup, c'est un handicap car pendant ce temps la on ne respire pas. Je n'aime pas, les muscles tétanisent encore plus vite. Donc là je vois que je commence à améliorer les chronos, je roulais en petit 47 si j'ai bonne mémoire. Il commence à faire des erreurs aussi, donc il est à sa limite aussi. Peut être qu'il fatigue également car mine de rien, on a vraiment bien roulé, ça fait un moment qu'on roule vite. Ce n'est pas encore fini, car de mémoire je vais le doubler et c'est après l'avoir doublé que je fais mon meilleur temps.	D2
I : et à quoi tu vois qu'il est fatigué ?	E3
E : je pense qu'il doit fatiguer parce qu'il n'améliore pas ses chronos, je vois qu'il a l'air de tenter des freinages pas plus tard que d'habitude. Donc je me dis que ... il loupe pas mal de point de corde c'est-à-dire que le milieu du virage ou il devrait être ici, 2/3 fois, on l'a vu dans la caméra, il s'est loupé. Donc c'est bien la fin de la session, là c'est drapeau rouge donc c'est fini. Donc c'est dommage je n'ai pas eu le temps d'aller le chercher, mais bon j'étais content de l'avoir rattrapé. Je crois eu c'est juste avant l'avoir rattrapé que j'ai fait 46"0 ou 46"1. La c'est de très bons chronos, je suis allé le voir après, et son meilleur temps c'était 1'47"5. Donc j'ai roulé plus vite que lui sûrement avec moins de chevaux, donc euh. C'était sympa. Il a bien vu d'ailleurs, on s'est serré la main, on est allé discuter ensemble tout à l'heure.	B2
I : qu'as-tu pensé de ta session ?	B3
E : parfait. Pour une session d'entraînement, c'était vraiment... objectif réussi donc plus que parfait. C'était vraiment bien. J'ai amélioré mes chronos, j'ai réussi à les tenir, être régulier jusqu'à la fin de la séance, j'ai réussi à	A1

<p>changer de trajectoire, à doubler plein de monde, à me bagarrer avec des mecs qui ont plus de puissance que moi donc euh, non, non, la sur ce coup là j'étais vraiment très bien. En plus je suis parti très motivé, donc ça tombe bien le résultat a suivi.</p>	
<p>I : c'était quoi tes objectifs pour la cinquième session du coup ?</p>	
<p>E : pour la cinquième je me dis j'ai pu améliorer mon chrono, j'ai pu tenir la cadence, donc l'entraînement physique a l'air d'être bon. Au final, l'endurance commence à être là. Donc la je me suis dit, il ne reste plus qu'une séance, ça sert à rien que je fasse des séances de courses parce que j'en ai déjà fait une. C'est la fin de journée je commence aussi à être fatigué donc euh, je ne pense pas être capable de tenir une distance de course en fin de journée. Donc</p>	D2
<p>je me dis que j'ai plus qu'à faire un tour qualif, que je n'ai plus qu'à me faire plaisir. Et de faire 1 tour ou 2 vraiment explosif et de me faire plaisir et de voir si ça passe. Mais le problème c'est que c'est les dernières séances donc c'est souvent les plus dangereuses car c'est là ou on est le plus fatigué. Les pneus ils sont usés aussi donc c'est souvent que malheureusement les gens tombent par terre parce qu'on cherche justement, c'est la dernière séance donc je vais tenter un truc, c'est que je suis parti pour faire. Donc je me suis dit on va tenter un truc mais essayer de finir sur les roues c'est quand même plus sympa.</p>	A1
<p>I : c'est ce qu'il s'est passé. Je crois que la cinquième session a duré une dizaine de minute.</p>	
<p>E : oui donc je suis parti pour mettre du gros gaz on est sorti des stands et (coupure transition caméra entretien)... il y en a un qui est tombé, qui est resté, un bel accident d'ailleurs, la moto est restée sur la piste et lui est resté sur le bas côté sans bouger. Il y a eu drapeau rouge, session annulée, le temps que l'ambulance aille le chercher. Donc là du coup la journée s'est fini plus tôt que prévu. Je n'ai pas pu améliorer mes chronos vu qu'on n'a pas pu rouler, on a fait que 3 tours. Mais bon c'était un collègue à moi, donc c'est dommage la journée s'est terminée sur un petit bémol. Mais c'était une bonne journée pour moi niveau entraînement, niveau chrono, j'ai pu bien finir l'année.</p>	E3
<p>I : du coup synthèse de la journée ?</p>	C1
<p>E : très bien. Très bien parti, très bonne journée. Surtout le début. C'est épatant de réussir des chronos comme ça sur un temps vraiment pourri on va dire, être capable de garder cette cadence du début à la fin de la journée on va dire que c'est vraiment très bien. Améliorer les chronos. Donc la franchement tous les objectifs ont été atteints. Faire une distance de course, faire des chronos, être régulier, travailler sur la position de la moto, les réglages, les pneus ont tenu la distance toute la journée, ils n'ont pas vraiment glissé, je n'ai</p>	A1

pas usé de pneu. Donc la franchement tout était parfait.

I : du coup, les autres sessions c'est en Espagne ?

E : oui voila. Donc là c'est la fin d'année. On va retourner en Espagne le 21 et 22 Février. Donc on va essayer de refaire pareil. Il va se passer quelques mois avant de remettre les roues sur la piste donc la première journée ça va être déjà de reprendre le rythme, se ré adapter à la moto car ça va faire quelques mois que je n'aurais pas roulé. On va essayer d'y aller gentiment pour ne pas tomber non plus. Donc la deuxième journée, on n'est pas chez nous, on est chez les espagnols donc on va leur montrer que les petits français, ils savent rouler. Donc on va essayer de faire des bons chronos et essayer de retrouver les sensations que j'avais au Mans. Pour rouler aussi vite et aussi facilement que cette journée la. Ca va être dur à faire mais on va y arriver, j'y suis arrivé au Mans. Il n'y a plus qu'à faire de même en Espagne. C'est un circuit que je ne connais pas, ça va être plus compliqué.

I : on verra bien

E : on verra bien. Je suis motivé ça va bien se passer.

I : d'autres choses à me dire ?

E : là non pour l'instant je suis content de ma journée. Je me suis fait plaisir et j'ai qu'une hâte c'est d'aller en Espagne pour rouler. Si j'arrive à faire la même chose je vais vraiment prendre du plaisir d'une part à rouler comme ça. C'est toujours intéressant d'aller rouler comme ça chez les étrangers, car les espagnols sont vraiment réputés pour être représentés en championnat du monde, c'est tous des pilotes très très rapides. Il va falloir faire des efforts pour essayer de les suivre surtout s'il y a des bons sur place ce jour là. J'ai qu'une hâte c'est d'y retourner. Il n'y a plus qu'à s'entraîner physiquement et mentalement pour ces jours là. Mentalement aussi pour avoir la niaque, ce n'est pas tous les jours que j'arrive à avoir la niaque comme ça. Surtout sur toute une journée comme ça. Normalement c'est un peu en mode vacance je me ballade sur la piste. Donc il va falloir vraiment que je travaille ça pour être comme à cette journée la, dès le début. Attaquer des tours chronos et vraiment être énervé sur la moto pour sortir mes limites et aller doubler les autres.

I : on va finir là dessus. Merci.

3) Retranscription des journées du 22 et 23 Février 2014 à Alcarras.

Objectif/enjeu	Codage
<p>I : tu es prêt ?</p> <p>E : oui.</p> <p>I : on va parler de tes journées en Espagne, du 22 et du 23 Février.</p> <p>E : oui</p> <p>I : on va voir en vidéo la première session du premier jour, et les deux dernières du deuxième jour.</p> <p>E : oui</p> <p>I : du coup, si tu le veux bien, je te propose de te rappeler de la journée du 22 février, je te laisse te rappeler de ce moment si tu es d'accord, et quand tu es prêt, tu me le dis.</p> <p>E : c'est bon.</p> <p>I : comment tu te sentais avant l'Espagne ?</p> <p>E : un peu excité, vu que ça faisait plusieurs mois qu'on n'avait pas roulé, c'était notre première sortie de l'année donc euh, c'est toujours la découverte, après un hiver complet sans toucher une moto si dans la première journée de roulage si on est toujours dans le bon rythme. Qu'on a encore les bonnes sensations pour mettre du gaz. Donc hâte de commencer à rouler mais en même temps pas trop car il a plu dans la nuit. Donc euh, la piste est un petit peu mouillée, c'est un peu séchant. En plus de ça je ne connais pas du tout le circuit, donc ça va être une séance complètement découverte de la moto, de la piste... on verra bien comment ça va se passer.</p> <p>I : et comment tu te sens quand tu découvres un premier circuit ?</p> <p>E : sur le sec je suis un peu impatient car j'aime bien découvrir de nouveau circuit, c'est sympa, sachant que généralement je m'adapte assez vite, donc ça ne me dérange pas du tout de trouver une nouvelle piste. Là, le problème c'est que c'est mouillé donc euh, c'est pas du tout agréable, on ne peut rien tester du tout. Donc si je ne peux pas tester, c'est compliqué pour apprendre le circuit. A mon avis, la première séance, ça ne va pas rouler vite mais bon, au moins je pourrai savoir dans quel sens tournent les virages. Dès que ça sera sec un petit peu l'après midi, on verra bien comment ça va se passer.</p>	<p>A4</p> <p>E3</p> <p>A4</p> <p>E2</p> <p>A4</p> <p>B1</p>

<p>I : on va regarder (vidéo lancée). Il fait quoi lui ?</p> <p>E : lui il fait juste un petit check up au niveau du briefing, si on a bien été, si on a bien été au briefing, si on a bien notre badge, il fait une petite croix pour bien montrer que lui aussi à contrôlé la moto avant qu'on parte sur la piste.</p>	
--	--

Découverte	Codage
<p>I : donc du coup, tu fais quoi là ?</p> <p>E : je rentre sur la piste. Donc du coup là, c'est la sortie des stands, qui rentre un peu au mauvais endroit, c'est-à-dire, elle arrive au moment le plus rapide de la ligne droite, pour ça qu'il faut bien regarder derrière quand on rentre sur la piste, parce si quelqu'un arrive à 250, ça peut être très dangereux.</p> <p>I : quelles sont tes premières impressions au premier virage ?</p> <p>E : la première impression, je me rappelle, il y avait énormément de vent, c'était assez perturbant. Et je regardais simplement l'état de la piste voir si c'était trempé partout, ce n'était pas si mouillé que ça, il y avait des petites traces séchantes par endroit. Donc le temps de vérifier un petit peu tout, où sont les bosses, ou sont les raccords de bitume, est ce que c'est mouillé partout...</p> <p>I : par rapport aux autres circuits, on voit que tu es tout seul,</p> <p>E : ouais, là euh, je suis partie un tout petit peu en retard. En même temps, vu l'heure, la température, l'état de la piste, il n'y a pas grand monde qui était motivé à rouler. Moi, je ne suis pas parti au tout début de la séance non plus, il y en a qui sont déjà en train de rouler, donc forcément je suis parti seul. Là on voit vraiment bien les taches d'humidité partout, la je découvre. Je regarde la ou ça tourne. Je n'avais même pas regardé sur vidéo le circuit pour avoir vraiment 100% découverte. Donc là, ça fait un peu bizarre d'arriver sur une piste qu'on ne connaît pas. Une piste mouillée. Sachant que ça faisait quelques mois qu'on n'avait pas roulé, 4/5 mois.</p> <p>I : et tu les apprends vite en général les circuits ?</p> <p>E : ouais. Généralement oui c'est rapide.</p> <p>I : on dirait que tu ne vas pas vite du tout...</p>	<p>C1</p> <p>E2</p> <p>A4</p> <p>B1</p> <p>B3</p> <p>E2</p> <p>B1</p> <p>A4</p> <p>E2</p>

<p>E : bah non, la sur le mouillé...c'est un peu compliqué. On ne peut pas aller beaucoup plus vite que ça.</p>	
<p>I : et tu roulais à combien là ? Un peu prés.</p>	C1
<p>E : je ne sais pas, si je me baisse un peu, peut être qu'on va voir le compteur, mais bon je pense qu'on doit prendre 240 sur la ligne droite. Même sur le mouillé. A là, ici, je me rends compte que j'ai failli me sortir, (rire), parce que du coup je ne connaissais pas du tout ce virage la, je ne m'attendais pas du tout à ce qu'il se referme autant. On ne voyait pas la fin du virage, parce qu'en fait c'était en montée. Donc je me suis fait un peu surprendre direct. Donc je me suis dit « au moins, ça me recadre, là il faut faire attention ».</p>	C1 C1 B1 B1 A2
<p>I : donc du coup, premier tour,</p>	C1
<p>E : oui premier tour, là c'est mon premier freinage. C'est la première fois que je passe la. Et là on voit qu'on revient sur le départ, donc là va falloir que je repère 2/3 virages qui se ressemblent. Car il y a deux trois points, quand on arrive dessus on ne les voit pas du tout. Donc ça va être vraiment jouer sur la mémoire parce que sinon je vais finir dans les graviers.</p>	B1 B3
<p>I : du coup, qu'avais tu pensé de ton premier tour de découverte ?</p>	A2
<p>E : que le circuit avait l'air assez rigolo. Que j'étais un peu frustré, avec les pneus, et la piste mouillée, et bin, je ne pouvais rien faire. Donc bon, en même temps, je continue de travailler un petit peu sur ma position, voilà, de reprendre mes repères sur la moto aussi, je ne l'ai pas touché pendant 4 mois donc faut reprendre ses habitudes. A ça fait que, allé, 3 minutes que je suis sur la moto en train de rouler, donc faut quand même un peu d'échauffement. Autant pour la moto que pour moi. Pour retrouver ses marques, il faut plus que 3 minutes 30. Il va falloir quelques tours pour prendre les repères et être un petit peu plus à l'aise.</p>	C3 E3 D2 E3
<p>I : là je vois que ça vibre pas mal, les bosses ce n'est pas trop embêtant sur circuit ?</p>	
<p>E : sur le circuit, pour le moment on ne roule pas très vite donc je ne m'en rends pas compte mais du peu que j'ai vu, de ce que je ressens sur le mouillé, c'est assez dangereux. Les bosses peuvent vraiment faire décrocher le pneu. Sachant que je ne connaissais pas du tout la piste. Il faisait quoi, 6 ou 7 degrés, donc il faisait très frais quand même. Les pneus n'aiment pas ça du tout.</p>	B3 E2
<p>I : 4 degrés il faisait.</p>	
<p>E : 4 degrés ! A ouais ! C'est vraiment pas bon du tout pour les pneus ça. Il y a de gros risques de chûtes. On est vraiment frileux, on est vraiment, on fait</p>	E3

<p>vraiment attention tant qu'on peut sur la première séance, on est quand même à plus de 1300km de la maison donc euh, c'est la première séance, il reste deux jours à faire, donc on va éviter de mettre la moto par terre.</p>	
<p>I : t'avais pas chauffé tes pneus avant ?</p>	
<p>E : non les pneus pluie, il n'y a pas besoin vraiment de les chauffer.</p>	
<p>I : donc là, c'était là où tu avais failli te sortir.</p>	E3
<p>E : ouais, donc là je me dis que c'est bon, que je le reprends un peu mieux, j'ai loupé mon virage quand même, parce qu'on n'a pas bien vu mais c'était beaucoup mieux que tout à l'heure, ou j'ai failli tirer tout droit dans les graviers. Donc là je teste un autre point de freinage, je vois que je freine beaucoup trop tôt. Je suis obligé de relâcher les freins. Donc bon, on fera mieux le prochain tour.</p>	C1 C3 B1 C1
<p>I : parce que, de souvenirs, il passe à combien de km/h celui la ?</p>	
<p>E : c'est un virage qui se fait en deuxième, assez lentement, on va dire 90 dedans.</p>	E2
<p>I : c'est lentement 90 (rire).</p>	
<p>E : (rire).</p>	
<p>I : as-tu découvert d'autres choses entre le premier et le deuxième tour ?</p>	
<p>E : non, là je suis encore en train de me familiariser à chercher les trajectoires, là j'en ai repéré une, on voit que c'est mieux par rapport à tout à l'heure. J'écoute le régime moteur pour voir sur quel rapport, choisir sur quel rapport passer les courbes. C'est très important pour la suite. Si je me loupe ça peut être très dangereux aussi.</p>	B1 B3
<p>I : et en quoi ça te pénalise de te louper de rapport ?</p>	
<p>E : bah soit si je me trompe de rapport, je n'ai pas de frein moteur, donc ça m'oblige à rentrer beaucoup plus vite dans la courbe, c'est un coup à sortir du virage. Où à l'inverse, si je rétrograde un rapport de trop, bah j'arrive avec la roue arrière limite en train de bloquer, donc la roue et la moto sont complètement de travers. On ne peut pas freiner et surtout je ne peux pas tourner. Surtout sur le mouillé, où je ne pourrais pas la rattraper. Ça c'est important. Sur le sec on peut se permettre 2/3 erreurs, ça permet, bon, de faire un gros dérapage et de continuer le virage un peu plus loin au pire. Sur le mouillé, si je fais des bêtises comme ça, c'est de ma faute et c'est par terre.</p>	E3

I : et pour quelles raisons tu ne peux pas la rattraper sur le mouillé ?	
E : car il n'y a pas assez d'adhérence. On a beau avoir des pneus fait pour ça, ça tient plutôt bien quand même, mais une fois que ça décroche sur le mouillé, c'est quasi irrattrapable, je dirais même de temps en temps, quand c'est des petites dérives, des glisses gentilles ça va. Mais quand c'est la moto qui commence à partir à l'équerre, c'est impossible de la rattraper.	E3
I : là, la piste est à moitié sèche, à moitié mouillée donc du coup...	B1
E : non, non, là c'est vrai qu'on voit des taches d'eau mais c'est quasiment mouillé tout le long. Si on se met à dériver ou faire de grosses équerres, ou si je me loupe, c'est comme si on était sur du verglas. A 170, la moto en travers, sur du mouillé, ça raccroche jamais et la c'est fini on est par terre.	E3
I : là on voit que ton dernier virage, tu l'as pris différemment encore.	
E oui. Là c'est mieux, j'ai freiné beaucoup plus tard, je commence à prendre mes repères. On voit que la trajectoire devient plus naturelle, c'est bien plus rapide et plus fluide.	C1 C3
I : tu es toujours tout seul.	
E : oui. Il n'y a pas grand monde. En même temps c'est la première matinée, il ne doit pas y avoir grand monde. Là on voit que les trajectoires sont un peu plus fluides, on voit que malgré, même si je ne vais pas très vite encore, parce que c'est mouillé. On voit que les trajectoires sont déjà là. On voit qu'il y a du rythme.	C3
I : tu penches beaucoup plus,	
E : oui, voilà, ça commence à venir donc euh, donc forcément je suis obligée de pencher. Les trajectoires deviennent vraiment naturelles, fluides, et vraiment calculées, donc ça c'est bien. Là ici, on voit que je me suis loupé mais c'est pas mal quand même.	C1 C3
I : il y a que toi qu'il l'a vu	C1
E : (rire), je suis rentré trop vite dans le virage, et trop tôt. Du coup ça m'a obligé à m'écartier en fin de trajectoire. Je n'ai pas pu ré accélérer aussi fort que je le pouvais.	C3
I : donc là il y a quelqu'un devant	
E : ouais donc déjà je me dis que je rattrape quelqu'un, donc c'est bien. Au moins, je ne suis pas dernier (rire), je me dis que j'en rattrape un. Pour quelqu'un qui a fait deux trois tours de reconnaissance et qui ne connaît pas le	C1

circuit, je me dis que je ne suis pas le seul à rouler doucement.	B2
I : donc ça te fait quoi d'avoir quelqu'un devant ?	B3
E : bah c'est motivant. Car je pensais me faire larguer tout de suite, car je ne connais pas le circuit, mais je vois que les autres c'est pire que moi. Donc ça me met en confiance. Du coup comme tous compétiteur, bah on en voit un, bah c'est bon, on va aller le chercher, on va aller le doubler, même si ce n'est pas une course et qu'on ne roule pas spécialement vite, ce n'est pas grave, on va quand même aller lui faire les freins pour le doubler.	A2 B2 A1
I : il a une combinaison orange ou un gilet orange ?	
E : une combinaison orange, la je ne le connais pas, car il y a pas mal d'espagnol.	
I : à ton avis c'est une 1000 ou une 600 ?	
E : je ne sais pas, la on va voir de près. On va voir ce que c'est. A bah il me laisse passer, il a l'air un peu... ah non c'est la fin.	B2
I : qu'as-tu pensé de ta première session ?	
E : assez courte mais bien parce que j'ai fait quoi 4/5 tours je n'ai pas compté, mais en 4/5 tours j'ai déjà pris les bons rapports de vitesse, j'ai des trajectoires qui sont très intéressantes déjà, à peaufiner sur le sec, mais on voit déjà que j'ai pris une très bonne base. Qu'il va falloir travailler. L'envie était la aussi donc euh, c'était bien.	C1 C3 A2

Progression	Codage
I : et ensuite, que c'est il passé dans les sessions d'après ? (arrêt vidéo)	
E : alors, la deuxième session, c'était à 80% sec, il y avait 2/3 tâches d'humidité, donc il a fallu se frustrer un petit peu, mais c'était pas mal. Après, l'après midi, c'était sec, on a pu améliorer vraiment les temps, et vraiment commencer à attaquer, faire des temps intéressants, car il n'y avait pas grand monde qui arrivait à nous doubler, Xavier et moi. C'était plutôt bien l'après midi d'avoir su mettre les gaz tout de suite, sachant que ça faisait 3 mois que je n'avais pas roulé et que je ne connaissais pas le circuit. Donc c'était bien.	E2 A2 C1 C3
I : et ça t'a donné quoi comme chrono du coup ?	
E : euh, la première journée c'était 1'46,	

<p>I : je me souviens que la première session tu avais fait 2', puis que la session d'après tu avais déjà diminué de 12 secondes.</p>	
<p>E : oui, voila, c'est ça, 1'48. Ouais c'est ça.</p>	
<p>I : sur du mouillé.</p>	
<p>E : ouais sachant que l'après midi, 1'48 sur le sec, et j'étais content car Xavier me disait qu'en roulant en dessous des 1'50 c'était déjà rapide, il s'était renseigné. Et quand on avait vu un chrono, on ne connaissait pas la personne, qui faisait le championnat O3Z, et qu'il avait roulé en 1'47, je ne sais plus la place qu'il faisait mais bon, on s'était dit qu'il faisait la course et qu'il roule en 1'47, en pleine qualification... alors que moi dès la première journée, je roule en 1'48, je me dis que c'est déjà bien, je roule déjà vite. Après, je sais très bien que la il y a du niveau, je sais que sur place il y avait beaucoup de bons pilotes français, et quelques bons espagnols surement aussi, donc je pense que même en 1'48 ça ne va pas suffire. Mais bon ça permet d'aller chercher des chronos, qu'à priori certains français arrivent à faire dans des Championnat. Donc je suis déjà dans la bonne moyenne, il n'y a plus qu'à progresser encore, parce que je sais qu'il y a des virages ou je ne suis pas encore bon, ou vu que ça fait longtemps que je n'ai pas rouler, je n'arrive pas à pencher vraiment sur un angle maximum, je penche beaucoup, mais bon voila, il reste quand même l'angle merci qu'il faut aller chercher. Qu'il faut vraiment coucher la moto, pour toucher le cale-pied, le pied, le genou, voir le coude, c'est vraiment cet angle là qu'il faut aller chercher pour aller chercher les dernières secondes. Donc c'était l'objectif de l'après midi qui bon, s'est passée petit à petit, et l'objectif de demain, vu que là j'ai fini mes pneus usés, du coup le soir, j'allais mettre des pneus neufs pour le lendemain. Pour pouvoir partir dans de bonnes conditions.</p>	<p>C1</p> <p>C1</p> <p>A1</p> <p>E3</p> <p>A1</p>
<p>I : au niveau progression, tu étais comment sur les sept sessions de la journée ?</p>	
<p>E : bah en fait, à chaque séance j'ai progressé. En début de journée, j'ai progressé vraiment très vite, quand je vois les chronos que j'ai réussi à passer, en gagnant plusieurs secondes par séances d'essai, jusqu'à arriver en 1'48 à la fin. Ce qui était déjà un bon chrono. Sachant que la deuxième journée, on verra bien. J'ai été étonné, ça a progressé très vite et naturellement. C'était pas mal, j'étais content.</p>	<p>C3</p> <p>C1</p> <p>A2</p>
<p>I : du coup, par choix, on n'a pas mis les vidéos de la matinée, alors que c'est il passé lors de la matinée du deuxième jour ?</p>	
<p>E : alors, dans la matinée, il a fallu reprendre un peu ses marques quand même, avec des pneus neufs, ça changeait un petit peu la donne, il faisait, il y avait moins de vent, ce qui était intéressant. Parce que la veille, il y avait</p>	<p>C3</p>

<p>tellement de vent, que la moto était décalée sur la ligne droite. Il y a même deux pilotes qui se sont sortis du circuit à cause de rafale de vent qui étaient vraiment, vraiment dangereuses. Le circuit hésitait même à arrêter les pilotes de rouler. La première séance, c'était retrouvé ses marques, retrouvé le chrono que j'avais fait la veille, le meilleur temps. Ce que j'ai fait, tout de suite. Donc vraiment très bien. Et voilà, continuer à retravailler sa position qui était plutôt mauvaise d'ailleurs la veille. Donc il a fallu travailler un peu ça. Et continuer à progresser jusqu'à continuer à enfin descendre les chronos en 1'46, 1'45, et voilà, c'était bien. C'est dans les dernières séances, c'était l'objectif, la journée était fini, ce n'est pas le genre de chose à faire mais le but c'était vraiment de claquer un meilleur chrono sur les deux dernières séances avant de partir et de rentrer à la maison. Pour garder un bon souvenir et un bon objectif si jamais un jour, je reviens ici.</p>	E2
<p>I : c'est quoi l'objectif ?</p>	C1
<p>E : améliorer le chrono, j'ai vu qu'il y avait un autre pilote français qui était très bon qui roulait en 1000cm3. Et qui roulait en 1'42 ou 1'43, et moi j'étais en 1'46, 1'45, donc je me dis mince, il me manque encore deux trois secondes, ce qui était normal vu la catégorie sur laquelle il roulait. Mais bon voilà, j'avais envie de réduire l'écart. Et c'est ce qui a été fait dans les deux dernières séances, je crois que le meilleur temps que j'ai du faire c'est 1'44 ?</p>	C3
<p>I : oui.</p>	A1
<p>E : et voilà c'est deux petites secondes qui nous sépare et lui roule en 1000cm3. Il roule dans le même championnat que moi dans une autre catégorie (Promosport 1000), une catégorie au dessus, avec une moto plus puissante, donc euh, deux secondes d'écart entre les deux motos c'est tout à fait honorable, sachant que lui roule également dans le top 10 de sa catégorie. C'était bien. Deux secondes d'écart avec ce mec c'est très positif pour une première journée de l'année. Sur un circuit que je ne connaissais pas en plus.</p>	A2
<p>I : c'est impressionnant de ce dire qu'il y a 17 secondes entre ton premier tour et ton meilleur tour.</p>	E2
<p>E : ouais, sachant que le premier tour, la première session était sous la pluie, c'était sur le mouillé, donc sur le mouillé forcément, j'ai du perdre une bonne dizaine de seconde. Mais bon même une progression sur les premières séances en 1'48, 1'49, 1'50, sur le sec, à 1'44 maintenant ça fait 5 secondes d'écart, c'est vrai que c'est beaucoup.</p>	E3
<p>I : et tu te sentais comment avant de partir, à la cinquième ?</p>	A1
<p>E : bin en fait, un peu le couteau entre les dents. Je me dis il n'y a pas le</p>	

<p>choix. Il y a plein de virages ou je suis encore en difficulté, ça me fait un peu peur parce qu'il y a des endroits un peu dangereux, un peu bosselé, qui sont vraiment très rapides donc il ne faut vraiment pas se loucher. Je ne suis pas trop, trop à l'aise encore car ça fait 4 mois que je n'ai pas roulé. Je n'ai pas confiance à 100% de moi-même et de la moto. Mais bon ce n'est pas grave le but c'est vraiment de progresser, je sais qu'il y a 2/3 pilotes, il y avait que 4/5 pilotes plus rapide que moi sur la journée sur la soixantaine de pilote qu'il y avait. Je vais m'en faire un ou deux histoires de rester sur le podium. Il y avait un R6 rouge justement qui était la. Je ne le connaissais pas mais bizarrement c'est exactement les mêmes couleurs qu'un pilote de l'année dernière qui faisait le même championnat. Et qui d'ailleurs j'ai fait deux courses contre lui. Donc c'est intéressant de savoir si c'est bien lui de voir les concurrents de voir comment ils sont en forme en début d'année, par rapport à moi. Et on verra ça en roulant, j'étais content de voir qu'il était devant, j'ai regardé derrière il y avait quelques bons pilotes qui roulaient vite, très, très rapide en début de séance je crois. Moi il m'a fallu 2/3 tours de chauffe comme d'habitude pour chauffer la moto aussi. Donc on verra ça.</p>	B1 B3 A2 A1 A1 B2 B3 A2 B2 E3
<p>I : (vidéo lancée).</p>	
<p>E : je crois qu'il y avait un accident, c'est pour ça qu'on a mis aussi longtemps à rentrer sur la piste, les pneus sont refroidis, je pense qu'on va tous partir doucement pour chauffer les pneus. On a mis 5 minutes à partir.</p>	E2
<p>I : la c'est parti.</p>	
<p>E : donc la je laisse passer quelques gars. C'est intéressant car c'est que des bons et que des 1000cm3. Je n'arriverai pas à les suivre à cause de leur puissance, car je vois qu'ils partent avec des pneus neufs</p>	C1 E2 B3 B1
<p>I : oui on voit avec l'étiquette blanche.</p>	
<p>E : donc voilà, moi je n'ai pas le choix, on est resté tellement longtemps que les pneus sont froids, qu'il va falloir que je fasse un tour ou deux pour chauffer les pneus. Mais bon eux ça doit être un peu près pareil donc euh, il va falloir que j'essaye de les suivre. Voilà, encore un 1000 qui me double, avec la puissance, encore un autre, je me dis qu'il va falloir les suivre. Ce n'est pas le tout mais je ne vais pas me laisser faire comme ça.</p>	E3 C3 B2 A1
<p>I : donc ça t'a fait quoi de te faire doubler par autant de personne ?</p>	
<p>E : bah ça m'a forcé à aller plus vite que ce que je pensais car je voulais vraiment y aller mollo pour chauffer les pneus mais à priori eux ne le font pas. Donc s'ils passent je passe. (Coupure vidéo entretien). En deux tours ou trois tours, voir si je peux me bagarrer avec eux.</p>	C1 B2 B3

I : car la on voit quand même que c'est plus rapide que la première journée.	B3
E : ah oui, oui. Tous ceux qui sont la on roulé une journée voir deux. Il a fait super beau toute la journée, donc tout le monde a pu rouler vite sur le sec, tout le monde connaît la piste, tout le monde connaît les trajectoires. On voit d'abord qu'il y en a plein qui ont sorti les pneus neufs, donc je pense qu'on est en fin de journée et que tout le monde a envie de claquer un chrono avant de partir. Tout le monde sort ses armes, tout le monde sort ses atouts.	E2 B2 B3
I : tes pneus étaient encore considérés comme neufs ?	
E : ouais. Les pneus, ils avaient quoi, c'est la cinquième séance, ils ont, allé 40 tours, donc ils ne sont pas neufs mais ils ne sont pas à mi usure encore. Ils ont un grip optimal, la dessus il n'y a pas de soucis. Mais bon la fatigue est la aussi, ça fait deux jours qu'on est la, il fait froid, on est fatigué, donc le temps de se mettre dans le rythme c'est un peu difficile d'avoir la niaque comme ça dès le premier tour.	E3 D2
I : la ligne droite a l'air bien sympa (beaucoup de vibrations sur la vidéo).	
E : oui, la ligne droite est très, très bosselée, la par contre c'est impressionnant. T'es obligé de lever les fesses, de lever la tête un petit peu pour pas que ça cogne sur la moto tellement c'était bosselé. On sentait les roues qui décollaient, voir les deux roues en même temps, tout ça à cause des bosses.	E2 C1
I : ça devait être sympa.	
E : ouais c'était rigolo, mais au bout d'un moment on ne peut pas bien se mettre dans la ligne droite pour chercher une position aérodynamique, c'était assez compliqué. C'est assez perturbant aussi mais bon ce n'est pas grave. On passe les gaz à fond dessus.	A2 C1 A2 C1
I : tu t'es fait un peu distancé,	
E : bah la je vois que tous les autres devant avec leurs 1000 commencent à me distancer. Bah la je me dis que les pneus, ça fait un tour complet, je commence à accélérer la donne aussi, histoire de pas lâcher le morceau. Parce qu'au premier tour je gardais une grosse marge de sécurité, la j'en garde encore une mais on va dire qu'elle est plus petite. Et on verra bien tout à l'heure comment ça va se passer. La j'essaye d'avoir une belle trajectoire, ici c'est pas mal. J'ai pas mal d'angle. La, le changement d'angle est propre et	B2 E3 C1 C3 C3

rapide,	
I : tu penses à ton travail de position quand il y a des personnes devant ?	
E : non, la c'est vrai que quand il y a quelqu'un devant, on oublie un peu ces côtés techniques. On est censé le faire à l'entraînement d'ailleurs. La on est plus à essayer de chercher le gars qui est devant à tous prix. Quit à faire un peu des erreurs de trajectoire, des bêtises, ou des erreurs de position. Là, le but c'est juste d'aller mettre du gaz pour les rattraper. C'est un peu con d'ailleurs, car c'est à l'entraînement qu'on oublie de travailler sa position ou certaines choses techniques. Mais bon ça permet de jouer avec le chrono, de voir un peu les limites du bonhomme et de la moto sur ce circuit. Bon la je vois que l'écart se stabilise, même si j'ai un bon 50m de retard, ils me distancent pas trop.	A2 A1 A1 A2 C3
I : et ce coup ci, le circuit est plus adapté aux 600 ou au 1000 ?	
E : plus adapté aux 1000. Il y a une partie sinueuse, ou la on y rentre, bon la ça change pas beaucoup, beaucoup. Mais il y a deux portions avec deux longues accélérations, la c'est sur qu'en 1000 je me prends direct 50 ou 100 m par ligne droite.	E2
I : et tu n'as pas l'avantage dans les virages comme au Mans ?	
E : bah disons que un tout petit peu, mais comme ce n'est pas un circuit que je connais bien non plus...je n'ai pas beaucoup d'avantage par rapport à eux. Parce que les virages sont vraiment très grands, très larges. Même avec leurs 1000cm3, ils ne sont pas trop gênés. Sauf dans la petite chicane où on arrive au prochain virage. C'est portion la on voit que je reviens un petit peu sur eux. Car avec leurs 1000, je pense qu'ils sont un handicapé avec le poids de leurs véhicules.	E2
I : il y a combien de différence ?	
E : 20/30 kg d'écart même pas. Ouais 25kg d'écart un peu prés. Mais ils ont une puissance moteur à gérer aussi, ce qui est compliqué dans les tous petits virages, car 200 chevaux, bah faut savoir les tenir. Là c'est bon on voit que j'ai pu les rattraper un peu mais là par contre, on les voit partir tout au fond la bas.	E2 C1 B2
I : et après ces un jour et demi, tu en pensais quoi du circuit ?	
E : ah bah la au bout d'un jour et demi, le circuit est super sympa, il y a des grosses montées d'adrénaline car il y a des virages quand même assez couillus on va dire. Ils sont assez dangereux à passer mais ça créer, ça donne de sacrés sensations franchement là, le tracé a été bien étudié.	B1 B3
I : parce que les premières sessions, je t'entendais bien râler sur les	

premiers virages...	
E : ouais les premiers virages, ils m'ont embêté quasiment pendant les deux jours. Je n'ai pas vraiment su les prendre efficacement, à part là dans les dernières séances. Je vois que ça devient efficace car je remonte enfin sur ce petit groupe la dont on parlait tout à l'heure. La je retrouve le gars en R6 rouge de tout à l'heure, je pense que c'est lui qui fait le même championnat que moi. D'habitude il est plus agressif, plus explosif en piste, c'est-à-dire que soit il n'est pas en forme soit c'est moi qui le suis.	B2 C3 C1 B2 B3
I : il se considère peut être en entraînement ?	
E : ouais, euh, ce n'est pas vraiment de l'entraînement, quand on voit un pilote qui nous double, il n'ya plus d'entraînement.	A1
I : Du coup, qu'est ce que ça t'a fait de le doubler ?	
E : bah ça m'a soulagé. Je me dis que tout à l'heure je le voyais partir, car j'avais une zone de sécurité. La je vois que j'en ai plus donc je vois que c'est moi qui les rattrape. Donc c'est eux qui sont en difficulté. Enfin plus que moi en tout cas. Là je ne vais plus doubler de 600, la je rattrape les deux 1000cm3 de tout à l'heure. Donc ce qui est plutôt intéressant que j'arrive à rattraper ces deux là.	A2 B2 C1
I : et la au chrono tu étais un peu près à combien ?	
E : la on était dans les environs de 1'44, 1'45 régulier.	
I : malgré le vent ?	
E : oui, malgré le vent. Il y en avait un petit peu moins en fin de journée. C'était un plus facile à gérer. Le vent en ligne droite, on pouvait se concentrer sur ce qu'on faisait et pas sur ce qui se passait avec les rafales de vent.	E2
I : donc le 1'43 est possible au prochain tour ?	
E : à oui oui le 1'43 est possible au prochain tour ! Dés aujourd'hui je pense. Il va falloir juste un peu de km, ça fait 4 mois que je n'ai pas roulé, donc je me serais un peu adapté. Une température un petit peu plus chaude, ça n'aurait pas été du luxe pour les pneus, parce que là...	
I : pourtant tu mets des couvertures chauffantes sur tes pneus	
E : ouais mais la piste était froide, ce n'est pas trop déranger ça mais au moins ça aurait été pas plus mal. On voit que je pousse vraiment mon point de freinage au maximum, que je penche énormément au point de corde, je vois que les deux 1000 qui sont devant n'arrivent plus à me distancer. Alors que j'ai l'impression que petit à petit j'arrive à les rattraper. Surtout dans cette portion	C1 B2

du circuit qui est assez petite.	B3
I : donc tu vas essayer de les doubler ?	
E : a oui, oui ! Maintenant que j'ai pu les rattraper je vais leur montrer que même les 600, on ne se laisse pas faire. Ce n'est pas parce qu'ils ont 70 chevaux que plus que moi que je vais me laisser faire comme ça. Donc la j'ai repris le contact, ça y est le contact est fait avec eux, c'est-à-dire que je vraiment pouvoir prendre leurs aspi, vraiment pour aller chercher une petite ouverture comme ça quand ils se loupent sur un virage. Donc celui-ci il s'est déjà un petit peu loupé, mais la ça va devenir impossible de le doubler là. Car là, c'est la ou ils passent leurs puissances sur les longues lignes droites. Je vois que le premier à l'air un peu en difficulté soit il est un peu fatigué aussi. Ça fait deux trois virages qu'il n'arrive pas à bien gérer ses trajectoires. Bah moi ça me motive encor plus, car ça me donne encore plus l'envie d'aller les doubler les deux là. Je vois que c'est faisable, maintenant il n'y a plus qu'à trouver le bon moment. Ou je peux les doubler, ou je peux trouver une bonne ouverture pour les doubler sans prendre de danger ni pour moi ni pour eux. Et donc ça m'oblige quand même à penser à chaque point de freinage, à freiner quand même très tard, ce fameux freinage qui est difficile, je vois que je freine tard et que je penche beaucoup plus tôt et beaucoup plus vite que d'habitude. C'est qu'il y a une belle relance ici. On voit que la trajectoire est plutôt naturelle.	C1 A1 C1 B2 B3 A2 C2 C1 C3
I : on voit que tu es plus à l'aise.	
E : On voit que je suis obligé de passer un rapport de plus que tout à l'heure, j'arrive beaucoup plus vite, la on voit que je penche beaucoup plus tout de suite, la c'est pareil, je prends un bon point de corde, la moto avance bien. La on voit que je suis passé bien passé vite d'ailleurs, au ras du vibreur, la on va voir si je reviens bien... Parfait là ! Une belle trajectoire, qui m'a permis de ré accélérer très fort.	C1 C3
I : et tu arrives à penser aux détails techniques, tels que point de corde, repères visuels ?	
E : oui, oui.	
I : même si il y a du monde devant ou derrière ?	
E : oui justement, si on commence à regarder les pilotes, là c'est fini. Si on les suit on ne peut plus rouler plus vite ou moins vite qu'eux. On fait automatiquement et bêtement ce que fait la personne qui est devant. Ce qui est un grand handicap pour les débutants justement, car au bout d'un moment on ne peut plus les doubler. Donc avec l'expérience, on prend vraiment le temps de regarder nos point de freinage, nos point de corde, chacun prend ses trajectoires pour vraiment être sur de pouvoir rouler à sa façon et de pouvoir	E3 B1

même trouver un avantage par rapport à eux. La on voit d'ailleurs que j'étais même gêné et que ça commençait à m'embêter un peu. Je me suis même permis de regarder derrière pour ralentir un peu. Pour les laisser partir, leur laisser un petit peu de distance, pour refaire l'effort de les rattraper. Comme ça j'aurai de l'espace, je pourrai faire ce que je veux.	B3 B1 C1
I : c'est peut être la fin de la séance	
E : oui peut être. A non.	
I : et les 1000, ça doit être horrible la dans les bosses ?	
E : que ce soit moi ou eux c'est pareil de toute façon. On va sauter dans tous les sens. Et la je me dis « tiens si je ne dis pas de bêtise, c'est l'autre 1000cm3 qui fait le championnat de France en même temps que moi. En ZX10R, donc lui je sais qu'il roule vite, c'est l'un des plus rapides de la journée d'ailleurs. Donc va falloir que je le cherche un petit peu, mais la je vois qu'on commence déjà à doubler des attardés, ce qui est un peu dangereux, on passe à trois de front. Donc voilà... la je me dis mince j'ai loupé le coche, je ne savais pas qu'il était derrière.	C3 B2 C1 C3
I : donc il t'a doublé.	
E : il en a profité pour me doubler dans la ligne droite, et maintenant je suis gêné avec le gars de tout à l'heure. Il va falloir essayer de m'en défaire rapidement pour pouvoir essayer de suivre ses trajectoires à l'autre devant. Mais je pense que de toute façon je n'arriverai pas à le suivre. Ça me permettra qu'il me serve de lièvre. Pour essayer encore une fois de trouver des façons de passer dans un virage un peu différentes de moi peut être.	B2 C1 B2 B3
I : donc la tu viens de doubler une 1000 dans une ligne droite	
E : c'est un endroit ou on arrive quasiment à 200, ou est vraiment très, très penché, c'est un moment ou on doit prendre les freins pour changer de trajectoire et changer d'angle. Donc la c'était un peu difficile, autant pour lui que pour moi mais bon... j'en ai profité pour le doubler quand même. Car de toute façon, je n'ai pas de temps à perdre, il faut absolument que je suive le Kawa vert qui est devant moi. Et je vois que vu qu'on n'est pas dans la ligne droite ça se tient un peu prés. Sauf maintenant la (rire). Mais bon ce n'est pas grave, de toute façon la séance est quasiment fini, donc c'est bon. Au moins, ça m'a permis d'aller jouer un peu avec les 1000.	C1 C2 C3 A2
I : donc la j'imagine que tu attaques le dernier tour ?	
E : ouais. La je me dis que le Kawa, je ne le vois plus il est parti trop loin.	B1

<p>Il ne pourra pas me servir de lièvre... quoi que. Il n'est pas trop trop loin encore. La il me motive quand même, je n'ai pas le choix, faut pas que je le lâche. Faut pas que je le laisse partir trop vite. Car avec sa puissance il va me mettre plus de 2 secondes par tour donc euh, ça fait quand même une bonne distance. Je suppose que le zx10R que j'ai doublé il y a un tour est encore derrière moi, à essayer de m'avoir, donc euh, on voit quand même que j'attaque, que j'essaye d'autres trajectoires c'est quand même pas mal. On voit que je prends beaucoup d'angle, le plus possible.</p>	B3 A2 E2 C1 C3
<p>I : donc la tu fais attention à des détails comme ta position ou pas ?</p>	C3
<p>E : ouais là je pensais à ma position et à ma trajectoire, là c'est vrai que à un moment t'as pas le choix, faut vraiment chercher de belles trajectoires, à revenir sur un deuxième point de corde, on est obligé d'avoir une position un peu particulière pour vraiment faire tourner la moto. La je vois que j'arrive à rentrer en courbe, plutôt fluide et rapide d'ailleurs. On voit qu'il y a une bonne vitesse dans la chicane. Et la on voit que le Kawa vert, il est toujours la, malgré le tour que qu'on venait de faire. Il ne m'a pas distancé sur ce tour la donc c'est intéressant. Donc la je sais que le tour chrono il était bon, je ne me souviens plus du chrono exact.</p>	C1 B2 A1
<p>I : ça doit être 1'45, 1'46.</p>	B2 D2
<p>E : la ça devait être 1'45 je crois. Car on est dans l'avant dernière séance, j'avais amélioré. J'étais quasiment ... à la je vois que le Kawa il est rentré, moi je commence à fatiguer aussi, et puis la je vois qu'en plus, il y a quelqu'un qui sort des stands, donc ça va pas être facile, je vais être un petit peu gêné peut être.</p>	B1
<p>I : donc la c'est ton dernier tour j'imagine ?</p>	D2
<p>E : là oui. Je me dis que c'est bon, je commence à fatiguer, fallait que je rentre. Donc je fais mon tour et c'est bon. J'ai vu qu'il y avait peut être personne, je vais rentrer tranquillement. Et là je me dis : tiens il y a celui-ci. C'est un 1000, je vais regarder comment il roule. Il n'a pas l'air très incisif non plus donc ça ne sert à rien de s'embêter. Donc voilà là c'était fini.</p>	C3 B2 B3
<p>I : c'était quoi les objectifs de ton tour la ?</p>	C3
<p>E : bah là rien. Je n'ai pas vu le Kawa vert, il est rentré donc je suis allé sur la ligne droite. Donc la je fais un tour pour rentrer. Je rentre aux stands tranquillement. Je me repose un petit peu parce que ça fait quand même quelques tours que j'étais en train de chasser des 1000cm3, je me suis quand même pas mal épuisé, sachant que j'avais quand même une journée et demie dans les pattes, donc euh, je profite un petit peu de mon tour de repos pour rentrer. Je repère ou sont les photographes (rires).</p>	D2 B1

I : les photographes ?	
E : oui il y en avait un dans la cahute à droite, là en passant pas trop vite ça me permet de repérer les raccords de bitume, les trous qu'il y a dans le bitume, pour voir s'il y a des endroits à éviter.	B1 B3
I : tu fais quelques choses quand tu rentres au stand, genre un signe de main ?	
E : non, la on fait exprès de se tenir bien droit sur la moto, pour que celui de derrière il voit bien qu'on est pas tête dans la bulle, qu'on rentre tranquillement, de temps en temps je me retourne pour voir si il y a des motos qui arrivent, comme ça on lève le bras ou la jambe pour bien montrer que voilà on est à vitesse réduite, donc faut quand même qu'ils fassent attention à nous quand ils arrivent. Et là on lève la main pour montrer qu'on rentre au stand. Et on rentre doucement dans les stands.	E3
I : qu'as-tu pensé de ta 5 ^{ème} session ?	
E : bin, physique tout de même. Parce que j'ai mal aux jambes, j'ai mal aux bras, j'ai essayé d'autres positions, j'ai essayé de mettre du gaz, j'ai rattrapé un 1000cm3 donc je me dis que bon, ce n'est pas des efforts en vain, j'ai réussi à les avoir, ça valait le coup, j'ai réussi à améliorer le chrono aussi. Donc voilà, j'en ai chié mais les résultats se sont améliorés donc c'est bien. La je me dis que ça devient compliqué, je ne sais plus trop ou gagner des secondes parce que j'ai beau faire des efforts dans tous les virages, je grignote des dixièmes, des dixièmes, mais ça descend pas vite. Mais bon vu le chrono que je fais et que je vois ceux que les autres font, ce n'était pas vilain donc franchement, c'est bien. (vidéo arrêtée).	D2 C1 C3 A1 A2

Session performante	Codage
I : donc l'objectif de la 6 ^{ème} séance c'était quoi ?	
E : bah là on est un peu entre deux chaises, c'est la dernière séance. Donc soit on se dit on roule pour se faire plaisir et on rentre à la maison très bien, soit on se dit que voilà, il reste plus qu'une séance d'essai pour améliorer le chrono et il y a pas le choix.	A3
I : qu'on n'est pas venu pour rien en Espagne non plus... (vidéo lancée).	
E : qu'on n'est pas venu en Espagne pour rien. Je me dis qu'il va falloir faire attention mais qu'on va essayer d'améliorer le chrono (rire). Voilà un peu ce que je me dis. Donc la je me dis que je vais laisser tout le monde passer	A4

<p>devant, je sors des stands avec les pneus bien chauds, je n'attends pas. Là je laisse certains gars passer devant, car je sais qu'il y en a certains qui roulent vite aussi.</p>	C1
<p>I : c'est la dernière, tu pars dans quel état d'esprit ?</p>	
<p>E : bah la c'est la dernière, donc la je me dis que je mette du gaz mais qu'il ne faut pas que je roule au dessus de mes pompes. C'est-à-dire faut vraiment que j'aïlle chercher des points de freinage hyper tardifs, vu que je penche beaucoup, il faut vraiment que je pense à ma position, en prenant un angle maximum pour pouvoir ré accélérer très tôt. Mais voila, faut vraiment que je garde un tout petit peu de sécurité pour rentrer à la maison entier. Parce c'est quand même dommage de rentrer à la maison en se disant la moto est cassée.</p>	A1 A2 C1 C3 E3 A2
<p>I : du coup tu as un gars devant</p>	
<p>E : là c'est un gars en 125, enfin en 250 donc euh, ça me permet de faire un tour de chauffe derrière lui, je regarde un peu comment il roule, je crois que c'était mon voisin de box, donc bon, comme il n'a pas de chevaux je le double facilement. Ça me fait penser aux 1000 quand ils sont en train de me doubler dans la ligne droite.</p>	B2 C3 B2 C2
<p>I : et là c'est quelqu'un que tu connais ?</p>	
<p>E : euh, la je crois que c'est lui qui étais dans le même paddock que moi. Je ne suis pas trop sur, la j'essaye de faire un premier tour, je vais faire deux tours en chauffant, en prenant mon rythme. Et je vois que dés le premier tour, je fais exprès de prendre pile poil les bonnes trajectoires, d'avoir un rythme un petit peu soutenu, même si je ne penche pas beaucoup au cas où les pneus ne sont pas bien chauds. Mais voila, j'essaye vraiment de garder la position, un style de pilotage un peu agressif, pour vraiment me motiver pour vraiment avoir la niaque dés le premier tour. On voit que le moteur monte bien dans les tours la.</p>	C3 C1 E3 C1 C3
<p>I : au final tu n'auras pas beaucoup roulé avec Xavier ?</p>	
<p>E : non, il a eu du mal lui, par contre, à se mettre dans le rythme, à rouler vite. Donc c'est vrai qu'au final je lui ai mis 5/6 secondes au tour. Donc c'est vrai qu'il y avait un gros écart de vitesse entre nous deux. C'est pour ça qu'on a fait une séance ou deux histoire de montrer, mais je ne peux pas faire longtemps comme ça car ça me donne un faux rythme, le fait de reculer 5 secondes en arrière c'est, ça fait que 5 secondes, mais bizarrement c'est, on a l'impression d'être à l'arrêt quand on roule au dessus de son chrono. Ça me donne un faux rythme donc je ne peux pas me permettre de rester trop longtemps quand même à ce rythme la. Je m'amusais 4/5 tours avec lui après</p>	E3 E1

je partais parce qu'il fallait que je me réhabitue à avoir un rythme hyper soutenu, à faire beaucoup d'effort sur la moto, à avoir la force centrifuge qui m'écrase sur la moto, je viens de me prendre un jet ou deux de freinage dans les bras, donc faut quand même réhabituer le corps à ça parce que sinon, je pourrai jamais rouler vite.	E1 C3 D2
I : et quand c'est la dernière session, et qu'il y a personne devant, tu es déçu ou tu es content ?	
E : non, non, la ce n'est pas grave. Je me dis que c'est que le deuxième tour, il y aura quand même un moment donné, je garde une marge de sécurité donc c'est très bien, ça me permet de rouler tranquillement à mon rythme. Et après ça ne me dérange pas de rouler seul, la je me bats contre moi-même, ce n'est vraiment pas contre un autre, donc ça me permet de travailler ma technique. (Coupure transition vidéo entretien).	C3 C3
E : pour pouvoir ré accélérer avec une propreté, au niveau du filet de gaz pour ne pas bousculer la moto et les pneus surtout. On voit que les trajectoires sont très fluides, ça me permet d'avoir un grip optimal au niveau des pneus. Le fait d'avoir personne devant moi, me permet d'être concentré sur moi-même et pas de penser s'il y a quelqu'un à éviter devant par exemple. Mais bon malgré tout, le fait qu'il y ait une moto devant la bas, ça tire hein ! Ça oblige à aller chercher la moto. Je vois que c'est un 250, je me permets de le doubler dans la ligne droite, et de me reconcentrer sur la ligne droite pour essayer d'améliorer ce foutu chrono. La ici, ça glisse beaucoup, on est en fond de deux, on passe en fond de trois, l'arrière qui est en glisse sur quasiment 100m tout du long. On va voir plein de trait noir par terre tellement tout le monde sort de la en dégrappe. Là ici, il y a l'arrière qui se met à chasser tout le temps. Je vois que la trajectoire est très belle ici, il ya beaucoup de vitesse.	C1 C3 E3 B2 B3 C2 A1 C1 B1 C3
I : ça te fait quoi quand ça chasse comme ça ?	
E : c'est super agréable. C'est beaucoup de sensations. Mais si on glisse de trop, on perd en efficacité, donc faut savoir trouver le juste milieu entre plaisir et efficacité. Donc la le but c'est de faire un bon chrono, donc on évite de ne pas perdre du temps à faire des gros travers comme en supermotard. Mais là on voit qu'il y a du rythme, je rentre assez fort dans les courbes, il y a pas mal d'endroit pu je force la moto à ré accélérer et tourner. On voit que les vibreurs passent beaucoup plus vite que dans les séances d'essai de tout à l'heure.	A2 E3 A1 C1 C1
I : beaucoup plus près à la caméra que les séances d'avant.	
E : oui c'est plus près. La dans la chicane on voit que ça passe vite. Ça	

<p> passe dans une trajectoire assez linéaire c'est très bien.</p>	C3
<p>I : donc tu étais content de toi ?</p>	
<p>E : a oui dans ce moment là oui. C'était bien j'étais content de moi, mais fallait encore trouver la ou je perds des dixièmes hein. Il faut encore gagner du temps. Là on voit que la trajectoire est bonne. Donc du coup je vais me servir des deux 250 qui sont devant, qui roulent vite, parce que eux ils ont un gros avantage dans les virages, grâce à leurs tailles du véhicules et de leur moteur, et même de leurs poids également. Je vais essayer de voir si je ne peux pas en garder un en lièvre dans les virages pour me forcer à passer encore plus vite les courbes. Car dans les lignes droites j'ai plus de puissance donc ce n'est pas un souci. Là on voit que j'ai freiné très tard, je garde ma position, on voit que je rentre beaucoup plus tôt dans cette courbe là, avec plus d'angle, là je ré accélère bien, j'arrive sur le deuxième virage à fond. On voit la moto qui bouge pas mal mais c'est intéressant.</p>	A2 A1 C3 B2 B3 E3 C1 C1
<p>I : c'est qui devant ?</p>	
<p>E : je ne sais pas, je ne le connais pas. Là on voit la moto, elle fait un gros travers, tout à l'heure on a vu les autres doubler</p>	B2
<p>I : et ça te fait quoi de voir les autres faire des travers devant ? Volontaire ou involontaire ?</p>	
<p>E : c'est joli. Vu que je le suis c'est qu'il roule vite. Là c'est bien on voit que je ré accélère pas mal. On voit même que l'avant s'est levé un petit peu. Là ici il prend un peu large car il a l'avantage de son châssis. On voit que je ré accélère très fort, je vais très loin dans le virage,</p>	B2 C1 E2 C1
<p>I : l'avantage de son châssis ?</p>	
<p>E : bah oui, c'est un 250. C'est un châssis qui est très léger, très maniable, justement le but c'est de passer très vite dans les courbes, car ils n'ont pas de puissance dans les lignes droites. Faut qu'il aille chercher le maximum de vitesse dans la courbe. Ici on voit que j'ai un changement d'angle plutôt vif et rapide, on voit que je bouge beaucoup sur la moto. Ici je prends beaucoup d'angle tout de suite. La on voit que le pilotage est incisif, précis et rapide. Donc c'est bien.</p>	E2 C1 C3 A2
<p>I : et qu'est qui t'a mis dans cet état d'esprit ?</p>	
<p>E : c'est la dernière séance, je n'ai pas le choix, j'ai envie d'améliorer le chrono, il y a des gars qui sont devant donc j'ai envie de les rattraper, puis voilà, je ne suis pas là pour régresser donc euh, je me suis motivé toute l'après midi pour claquer un chrono, j'ai réussi à le faire un petit peu à la cinquième</p>	A2 A1

séance, mais bon, j'ai envie encore plus.	
I : et tu l'as fait un peu prés quand à cette session la ton meilleur temps ?	
E : si je crois bien c'est vraiment sur la fin. Dans les trois derniers tours je crois.	
I : ça doit être quelque part par là.	
E : oui car je sais qu'à un moment donné, j'ai rattrapé un 250 qui était blanc, et je me demande si ce n'était pas le premier des deux, là. Ou alors c'est celui-ci je ne sais plus. C'est un de ces deux la, je suis en train de le rattraper. C'est la que je fais un des meilleurs chronos.	C1
I : c'est pénalisant de rouler avec des moins puissants que des 600 ?	
E : bah disons que c'est une moto de grand prix qu'ils ont. Ça va quand même vite. C'est dans la ligne droite que c'est un peu gênant. Sinon on voit bien que dans les courbes c'est eux qui roulent plus vite. Là ça ne me dérange pas car c'est deux bons pilotes. Là on a vu que tout à l'heure il y avait une jaune et une bleue qui était à l'arrêt. Enfin, à l'arrêt, qui roulaient beaucoup moins vite. Eux on voit que c'était l'un des meilleurs pilotes français d'ailleurs, qui roule là en 250. Je crois que c'est lui d'ailleurs. Du coup il gêne personne, on voit qu'il accélère très fort, qu'il utilise toute la piste. Jusqu'à ce que je le rattrape c'est intéressant. Oui c'est lui. Donc soit c'est ce tour la, soit le tour d'avant ou le tour d'après que je faisais mon meilleur temps.	E2 B2 A1
I : donc du coup tu l'as doublé.	
E : ouais, il avait ralenti, j'imagine qu'il se reposait pour faire un tour chrono après. La on voit que la trajectoire est bonne ici. La je m'écarte au cas ou il y a un 250 ou une moto qui rentre sur la piste.	C3
I : devant c'est quelqu'un que tu connais aussi ?	C1
E : non. Mais la de toute façon je vois que j'ai déjà regardé mon chrono, et voir que c'était bon. J'ai du m'arrêter là car j'étais vraiment épuisé. J'ai claqué un chrono ça sert à rien que je tente le diable à en péter un autre. C'est un coup à aller par terre donc euh, vu que l'objectif est atteint et que je n'en peux plus, j'ai mal aux épaules, j'ai mal au bras, j'ai mal aux jambes, j'ai mal dans le bas du dos donc euh, on va rester sur une fin de week end, sur une note positive.	B1 B3 C1 D2 A1 D2
I : ça à l'air assez rapide quand même.	A2
E : a bah oui, on met deux trois coups de gaz quand même pour rentrer. Tiens bah le revoilà.	C1

I : il t'a doublé avec sa 250, ce n'est pas un peu la honte ?	B2
E : non, parce que la j'étais en train d'attendre (rire). Je vais en profiter pour le suivre quand même hein. Même si il ne reste pas beaucoup de temps. Là je regarde derrière pour voir si il y a personne, voir si je peux ralentir, je suis fatigué, ça me permet de rentrer plus doucement. Ça évite de tenir la moto.	C3 C1 B1
I : qu'as-tu pensé de ta dernière session ?	D2 B3
E : bah bien, il a fallu que je me force un peu, en fait j'ai gagné du temps, de pencher plus, d'avoir le genou beaucoup plus tôt par terre. Vu que je penche beaucoup plus tôt, ça m'a permis de gagner un petit peu de temps. Une petite seconde. C'était compliqué à faire, parce que mine de rien, comme quand on est dans la courbe, tout à l'heure, à plus de 200, le genou à terre, et qu'il faut se dire que le genou à droite est posé et que dans une seconde il faut aller chercher l'angle maximum, ça devient assez dangereux. Donc la c'est bien, la journée est fini, le week end aussi. Le chrono est amélioré. Donc parfait.	C1 C1
I : une petite synthèse des deux jours alors ?	A1
E : intéressante, bonne progression, même si je m'attendais pas à être dès la première journée si rapide. Je pensais vraiment ne pas être dans le rythme comme ça, tout de suite, après une longue pause hivernal. J'ai vraiment pu rouler très vite, ce qui m'a facilité la deuxième journée, parce que j'avais déjà des bons chronos, j'avais juste à peaufiner, à améliorer mes sensations, essayer de reprendre un peu le rythme avant la compétition. Bien, très content de moi-même, car l'objectif est dépassé. J'espérai au moins battre le chrono que Xavier avait vu de 1'47, pour un gars qui faisait le championnat o3z. Sachant que j'ai fini en 1'4, donc je me dis que même si il n'a pas gagné la course dans ce championnat la, je lui ai mis 3 secondes donc que j'aurai du être dans les avants postes dans son championnat. Ce qui est très bon signe pour une première journée de roulage de l'année. Donc plutôt prometteur pour les prochaines séances d'essai de l'année. C'est bien, il n'y a plus qu'à continuer à améliorer et à habituer le corps, les yeux à rouler à cette vitesse la, car la c'est difficile. Les prochaines séances d'essai, il n'y a plus qu'à s'améliorer sur la prise d'angle, continuer à progresser. C'est mon petit point faible en compétition, donc il n'y a pas qu'à aller chercher ça pour réussir à être rapide dès les prochaines séances, et les compétitions. Parce que les années précédentes j'arrivai en course avec peu d'entraînement, il fallait que je me serve de la course pour me remettre dans le rythme, là ça me permet d'arriver avec un rythme de base qui est déjà très rapide. Il n'ya plus qu'à progresser en course pour aller chercher l'amélioration et des meilleurs résultats.	A3 A4
I : tu y retourneras à celui la ?	

E : si le budget le permet, oui j'aimerais bien y retourner. Maintenant le budget est conséquent. Deux jours la bas, plus les frais de transport, d'essence, d'hôtel, je ne sais plus combien ça nous a couté mais ça nous a couté quasiment 800 euros entre le péage, gasoil et les journées de roulage, donc euh, sans compter les pneus, donc au final on ne peut pas se permettre de descendre la bas tous les mois. Et si les sponsors peuvent suivre un petit peu, ce serait bien d'y retourner. Car le circuit est très technique. C'est pour ça qu'il y a beaucoup de pilotes français dans le sud de la France qui vont tout le temps s'entraîner la bas d'ailleurs. Parce que même, j'ai appris que une semaine après nous, tout le team Yamaha, c'est-à-dire tous les pilotes d'usine Yamaha qui font les Championnat du Monde d'Endurance, Superbike, aux USA, Anglais, Allemands et Français s'entraînaient sur ce circuit là. Pour développer leur championnat aussi. Donc c'est quand même un super circuit. Si tout le monde veut aller sur ce circuit là c'est quand même, qu'il y a des choses techniques à apprendre. Donc c'est un endroit ou il faut retourner.

I : d'autres choses à ajouter ?

E : non

I : merci d'avoir répondu à mes questions.

4) Retranscription de la journée du 5 Avril 2015 à Fontenay.

Objectif/enjeu	Codage
<p>I : on va revenir sur ta pratique sportive au circuit de Fontenay le 5 avril 2015, où tu as fait 5 sessions ce jour là,</p>	
<p>E : oui.</p>	
<p>I : juste après Le Mans, tu te sentais comment ?</p>	
<p>E : je parlais un peu à l'improviste, car je ne connaissais pas du tout le circuit, c'est la première fois que j'allais là. Je n'ai même pas étudié son tracé donc, je me suis dit qu'on allait rouler là bas pour s'amuser, pour rouler avec les collègues. Pour prendre un peu de bon temps, puis essayer de s'entraîner sur la position, et la façon de piloter. Je me disais que pour le matin, découverte du circuit déjà. Voir un peu ou que c'est que ça tourne, car j'avais vraiment aucune idée du tracé de ce circuit. Donc découverte, puis on verra bien pour l'après midi pour faire des meilleurs temps.</p>	A4 A4 A3
<p>I : c'était quoi tes objectifs après Le Mans pour ici ?</p>	
<p>E : réussir à m'entraîner à pencher beaucoup plus, pour être à la limite de la tenue de route de la moto. Sachant que de temps en temps, par reflexe, on a toujours une petite marge de sécurité. La je voulais vraiment essayer d'atteindre la limite. De continuer à travailler la position pour l'améliorer. Ce n'est pas un circuit où j'allais tenter des freinages de fou, des accélérations, parce que ce n'était pas le but. Je n'avais pas les bons pneus, ils étaient un petit peu usés, les plaquettes de freins étaient un peu usées aussi. Donc je voulais juste m'entraîner sur la position et la prise d'angle maxi.</p>	A3 A3 E3 A3
<p>I : d'accord. Donc c'est le dernier circuit avant la compétition de Pau c'est ça ?</p>	
<p>E : c'est le dernier entraînement prévu oui. Après on a encore un petit mois ou deux, donc si on a le temps de trouver une date à l'improviste, pourquoi pas, on ira encore s'entraîner. Mais pour l'instant je n'ai rien d'autre de prévu.</p>	
<p>I : d'accord. Avais tu préparé quelque chose pour ce circuit là ?</p>	
<p>E : non, rien du tout. Exprès. Pour m'entraîner sur la moto, c'est les mêmes commandes, les mêmes réglages, rien étaient modifiés. Pour vraiment partir sur la même base que je connais. Mais en même temps, fallait découvrir le circuit d'abord avant de savoir quoi faire sur la moto. Donc là c'est la première séance donc euh, on verra bien.</p>	A3 A4

<p>I : d'accord. Donc si tu le veux bien, je te propose de te rappeler de cette journée là,</p>	
<p>E : ok</p>	
<p>I : prends le temps de la laisser revenir. Et quand tu es prêt, tu me dis.</p>	
<p>E : ok, bah c'est parti ! Je suis prêt ! (vidéo lancée).</p>	
<p>I : donc du coup, tu n'avais jamais fait ce circuit là,</p>	
<p>E : non</p>	
<p>I : que pensais tu à ce moment là ?</p>	
<p>E : bah à ce moment là, je rejoignais des collègues qui étaient déjà là, qui avaient roulé la veille. Donc je me suis dit je vais suivre Matthieu, dans le petit groupe qu'on était, c'était lui le plus rapide ce jour là. Je me suis dit je vais prendre sa roue, je vais le suivre, il va me montrer les trajectoires pendant quelques tours. Et après on verra bien comment ça se passe. On va essayer d'améliorer au fur et à mesure. Je vais voir si je peux le suivre, si je peux le doubler. Puis repérer les traces de freinages, les trajectoires, pour m'améliorer tout de suite, car il n'ya que 4 séances. C'est à la fois pas beaucoup, on va quand même rouler mais j'ai peu de temps pour progresser donc va falloir que je ne perde aucun instant. A chaque tour, je dois travailler quelque chose, une trajectoire, un freinage ou autre. Pour que je sois productif l'après midi sinon, ça va être compliqué de progresser.</p>	<p>A3 A3 A3 A4 A4</p>
<p>I : à quoi tu repères les traces de freinages, repère ou autres indices ? (vidéo sur pause).</p>	
<p>E : bah en fait dans le premier tour, je vais repérer tout ce qu'il y a sur le bord de piste : des panneaux, des feux rouges, des traces de pneus, des raccords de bitume... Chaque élément visuel qu'on peut repérer facilement pour qu'à chaque tour je puisse me dire : je freine à ce panneau là, ou à la bande blanche qu'il y a par terre, ou à la trace de pneu bizarre, vraiment un point fixe que je puisse me dire : voilà c'est à cet endroit là qu'il faut que je freine, je sais que si je freine 5m plus tard, ça passera pas. Donc euh, il faut vraiment que je trouve un point de repère maxi. Donc là, la première séance, on va juste trouver un repère de freinage normal puis on verra bien si je peux le reculer à chaque freinage. Si je vois qu'à un moment donné, si je prends par exemple un plot qui est la justement en bord de piste, si je freine à cet endroit là et que je sais que je suis passé facilement, le tour d'après je dois freiner quelques mètres plus tard. Et ainsi de suite, jusqu'au moment ou je me dis : bon bah la, ça passe plus (rire). Donc euh, ça sera le repère de freinage le plus tardif</p>	<p>E3 A3 E3 E3</p>

<p>que j'aurai trouvé. Ça me permettra de progresser vite, de savoir à quel moment il faut que je freine. A quel moment il faut que je déclenche ma courbe, à quel moment il faut que je rétrograde. Là c'est vraiment mémoriser chaque portion du circuit pour que la séance d'après je puisse appliquer certaines techniques pour améliorer le chrono.</p>	A3
<p>I : donc la tu as quand même une grosse carrière derrière toi, qu'est ce que ça te fait de découvrir un nouveau circuit que tu as jamais fait en France ?</p>	A4
<p>E : bah c'est chouette, je retrouve des petites sensations sympas. On arrive à la découverte. On sait qu'on doit mettre du gros gaz tout de suite, sur un circuit que je ne connais pas. Ça m'est déjà arrivé plusieurs fois, et j'ai toujours trouvé sympa. J'ai eu la chance de réussir à apprendre très vite les circuits, et de progresser assez vite. Certains pilotes n'y arrivent pas. J'ai toujours eu la chance d'aller vite là dessus. A l'improviste, sur des circuits comme ça, inconnus. La je me suis dit c'est nickel, il y a mes collègues qui vont rouler devant moi, ils ont déjà pas mal de séances de roulage sur ce circuit. Je n'ai plus qu'à les suivre et faire pareil. Là j'étais content, euphorique, prêt à y aller, content d'aller jouer avec les copains. C'est un peu la mentalité dans laquelle je partais. Parce que il n'y pas d'histoire de chrono ou de départ arrêté à faire, c'était vraiment aller jouer et s'amuser le plus possible. Et prendre un peu de sensations, d'adrénaline aussi, ça commençait à me manquer.</p>	A4 A4 E3 A3 A4 A4
<p>I : il y avait quand même de la compétition, le matin vous parliez de chrono à faire.</p>	A3
<p>E : oui, bah forcément. On a toujours des challenges, à se faire des petits pics avec les collègues pour donner un objectif. Sachant qu'il y avait deux trois gars qui étaient soi disant assez rapide la veille. Parce que la on partait en 4 groupes, il y avait les débutants, les confirmés, les intermédiaires et les experts. Donc la, j'étais directement mis dans la catégorie expert. Et en plus de ça on me disait qu'il y avait d'autres gars qui doubleraient tout le monde, donc on m'a prévenu qu'il y avait telle et telle moto de telle couleur qu'il fallait que je fasse attention car à priori ils doubleraient tout le monde. Donc je me suis dit impeccable, on va pouvoir aller chercher un peu les mecs, voir qui c'est qui roule vite, et aller les chercher un petit peu. Car même si je suis la pour jouer, hein, c'est la compétition quand même, on est la pour doubler l'autre hein. C'est le but du circuit. En même temps je vais repérer qui c'est qui roule vite. Et essayer de prendre leurs roues s'il faut, pour qu'ils me montrent un peu les bonnes trajectoires, la vitesse de passage en courbe pour faire pareil tout simplement.</p>	E3 A3 A3
<p>I : et à quoi repère tu les bons pilotes rapides ?</p>	E2
<p>E : ah bah c'est simple, c'est celui qui double (rire). Quand il y en a un qui</p>	

<p>double vite, on voit tout de suite que ce n'est pas la même position qu'ils ont par rapport aux autres. On voit de toute façon, qu'au moment où ils nous doublent, on sait que ce n'est pas juste un freinage tardif qu'il a fait pour doubler, il m'a vraiment doublé car il roulait plus vite que moi. Donc on va voir dans la vidéo de tout à l'heure, que certains en virage, vont toucher le genou par terre en virage, et que ça sera assez gentil ce qu'ils font, que ce ne sera pas très incisif, je pense qu'on va voir que certains pilotes vont nous doubler au départ et qui ont vraiment du rythme tout de suite. On voit qu'ils attaquent, il y a de l'agressivité dans leur pilotage, ils roulent fort sur la moto et sur les pneus, dès qu'on verra un mec comme ça, je vais essayer de prendre sa roue, de le suivre, et tout simplement c'était ça. Première séance : suivre les gars rapides pour mémoriser le circuit. Voir le chrono qu'ils font et voir le chrono que je suis capable de faire aussi dès la première séance. Les collègues me disaient qu'ils roulaient en 1'13, 1'14, 1'15. Et il y avait une moto noire, qui roulait vite qui roulait en 1'10 je crois, ou 1'11. Donc je me dis bah impeccable, bah on va voir, on va prendre sa roue. De toute façon, c'est apprentissage du circuit et essayer de rouler le plus vite possible. (vidéo lancée).</p>	<p>E2</p> <p>A3</p> <p>A4</p> <p>A3</p>
--	---

Découverte	Codage
<p>I : du coup tu fais quoi là ?</p> <p>E : la c'est la première séance du matin, pour l'instant le commissaire de piste, il nous garde tous en file indienne, ils vont nous faire partir deux par deux. Donc dès que la piste est libre, normalement, on va y aller petit à petit. La j'ai la visière ouverte hein, ça filme le ciel. Il fait un petit peu chaud dans la combi, même s'il faisait froid dehors, je ne sais plus quelle température il faisait. Il devait faire 5/6 degrés, quelque chose comme ça, le matin. Ça a du chauffer un peu plus l'après midi.</p> <p>I : c'était peut être aussi pour ne pas te faire prendre avec la caméra sur le casque...</p> <p>E : oui, un petit peu aussi. C'est vrai que les caméras sur le casque sont interdites donc euh, la on a une toute petite caméra sur le casque, en espérant que le commissaire de piste ne voit pas ça tout de suite, je regarde un peu en l'air, à droite, à gauche, pour qu'il n'y fasse pas attention. Donc là c'est parti, il n'a rien vu. Je regarde où est mon collègue, qui a une moto blanche. Normalement, il est parti devant, je vais devoir le rattraper mais bon normalement il doit m'attendre.</p> <p>I : c'est quoi le truc bleu qui clignote la ?</p>	<p>C1</p> <p>D2</p> <p>B2 C2</p> <p>C1</p>

<p>E : euh, je n'ai pas vu... (Rire). Il devait y avoir un feu rouge, euh bleu du coup de sortie des stands. Le bleu c'est pour dire, bah justement de faire attention quand on rentre sur la piste, de vérifier sur la droite justement, il y a un freinage au bout de la ligne droite, que quelqu'un n'arrive pas. Parce qu'évidemment, celui sur la piste est prioritaire par rapport à moi, qui rentre sur la trajectoire. C'est pour faire attention, rappeler aux pilotes qu'il faut faire attention quand même.</p>	E2
<p>I : donc c'est Matthieu qui est devant ?</p>	B2
<p>E : non, non. Euh, oui, normalement ça doit être Matthieu, qui a un 600 CBR blanc, à qui je vais aller prendre sa roue tout de suite. Donc je commence déjà à regarder les panneaux qui sont à droite, on a vu un panneau 50, je regarde les trajectoires, où sont les vibreurs, là ou il y a des taches d'humidité éventuellement, car là c'est le matin encore.</p>	C1 B1
<p>I : t'es pas trop stressé à ce moment là ?</p>	
<p>E : pas stressé du tout non, je suis confiant. Je cherche vraiment à savoir où il faut que je roule. J'ai bien roulé au Mans donc je me dis... voilà donc là j'arrive au cul de Matthieu, donc je vais pouvoir le suivre. Mais non pas stressé, j'avais vraiment hâte d'aller rouler, j'étais motivé, j'avais envie, là de toute façon, il n'y a aucune pression, c'est juste la découverte du circuit. Là je me demande si ce n'est pas lui le gars avec la moto noire, qui est censé rouler vite.</p>	A2 B3 A2 C1 A2 A1 B2
<p>I : car là on a l'impression que ça ne va pas vite du tout.</p>	
<p>E : à là, ça va pas vite du tout. C'est vraiment le premier tour. Donc voilà, on chauffe les bonhommes, on chauffe les pneus, on chauffe la moto. Donc là c'est le premier tour de lancement. On va faire deux trois tours comme ça tranquillement. Pour voir le tracé, chauffer le bonhomme, c'est comme tout sportif hein, on ne part pas comme ça au taquet, d'un coup sec, voilà là il y a un petit échauffement, c'est pareil.</p>	D2 C1 B3 D2
<p>I : donc là ça fait un tour.</p>	
<p>E : donc là ça fait un tour, donc là ça y est je me dis que je vais commencer à suivre Matthieu. On va commencer à rouler un tout petit peu plus vite. Là je ne sais même pas si j'ai touché une seule fois le genou dans le premier tour, donc voilà c'est vraiment pépère.</p>	C1 E3
<p>I : et qu'as-tu pensé de ce premier tour ?</p>	
<p>E : alors le premier tour, je me dis : le circuit est pas très large, il y a des virages très très petits, j'ai été étonné, parce qu'il y a une longue ligne droite mais certains virages sont vraiment minuscules. Je me suis dit : bon ça va être assez compliqué quand même pour mettre du gros gaz sur ce circuit. Mais bon,</p>	B1

<p>on verra bien. Pour l'instant, je prends des trajectoires un peu au hasard, au feeling.</p>	A2
<p>I : je me souviens plus, tu as été à combien au maximum sur ce circuit ?</p>	C1
<p>E : sur ce circuit là... aucune idée. On doit prendre 240/250 peut être. C'est plus lent que Le Mans. Surtout que les virages sont tout petits, on est en deuxième, on doit être à 80 km/h sur celui-ci, par exemple, qui est très, très petit. Là on se lance, je sais que j'étais, avec ses transmissions là, en fond de troisième, ou de quatrième.</p>	E2
<p>I : là on dirait que tu as déjà envie de le doubler.</p>	C1
<p>E : ouais ! Je vois qu'il prend deux trois trajectoires, je le suis. Mais au moment où je le suis, je me rends compte que la trajectoire qu'il prend est pas terrible... Donc euh, je commence à avoir envie d'accélérer.</p>	B2 B1
<p>I : pour quelles raisons, ce n'est pas terrible ?</p>	C2
<p>E : parce qu'il y a eu des trajectoires où il est rentré tôt dans la courbe, la courbe s'est bien passé, mais en sortie du virage, on s'est retrouvé tous les deux bloqués, on ne pouvait pas accélérer. On était complètement penché à tourner, à vouloir prendre notre courbe, alors que normalement à cet endroit là, on devrait déjà, comme ici, commencer à accélérer. Alors que là, on a attendu vraiment l'extérieur de la courbe pour faire.</p>	B2 B3
<p>I : tu ne voulais pas tomber non plus ?</p>	C1
<p>E : non, non. C'est pour ça. Là, il roule bien, en fait. Mais euh, je me suis dit, pour accélérer, pour faire un bon chrono, il va falloir que je me les sors.</p>	C3
<p>I : donc après ces deux tours,</p>	B2 A2
<p>E : bah là je vois qu'il commence à rouler un tout petit peu plus vite, moi pareil. Je vois que je me sens à l'aise, j'ai déjà repéré certains points de freinage, là où ça tourne. Le circuit est tout petit, donc facile à mémoriser. Donc là je commence à avoir un peu la niaque, j'ai hâte de pouvoir mettre un peu plus de gaz. Je deviens, je m'impatiente un petit peu derrière lui. Je me dis qu'il est temps qu'on y aille.</p>	B2 C1
<p>I : qu'est ce qui t'a donné cette niaque ?</p>	A2 B1
<p>E : bah rien. Je voyais que j'avais envie d'aller plus vite. Parce que je le pouvais facilement, donc euh, j'avais envie d'y aller tout simplement. D'aller chercher un peu d'adrénaline, ça fait du bien. Là ça y est, je me dis c'est parti. Je vois qu'il n'est pas très bon dans la ligne droite, donc j'en profite, je passe déjà</p>	A1
<p>I : qu'est ce qui t'a donné cette niaque ?</p>	A2
<p>E : bah rien. Je voyais que j'avais envie d'aller plus vite. Parce que je le pouvais facilement, donc euh, j'avais envie d'y aller tout simplement. D'aller chercher un peu d'adrénaline, ça fait du bien. Là ça y est, je me dis c'est parti. Je vois qu'il n'est pas très bon dans la ligne droite, donc j'en profite, je passe déjà</p>	A2

devant. Et on verra bien. La je freine un peu au hasard, je me rends compte que je freine beaucoup trop tôt, ce n'est pas grave, on verra bien plus tard.	B2 C2
I : et à quoi tu vois que tu freines tôt ?	C1
E : bah en fait, j'ai freiné tôt à 250 km/h, mais arrivé dans la courbe, j'ai été obligé de lâcher les freins et de ré accélérer, parce que je n'étais pas assez rapide. En fait, je perdais du temps. Là, ce freinage là il est très délicat, je ne comprenais pas au début, la moto passait son temps à finir sur la roue avant, à bouger dans tous les sens, vraiment très très instable. C'est vraiment compliqué ce freinage là, donc ici, je commence à chercher la trajectoire, c'est un double gauche qui est un peu, il paraît simple comme ça, mais je me suis rendu compte qu'il était assez compliqué à prendre. Ici c'est une longue courbe qui est simple à prendre, par contre ce freinage là est très compliqué, très bosselé. Alors là, j'étais même en délicatesse, pour voir, pour ne pas tomber, tellement c'était bosselé, je sentais vraiment les roues qui glissaient dans tous les sens. La, ici, ce virage est plutôt sympa, avec la chicane juste avant. Le gilet jaune, il est en rodage, donc il va se faire doubler un paquet de fois lui. La je vois que je commence à doubler pas mal de personne alors que c'est que mon troisième ou quatrième tour, j'ai freiné un tout petit plus tard déjà. Et voilà, la c'était un collègue d'ailleurs avec un R1.	C1 C3 E3 C3 C3 B1 B2 B3 C1 B2
I : et la c'est la R1, enfin c'est pour les 600 ou les 1000 que c'est plus facile ?	
E : bah la je pense que les 1000 sont un tout petit peu plus rapide au chrono, mais malgré tout, je pense que le 600 est quand même plus facile. Ce n'est peut être pas la plus rapide, mais vu la taille de certains virages tout petit, en 1000 ça doit être assez compliqué.	E2 E3
I : donc la il y a un gros peloton devant, qu'est ce que tu fais ?	
E : bah là, je me dis que mince alors, ils sont déjà là en train de me gêner. Parce que la je suis en train de leur prendre un tour. Déjà. Parce qu'ils sont sortis des stands après moi. Et en fait, je trouve que je ne roule pas si vite que ça encore, et bah mine de rien, on est en catégorie expert. Et je vois que je suis prêt à doubler tout le monde dans tous les sens donc je me dis que je vais avoir une bonne journée. Je repère également le 1000 CBR noir, qui est devant, qui commence à doubler tout le monde. Je me dis, que le mec soit disant rapide de la journée d'hier, je suis déjà en train de le rattraper. Je me dis que c'est bon signe pour le chrono aussi. Que je suis à l'aise.	B2 B3 A2 A2 B2 C1 A2
I : tu ne regardes pas ton Alphano pendant la course ?	
E : bah la cette séance la je n'ai pas regardé le chrono tout de suite en roulant. Parce que je voyais qu'un virage sur deux était loupé et que les autres	

<p>virages étaient un peu prêt bien fait. C'était de l'improvisation, ce n'était pas très performant encore. J'ai du regarder le chrono quelque part maintenant, quand j'ai commencé à doubler tout ce paquet la. J'ai du vouloir commencer à forcer pour aller tirer des points de freinage, accélérer plus fort, pencher plus.</p> <p>Là j'ai regardé le chrono, pour déjà avoir une base, dans ma tête, pour savoir si je suis à l'ouest ou déjà à un rythme correct. Donc la je devais être dans les 1'10, 1'11, donc c'est déjà parmi les meilleurs chronos de tous les gars d'hier, donc je me dis que pour une première séance c'est carrément bien. Bon, après voilà, il y a beaucoup de gens qui sont là, qui ne font pas de compétitions. Donc c'est un peu normal que j'ailler plus vite hein. Donc la, à l'inverse, il va falloir que j'ailler chercher vraiment la limite. Parce que ce n'est pas le tout de doubler des amateurs, il va falloir essayer d'aller chercher un chrono de compétition. Ça va être plus compliqué. Donc là, maintenant, j'ai remarqué que depuis le début de la séance, j'ai passé mon temps à doubler tout le monde. Le problème c'est que le circuit est petit, il y a beaucoup de monde sur la piste, et je me suis rendu compte que je ne pourrais quasiment jamais faire un tour tout seul, sans avoir quelqu'un à doubler. Et la je me suis un peu inquiété, ça va être compliqué, car si dans la journée, je passe mon temps à faire attention à quelqu'un qui est à coté de moi, devant ou derrière, que je dois surveiller pour qu'il n'ait pas d'accident, je me dis que la ça va être compliqué à gérer. Mais bon la je vois qu'il y a un bon paquet de gars devant, je me suis dit que déjà, je vois qu'il y a un 750 devant moi, je me dis qu'on va essayer de le doubler, proprement. Et la je me suis dit que oups, c'est un peu le bouchon, et pendant ce temps là, il y a le 1000 noir, qui est devant, qui prend le large. Donc je me dis que je vais essayer de le rattraper quand même. Il y a toujours ce freinage là très compliqué, je vois qu'il le loupe aussi, donc je ne suis pas tout seul à galérer à passer ce virage, la je me loupe un peu dans la courbe, je rentre trop tôt, donc j'ai un peu de mal à la sortie du virage à ré accélérer. Mais bon, je fais le forcing, la moto bouge un peu.</p> <p>I : on voit que tu le rattrapes quand même.</p> <p>E : oui bah je vois qu'au final, il n'est pas si rapide que ça, mais comme c'est un 1000, dans la ligne droite, il va me larguer. Et dans les tous petits virages ici, tu vois il y a un peu de monde, donc c'est un peu dur à doubler ça va être compliqué quand même parce que la, à partir d'ici... voila les chevaux parlent et je me prends 100m dans la vue. Il faut que (coupure transition caméra entretien).</p> <p>I : Le rattraper ? Ou le virage d'après ?</p> <p>E : bah là je pense le rattraper, je regarde mon point de freinage, je teste un point de freinage à 200m. et ça y est je me dis qu'il y a déjà du monde dans</p>	<p>C3</p> <p>C2 C1</p> <p>B1</p> <p>A2</p> <p>E2</p> <p>A1</p> <p>C2</p> <p>B2</p> <p>A2</p> <p>A2 B2</p> <p>C2</p> <p>B2</p> <p>C1 B2</p> <p>C1</p> <p>C1</p> <p>B2</p> <p>E2</p> <p>C1 B1</p>
---	---

la courbe, je suis obligé de faire attention. (vidéo stoppée).	C1
I : pourquoi il a levé le bras ?	
E : bah lui il a levé le bras, en fait, quand j'ai pris le levier de frein, et que j'ai commencé à freiner, il y avait de la place devant moi. Et arrivé à l'entrée de courbe il y avait déjà quelqu'un. Je me suis dit que je pensais déjà qu'il serait en train de sortir de la courbe, et lui c'est pareil, il a du freiner en prenant de l'avance, et malgré tout la moto jaune qui est devant a été, était toujours la dans le virage à tourner doucement. Il s'est retrouvé, bah un peu bloqué. A partir du moment où nous on prend les freins, et bin, on ne peut plus freiner plus. C'est vraiment, si le gars est encore là à aller doucement dans sa courbe, bah nous, on arrive à fond derrière, on ne peut pas freiner plus. Il a du le doubler un peu brusquement, en passant près de lui, ou en le gênant un petit peu, il a du lever la main pour s'excuser, la on n'est pas en pleine course, c'est qu'un entraînement. Donc ce n'est pas le tout de faire des dépassements un peu dangereux. Même si la il en a fait un, il s'excuse pour dire ce n'est pas volontaire. Et qu'au moins ça se passe bien. L'autre derrière, il n'était pas énervé, il a vu qu'il avait un peu bouché la porte.	B2 C1 B2 B3 E2
I : ok (vidéo repart).	
E : bah là je freine, et je me rends compte que le gars est encore là. Le CBR s'est encore loupé une deuxième fois. Ça tombe bien, ça me permet de doubler tranquillement la Suzuki.	C1 B2 C2
I : du coup tu le suis ?	
E : du coup oui, la pour l'instant je le suis. C'est impeccable, je me dis bah nickel, que le plus rapide de la veille est déjà là. Je vois qu'il double tout le monde aussi. Donc euh, la on se fafile dans le paquet, on essaye de trouver d'autres trajectoires, ça permet justement d'apprendre les déplacements sur circuit, c'est déjà pas mal, la trajectoire.	C1 B2 C1
I : est qu'est ce qui te dit que tu peux doubler ?	B3
E : bah là on voit bien que ceux qui sont devant prennent des mauvaises trajectoires, ou ils ne sont pas très incisifs, donc j'arrive à les doubler facilement. Moi je le vois, parce que je suis derrière, je vois que je les rattrape tout simplement, ils freinent beaucoup plus tôt que moi. La le CBR s'est encore loupé dans le virage, donc la il va redoubler dans la ligne droite avec les chevaux, la je reviens sur lui au freinage, un tout petit peu. Et on voit bien, par exemple, le premier en rouge, qui est devant nous la, il va freiner plus tôt, donc euh, on fait attention à lui. Là déjà, il se retrouve bloquer, on est obligé de l'éviter. Il se retrouve encore à l'extérieur, on freine beaucoup plus tard que les autres en fait. C'est pour ça qu'on peut doubler telle et telle personne. Là c'est	B2 C2 B2 C1 B2 C3

la portion technique, il n'y a pas trop de freinage, et comme le CBR dans la ligne droite, il reste devant, mais il me gêne dans les virages. Donc je me dis que je commence à m'impatienter, qu'il faut que je le double vite, qu'il arrête de m'embêter un peu, que je puisse tester un chrono. Parce que depuis tout à l'heure on double, mais au final, c'est dur de travailler les trajectoires, donc euh, voilà, il créé une petite porte d'ouverture, je le suis. Je m'engouffre pour doubler les deux. Là je me dis, il y a personne devant lui, allé gros gaz maintenant, on va pouvoir se lâcher un peu, sans faire attention à tout le monde. Encore un 1000 qui me double la, avec la puissance, j'en ai marre. Ça me fait chier. Donc la (vidéo stoppée), ce n'est pas grave il a gardé sa trajectoire, je vais pouvoir le doubler la, (vidéo lancée), je vais freiner après lui et puis c'est tout. Voilà ça c'est fait. La maintenant, je vais pouvoir essayer de le suivre, je vois qu'il accélère fort. Et toujours personne devant, je me dis impeccable, on va pouvoir mettre du gros gaz. Donc la, le freinage difficile, là, la moto bouge énormément, des fois on croit vraiment qu'on va tirer tout droit dans les graviers, parce que c'est vraiment limite.	B2 C1 E3 E2 A2 C2 A1 C2 C1 C3 B2 A2 B2 C2 C1 C3 B2 C1
I : tirer tout droit ?	
E : ouais ! Parce que la, la moto est vraiment sur une roue, l'arrière est en glisse ou alors la roue arrière est en l'air, je freine tellement fort, que c'est vraiment délicat à faire. Là ça c'est mieux passé, je vois qu'il a changé de trajectoire, ce n'est pas extraordinaire, moi je cherche l'ouverture, (vidéo stoppée).	C1 B2
I : a quoi vois tu que ce n'est pas extraordinaire ?	B3
E : parce que sa trajectoire, la longue courbe a droite là, il est resté longer tout l'intérieur, alors que non seulement il a une moto beaucoup plus puissante que moi, il aurait du profiter de sa puissance en allant ouvrir sa courbe sur la gauche et ouvrir à droite au dernier moment. Ça il ne l'a pas fait, du coup, moi, j'étais derrière lui, je l'ai fait et je l'ai rattrapé. Je me dis que j'ai gagné du temps par rapport à lui. Donc je me dis que c'était une erreur de sa part. Donc la maintenant j'ai plus qu'à trouver une ouverture... Hop là ! Donc la je prends l'avantage de mon 600, la légèreté. J'ai fait un block pass. (vidéo arrêtée). Je me suis un peu loupé dans la courbe, mais au moins j'ai forcé le dépassement, c'est-à-dire que la quand il est allé à gauche faire son freinage, moi j'ai tiré tout droit. Pour bloquer. J'ai cassé sa trajectoire, je l'ai empêché de passer. Même si moi j'ai loupé ma courbe, ce n'est pas grave. Ça m'a permis de rester devant lui. Ça me permettait après de pouvoir faire le gauche puis le droite devant lui. Pour prendre un tout petit peu d'avance, car la longue ligne droite qu'il ya après, il va vouloir me dépasser avec sa vitesse de pointe. (vidéo lancée). Donc il va falloir que maintenant, je fasse en sorte d'avoir	E2 C1 A2 C2 E2 A1

<p>suffisamment d'avance pour garder, pour rester devant. Parce que la, la ligne droite est quand même très longue, donc là j'essaye de me mettre à droite pour boucher, pour l'empêcher de passer, mais il va quand même le faire je pense.</p>	A1 C1
<p>I : vu qu'il n'y a pas de rétroviseur, comment sais tu à quel point il est proche derrière et si il va doubler ou pas ?</p>	
<p>E : bah je sais qu'il est derrière, après je ne sais pas s'il est en train de doubler ou pas. Bah là en tout cas, je vois qu'il ne l'a pas fait. Donc il a du rester derrière je pense, tout simplement. Donc la maintenant je suis devant, je suis tout seul, j'ai doublé le plus rapide. Il y a personne devant, donc la j'attaque vraiment. La j'essaye vraiment de chercher des freinages tardifs, de voir si je peux passer encore plus vite dans les courbes, voir si je peux accélérer encore plus fort, repérer chaque point de freinage, le panneau 50 ici, comme ça je vais pouvoir freiner à chaque fois au même endroit. La je me rends compte que je suis rentré un petit peu tôt mais ce n'est pas grave, ça va le faire. Ici j'accélère vraiment fort, je passe la troisième, je longe la gauche, je plonge à droite ici au dernier moment, ici au niveau des vibreurs gris. Ce qui me permet de plonger très rapidement ici sur les bosses, sans avoir freiné, la je refais mon freinage, je penche très tôt la moto. La je sens tous les genoux qui frottent de partout. Donc je sais que je vais vite parce que je commence déjà à sentir les pneus qui glissent dans tous les sens. J'ai plus qu'à chercher la bonne trajectoire maintenant pour pouvoir freiner encore plus fort. La on arrive en fin de séance, je suis tout seul, j'essaye de claquer un chrono pour voir ce que je suis capable de faire. Donc je sais que je suis descendu en 1'09"3, et j'ai fait un autre tour en 1'09"2 après. Donc je me dis que pour une première séance sur un circuit que je ne connaissais pas, c'était déjà très bien. Ici je tente un freinage encore plus tardif, mais là c'est, c'est vraiment le freinage qui me fait le plus peur, c'est vraiment la moto en vrac de partout. Ce n'est pas très sécurisant d'ailleurs.</p>	E2 C2 C1 C3 B1 C1 C3 C3
<p>I : quand elle est en vrac, tu te sens comment ?</p>	A1 A2 C1
<p>E : bah, la disons que je ne savais pas si c'était un problème de moto, de réglage de suspension, ou si c'est moi qui ai une mauvaise position. Donc j'essaye de travailler la position car la je ne pouvais pas travailler les réglages. Et je n'ai pas trop réussi sur cette séance la. Donc de mémoire, sur les séances d'après je sais que j'ai réussi à le faire. Donc c'était un petit peu de réglages et beaucoup de travail de position pour vraiment stabiliser la moto a ce moment là. Mais sur ces premières 20 minutes la je n'ai vraiment pas réussi. J'avais beaucoup de chose à faire, je n'avais pas encore trouvé l'astuce.</p>	C3 E3
<p>I : c'est un circuit qui se fait dans les 1'10, et tu as 25 minutes de session de roulage, ce n'est pas ennuyeux de faire autant de tour ?</p>	
<p>E : non, ça s'est passé très vite. Je n'avais vraiment pas l'impression de</p>	

<p>passer 20 tours. D'ailleurs je passe mon temps à doubler tout le monde. Bah la je vois... a non ce n'est pas lui. On passe son temps à doubler donc on est vraiment occupé à regarder à droite à gauche. Si il faut changer de trajectoire, la j'ai le circuit à apprendre, j'ai des points de repères à apprendre, du coup il faut que je les améliore vu que la maintenant je commence à être un peu rapide. Il va falloir que je commence à chercher un peu la limite. A savoir trouver le grip un peu des pneus. La je commence à doubler tout le monde dans tous les sens pour voir, pour trouver d'autres trajectoires aussi hein, ça me permet de tester d'autres positions d'autres trajectoires. De doubler à droite, à gauche, et puis je vois que je me sens à l'aise vu le nombre de personne que je double. Je ne me rappelais même pas en avoir doublé autant.</p>	A2 C2 B1 B3 C3 C2 C2
<p>I : tu étais content de toi pour une première session ?</p>	C2
<p>E : pour une première séance oui. J'étais content, je me suis bien amusé, le circuit était rigolo. Je vois que j'ai un peu de boulot quand même, car même si je roule vite, il y a quand même du travail à faire car la moto bouge énormément, il y a des trajectoires qui ne sont pas bonnes. On va dire que j'ai bien dégrossi en 20 minutes, et ça c'est plutôt bien. La niaque est la, j'avais la motivation de bien rouler. Donc euh non, c'était plutôt sympa. Là je crois que c'est le dernier tour de mémoire.</p>	A2 A1
<p>I : à quoi tu vois que c'est le dernier tour ?</p>	A1
<p>E : bah justement je n'avais pas bien repéré... je crois que c'est à cette séance là ou je me suis fait enguler car j'ai fait un tour de trop. Je n'ai pas vu le drapeau rouge pour dire que c'était fini parce que je ne sais pas, je devais être lancé dans mon tour chrono, quelque chose comme ça. Et là je me rends compte que c'est bizarre, il n'y a plus grand monde sur la piste, et là j'ai repéré au bout du circuit, un petit feu rouge. Là ici, on le voit au fond la bas. Bah je me dis mince, bah ça doit être fini alors (rire). Je me disais que j'avais roulé pas mal, qu'il était temps de rentrer, de plus je commençais à fatiguer un tout petit peu. J'avais suffisamment roulé, il était temps de se reposer 5 minutes, pour penser à tout ce que j'ai fait sur le tracé, à mémoriser tout ça, comprendre un peu ma façon de piloter, les façons de prendre les virages un petit peu mieux aussi. bon la c'était fini et je refais un tour supplémentaire que je n'aurai pas du faire. Tant pis ce n'est pas grave, de toute façon, ça me permet de tester d'autres trucs.</p>	B1 A2 D2 A1
<p>I : donc là tu aurais du sortir ?</p>	C3
<p>E : oui la j'aurai du sortir je n'ai pas vu. Donc du coup je rentre tranquillement maintenant. Les tours chronos sont finis. Et on rentre voir la</p>	

<p>moto, les réglages, voir le film voir si ça s'est bien passé. Analyser les chronos.</p>	C3
<p>I : t'es vraiment tout seul...il te disait quoi la le gars ?</p>	
<p>E : d'ouvrir ma visière. Que justement j'ai fait un tour de trop, parce que je n'avais pas vu. Et également d'enlever la caméra sur le casque car il voulait uniquement sur la moto. Interdiction de l'avoir sur le casque donc on a du faire autrement pour la caméra.</p>	
<p>I : du coup tu ramènes la moto et ?</p>	
<p>E : du coup je ramène la moto, dans notre petit coin la. Donc maintenant je n'ai plus qu'à étudier tout ce que j'ai fait. Regarder les chronos, regarder les suspensions voir comment elles ont travaillé, repenser à tout ce que j'ai fait, à tout ça. Parce qu'en gros, dans 1h20, je retourne sur la piste pour la deuxième séance de la matinée (vidéo stoppée). Puis bon voilà, discuter avec les collègues pour voir comment ça s'est passé, voir Matthieu aussi du coup, car au final, je vois qu'il n'a pas réussi à suivre donc euh, voir avec lui des trajectoires qu'il ne prenait pas du tout bien, pour qu'il puisse s'améliorer aussi tant qu'à faire. Et voilà.</p>	A1 E1
<p>I : c'est dans quelle session que tu as fait ton meilleur chrono déjà ?</p>	
<p>E : dans la dernière du coup, tout simplement. J'ai progressé à chaque séance, la quatrième et dernière session c'est évidemment la plus rapide car c'est là où j'ai tenté des choses un peu extrêmes, et j'avais bien la moto en main, et surtout bien le circuit en tête. Bah la deuxième séance que j'ai fait, j'ai amélioré le chrono encore.</p>	

Progression	Codage
<p>I : que s'est-il passé dans la deuxième séance par rapport à la première ? Vu qu'on ne la verra pas en vidéo.</p>	
<p>E : alors la deuxième séance, j'ai voulu tester une autre transmission, pour voir d'autres passages de vitesse. J'ai trouvé ça intéressant, c'était mieux, j'allais voir en session 3 pour valider ça. Mais c'était déjà intéressant. J'ai voulu tester un peu mon freinage dangereux, qui était délicat voir dangereux à passer, j'ai testé un autre réglage de suspension et trouver une position, une autre façon de piloter à cet endroit là. C'était vraiment beaucoup mieux, donc j'ai réussi à le prendre un peu près comme il fallait. J'ai réussi à améliorer ma vitesse de passage en courbe, j'ai été encore plus agressif sur certaines sorties de virage. J'ai réussi à améliorer le chrono aussi. Donc voilà c'était bien. Tout ce que j'ai réussi à appliquer, enfin, tout ce que j'ai réussi à travailler dans la</p>	C3 C1 C3 A2

<p>séance numéro 1 j'ai réussi à le faire dans la séance numéro 2. J'ai réussi à améliorer mes points faibles. Plus de choses qu'on avait vues après le débriefing de la première séance, on a réussi à résoudre les petits problèmes. On a amélioré un peu tout ça. Mais je sais qu'il y avait beaucoup de monde sur la piste c'était vraiment dur de progresser. On était une bonne trentaine sur la piste et j'ai passé mon temps à doubler tout le monde, tous les deux trois virages. Donc c'était dur de trouver un tour sur lequel je pouvais me concentrer sur moi-même, sur mes trajectoires, à tenter d'autres choses. Enfin, il y a quelqu'un devant, on est obligé de faire attention, priorité à la sécurité. On fait attention à celui qui est devant, à voir où il passe, et tenter un dépassement là où on peut le faire facilement.</p>	<p>C3</p> <p>E2</p> <p>C2</p> <p>A2</p> <p>C1</p> <p>C3</p>
<p>I : après il y a eu la pause midi. Quel était ton ressenti sur les deux premières sessions ?</p>	
<p>E : bah très content. Tout le monde était content d'ailleurs, je ne pensais pas que j'aurai ce rythme là du tout sur une première matinée sur un circuit que je ne connaissais pas, j'ai réussi à doubler tout le monde, voir même le plus rapide également. Donc très content. Donc je me dis que voilà j'ai doublé tous les amateurs, il va falloir que je me débrouille tout seul pour aller chercher vraiment les dernières secondes qui vont vraiment être très techniques à aller chercher. Le circuit est quand même assez technique et c'est sympa. La va falloir que je travaille ma prise d'angle maxi et réussir à freiner très, très tard sur l'angle, réussir à faire glisser la moto en entrée de virage pour pouvoir tourner encore plus vite. Faire des sorties de virage en accélérant encore plus tôt, avec le genou par terre. Donc là il y a l'arrière qui commence à bouger dans tous les sens. Autant en entrée de virage, en freinant, qu'en sortie de virage, qu'en accélérant à fond, donc voilà, continuer à progresser tout simplement.</p>	<p>A2</p> <p>C2</p> <p>C3</p> <p>C1</p> <p>C1</p>
<p>I : donc la on attaque la troisième, qu'en as-tu pensé ? (vidéo lancée).</p>	
<p>E : le début de la troisième, aucune idée. Je me suis dit qu'il va falloir que je teste à aller chercher des chronos et des entrées de courbe encore plus agressifs que ce que j'ai ait en deuxième séance, alors honnêtement, j'avais déjà bien roulé en séance numéro deux, donc je ne savais même pas trop où j'allais aller chercher les secondes dans cette séance là. Donc là je me suis dit, pourvu que je vais y arriver parce que si je ne progresse pas c'est un peu dommage. Donc là j'ai plus qu'à me sortir un peu les doigts comme on dit. Et vraiment tenter des choses, des choses un peu dangereuses de temps en temps, que je teste certaines choses pour voir si la moto tient sur certains points de freinage, pencher plus tôt, freiner plus tard sur l'angle, pencher encore plus la moto, accélérer encore plus fort, et je vais commencer à me battre avec la moto. D'ailleurs là je vois vraiment qu'être mobile sur la moto, le circuit est tout petit,</p>	<p>A1</p> <p>A2</p> <p>A1</p> <p>B3</p>

<p>il faut vraiment avoir un pilotage très incisif très rapide, sans donner d'éléments négatifs à la moto. Donc la ça va être compliqué, mais va falloir que je passe des points de freinage. Je vois qu'entre le repère de frein ici, entre 200m et 150, j'arrive à freiner. Donc je vais vraiment essayer de freiner de plus en plus tard, bon je me dis que le panneau 150 il est très loin, mais je pense que je peux aller le chercher. Je vais aller le tester petit à petit. Ici pareil, le premier virage à 100m là, je freine un peu près à 120/130m, et là je vois que j'ai du mal à passer la courbe.</p>	<p>B1 C1 B3 C1 C3</p>
<p>I : tu es plus seul que ce matin.</p>	
<p>E : oui la je vois qu'il y a un peu moins de monde sur la piste. Je ne sais pas où ils sont, mais je suppose que je vais les retrouver rapidement. Donc ce n'est pas plus mal. Je vois déjà que la moto commence déjà à bouger de temps en temps, c'est que je suis déjà en train d'attaquer. Ici c'est un freinage très dur là, je vois que je me suis loupé déjà.</p>	<p>C1 C1</p>
<p>I : a quoi tu vois que tu as loupé ?</p>	<p>E2</p>
<p>E : parce que le point de corde dans le droit, c'est vraiment là où on va chercher le vibreur sur l'intérieur, d'ailleurs je n'ai même pas réussi à aller le chercher. Là on voit que là non plus je n'ai même pas réussi à aller le prendre. Ce qui veut dire que je suis rentré un tout petit peu trop vite. Soit je suis rentré trop tard, soit je n'ai pas pris l'entrée de virage de la bonne façon, donc c'est bien c'est que je suis déjà en train de tenter des choses. Là je freine tard, je fais attention aux autres quand même. Là je casse bien ma trajectoire je ré accélére très fort ici, j'ai remarqué que j'avais un gros gros point fort par rapport aux autres, donc je ne vais pas trop tenter de ré accélérer plus fort. Car je vois que je suis déjà un peu à la limite. Là je vois un de mes collègues, Matthieu, qui s'est un peu loupé là, donc je vais essayer de passer devant lui rapidement et essayer de lui montrer l'endroit. On va inverser les rôles par rapport à ce matin, je vais passer devant pour lui montrer les bonnes trajectoires ce coup ci. Et faire en sorte qu'il puisse me suivre, que je fasse le lièvre, donc va falloir qu'il attaque un peu pour pouvoir prendre la cadence et essayer de me suivre. Voilà, là ici, j'ai réussi à choper le point de corde, j'ai une bonne trajectoire, je ré accélére bien, ici je penche très tôt, je vois que je reviens petit à petit. Le virage n'est pas parfait car je n'ai pas réussi à bien ré accélérer mais c'est pas mal. Là je mémorise que le point de repère c'est après les 200m, mais comme il y a des gars devant, ils ont beau être loin, je freine un peu avant le 150m, on voit que ça bouge beaucoup.</p>	<p>C1 C3 C1 C3 B2 C2 E1 E1 C1 C3 B1 B3</p>
<p>I : quelles sont les raisons pour que la moto bouge ? C'est le pneu arrière qui part ?</p>	
<p>E : c'est le pneu arrière qui voilà, je suis sur une roue, donc la roue</p>	

<p>arrière, comme elle est en l'air, elle a envie de passer soit à droite soit à gauche donc je passe mon temps à la tenir. La on voit que la moto est complètement en travers, donc j'arrive quand même à prendre ma courbe plutôt bien, vu le freinage que j'ai fait.</p>	C3
<p>I : quel est ton ressenti quand elle est en l'air ?</p>	C1
<p>E : bah c'est un peu grisant, il y a un petit côté amusant, c'est des bonnes sensations, on a de bons pics d'adrénaline à ce moment là, on sait qu'on est à la limite, parce que la moto est à la limite de tomber donc euh, on sait qu'on roule vite, en plus de ça j'ai réussi à prendre la courbe derrière. Donc la j'ai du faire un sacré bon chrono je pense. (Coupure transition caméra entretien).</p>	A2
<p>E : ce coup ci j'améliore vraiment mes temps par rapport à tout à l'heure, ici j'ai pris une bonne trajectoire, donc la le fait de rouler beaucoup plus vite que les autres, ça me permet de les doubler tellement facilement qu'ils ne me gênent quasiment plus. Donc ça c'est bien. Là, petit à petit, on va voir un petit peu avant le panneau 150, ça bouge un petit peu moins que le tour d'avant c'est bon signe. Là j'ai cassé ma trajectoire, bien, j'ai pu ré accélérer à fond, on voit que l'avant est en train de lever. Le freinage le plus délicat, on voit que la moto bouge beaucoup moins, que je rentre plus vite que d'habitude d'ailleurs, on voit bien que je rentre très vite. Là ici, je freine encore un peu tôt, mais ça s'améliore aussi.</p>	C1
<p>I : et là tu la sentais comment cette troisième session ?</p>	C3
<p>E : bah là je crois que je n'avais pas regardé le chrono tout de suite non plus, mais déjà je trouvais que j'avais pris une bonne cadence, je roulais plus vite que tout à l'heure, je prenais un peu plus de risque aussi, les trajectoires étaient plus fluides, donc ça c'était vraiment sympa. C'était la plus agréable, je pense que la moto, et bin, bougeait moins, ça permettait de prendre encore plus de risque, de freiner plus tard, j'y arrive petit à petit. Donc la j'ai amélioré le chrono d'une seconde donc je suis arrivé à 1'08 "05 de mémoire. Ou 4 dixièmes, donc j'ai réussi à améliorer.</p>	C2
<p>I : je crois que cette session la était plus courte suite à un accident ?</p>	A2 B1
<p>E : oui, je crois que justement il y a eu un drapeau rouge, quelqu'un est tombé et la moto était dans une zone un peu dangereuse pour les autres donc euh, on a arrêté les 20 minutes de roulage avant. Pour justement l'aider à relever sa moto et nettoyer un peu la piste. Donc on s'est arrêté dans les stands. Ça a fait une petite coupure mais bon, ce n'était pas grave j'avais pu tester ce que je voulais faire, le chrono s'est amélioré, la on voit que la trajectoire est plutôt pas mal même si j'ai un peu loupé la sortie.</p>	C1
<p>I : et là tu la sentais comment cette troisième session ?</p>	C1
<p>E : bah là je crois que je n'avais pas regardé le chrono tout de suite non plus, mais déjà je trouvais que j'avais pris une bonne cadence, je roulais plus vite que tout à l'heure, je prenais un peu plus de risque aussi, les trajectoires étaient plus fluides, donc ça c'était vraiment sympa. C'était la plus agréable, je pense que la moto, et bin, bougeait moins, ça permettait de prendre encore plus de risque, de freiner plus tard, j'y arrive petit à petit. Donc la j'ai amélioré le chrono d'une seconde donc je suis arrivé à 1'08 "05 de mémoire. Ou 4 dixièmes, donc j'ai réussi à améliorer.</p>	C1
<p>I : je crois que cette session la était plus courte suite à un accident ?</p>	A1
<p>E : oui, je crois que justement il y a eu un drapeau rouge, quelqu'un est tombé et la moto était dans une zone un peu dangereuse pour les autres donc euh, on a arrêté les 20 minutes de roulage avant. Pour justement l'aider à relever sa moto et nettoyer un peu la piste. Donc on s'est arrêté dans les stands. Ça a fait une petite coupure mais bon, ce n'était pas grave j'avais pu tester ce que je voulais faire, le chrono s'est amélioré, la on voit que la trajectoire est plutôt pas mal même si j'ai un peu loupé la sortie.</p>	C1 A2
<p>I : et là tu la sentais comment cette troisième session ?</p>	C1
<p>E : oui, je crois que justement il y a eu un drapeau rouge, quelqu'un est tombé et la moto était dans une zone un peu dangereuse pour les autres donc euh, on a arrêté les 20 minutes de roulage avant. Pour justement l'aider à relever sa moto et nettoyer un peu la piste. Donc on s'est arrêté dans les stands. Ça a fait une petite coupure mais bon, ce n'était pas grave j'avais pu tester ce que je voulais faire, le chrono s'est amélioré, la on voit que la trajectoire est plutôt pas mal même si j'ai un peu loupé la sortie.</p>	A1
<p>I : et là tu la sentais comment cette troisième session ?</p>	C1
<p>E : oui, je crois que justement il y a eu un drapeau rouge, quelqu'un est tombé et la moto était dans une zone un peu dangereuse pour les autres donc euh, on a arrêté les 20 minutes de roulage avant. Pour justement l'aider à relever sa moto et nettoyer un peu la piste. Donc on s'est arrêté dans les stands. Ça a fait une petite coupure mais bon, ce n'était pas grave j'avais pu tester ce que je voulais faire, le chrono s'est amélioré, la on voit que la trajectoire est plutôt pas mal même si j'ai un peu loupé la sortie.</p>	C1
<p>I : et là tu la sentais comment cette troisième session ?</p>	E2
<p>E : oui, je crois que justement il y a eu un drapeau rouge, quelqu'un est tombé et la moto était dans une zone un peu dangereuse pour les autres donc euh, on a arrêté les 20 minutes de roulage avant. Pour justement l'aider à relever sa moto et nettoyer un peu la piste. Donc on s'est arrêté dans les stands. Ça a fait une petite coupure mais bon, ce n'était pas grave j'avais pu tester ce que je voulais faire, le chrono s'est amélioré, la on voit que la trajectoire est plutôt pas mal même si j'ai un peu loupé la sortie.</p>	C3

<p>I : au niveau performance, tu préfères qu'il y ait du monde devant ou personne devant ?</p>	
<p>E : bah le fait que, le problème c'est que là il y a beaucoup de monde sur la piste mais ils sont tous à un rythme plus lent que moi, donc quand ils sont devant moi, le problème c'est que je dois vraiment faire attention à eux. Donc au final je suis obligé de freiner plus tôt, de passer plus lentement dans les courbes, donc au final, ça me gêne complètement. Mais bon ce n'est pas trop grave. Tout à l'heure il y a eu 2/3 tours ou j'étais quasiment tout seul, ou je pouvais les doubler à des endroits, tiens regarde par exemple, là il me gêne complètement, c'est un peu dangereux pour tout le monde mais tout à l'heure j'ai pu doubler pendant 2/3 tours à des endroits qui gênaient vraiment pas, ça ne m'a pas fait perdre de temps, je ne les ai pas gêné eux non plus. Donc c'est assez difficile de changer de rythme, il y a un virage où je suis lent parce que je suis derrière eux, ensuite je les double, puis le virage d'après faut que je puisse rouler vite, et puis le virage d'après où il faut encore que je double ceux qui sont devant moi. Le fait de changer de rythme comme ça c'est assez compliqué à gérer parce que c'est quand même compliqué d'avoir un rythme complètement instable. On perd ses repères aussi.</p>	<p>B2 B3 C1 C2 B2 B3 C2 E3</p>
<p>I : en quoi c'est compliqué ?</p>	
<p>E : bah c'est comme tous les sports. A un moment donné, le fait d'avoir un rythme stable c'est plus facile, ça permet de progresser plus facilement. Car là il y a un virage où je suis obligé d'aller plus lentement après je suis obligé de rouler vite, puis de rouler lentement, voilà on perd les habitudes. Psychologiquement, on sait plus aller, on a plus la même vitesse, là je passe moins vite cette courbe là, donc à l'arrivée la courbe suivante je vais être plus lent. Donc je vais devoir freiner plus tard, les repères de freinages changent à chaque fois, c'est perturbant en fait. C'est perturbant en un point où on ne se sent plus trop en sécurité par rapport aux autres. Parce que là j'ai beau essayer de faire attention à eux quand ça double, à un moment donné je me dis que voilà, ils peuvent faire un écart, tout simplement tomber et m'embarquer avec eux, ou même l'inverse. Je peux tout simplement tomber et les faire tomber eux. Donc là je suis derrière lui, je me dis que le freinage d'après est assez dangereux parce qu'on arrive très vite. Là je ne sais pas quand il va freiner, je ne sais pas comment il va faire, il est en train de doubler un, donc bah voilà je freine, j'en double deux, et je remarque que celui-ci il est encore là, donc je ne comprends pas. Là, ça aurait pu être dangereux. On a vu la moto était complètement en glisse de partout, elle était un peu en vrac, ça aurait pu être dangereux. Donc là je double, je suis encore en train de me concentrer sur ma façon de piloter. Et 2 ou 3 virages plus tard, je vois que les gars qui sont un peu devant là, je me dis que bah voilà je vais encore être bloqué avec eux. Cette séance là, c'était compliqué d'améliorer le chrono parce que j'ai passé mon</p>	<p>E3 C3 C1 B1 A2 A2 B2 C1 C2 C2 A2 B2</p>

<p>temps à doubler. Ah tiens, là la trajectoire était plutôt bien. Je passais mon temps à penser à eux plutôt qu'à penser à moi et à trouver la limite sur la moto.</p>	<p>B3 C2 C1 A2</p>
<p>I : du coup, quand tu penses moins à toi tu es plus performant ?</p>	
<p>E : bah oui, car je suis obligé de doubler ma zone de sécurité parce que je suis obligé de faire attention à moi de ne pas tomber, de faire attention à eux de ne pas les gêner, ni les bousculer non plus. Donc au final, je ne suis même pas en train de tester pour m'améliorer car je ne peux pas. Je suis en train de les éviter, de passer à droite à gauche.</p>	<p>E3 C2</p>
<p>I : tu ne peux pas ou tu ne veux pas ?</p>	
<p>E : non je ne peux pas. Je les double hein, mais il y a des moments où je ne peux pas leur taper dedans pour les doubler, donc euh, il faut quand même que je trouve un endroit où je peux les doubler facilement, soit à droite soit à gauche, et pendant ce temps là je ne peux pas travailler sur le fait freiner sur l'angle. La on voit que j'arrive assez vite dans cette courbe, s'il y avait quelqu'un devant moi, je n'aurai jamais pu faire ça, parce qu'on aurait déjà eu un accident. La je vois que j'ai freiné assez tard par rapport à d'habitude, la trajectoire est plutôt pas mal, ça tourne bien. La on voit que la moto glisse pas mal en sortie de virage, que la caméra qui bouge. Donc là pendant un ou deux virages j'ai atteint la limite, et là j'arrive au freinage, je suis obligé de freiner plus tôt. Et là je me dis bah voilà les deux ils sont là. Donc je vois que ceux-ci roulent relativement vite quand même, ils roulaient plutôt fort tout à l'heure. Donc je vais essayer de les doubler facilement mais je fais attention à eux. Là je repère que le R6 de gauche, qui va plutôt vite, je l'avais déjà repéré ce matin. Et j'ai un autre collègue à moi avec un Kawa rouge qui est devant lui, qui roule relativement vite aussi, donc on va voir s'il a le circuit en tête. Je vois qu'à priori non car c'est sa première journée à lui aussi.</p>	<p>B2 B3 C1 C3 C1 B2 C2 B2 B2 B3</p>
<p>I : donc tu les doubles et ?</p>	
<p>E : donc la je me dis ça y est, il n'ya plus personne, donc la, voilà, on va essayer de faire un tour chrono pour voir, ce freinage est toujours aussi compliqué, j'ai essayé deux trajectoires, une fois je suis passé à droite, une fois je suis passé à gauche, pour voir en sortie du virage ce qui passe le mieux.</p>	<p>C3 C1</p>
<p>I : et ?</p>	
<p>E : à priori ça a l'air d'être kif kif pareil mais le fait de casser la trajectoire et de sortir un peu plus vite à droite de la courbe, ça me permet de passer plus rapidement le virage. Donc ici je rentre très fort, je suis obligé de pencher très tôt parce que la j'ai failli aller carrément trop vite. J'ai réussi à passer la courbe, la chicane est plutôt rigolote à passer mais elle est très petite.</p>	<p>E3 C1</p>

<p>Ici j'ai loupé je n'ai pas réussi à ressortir bien du virage. Ce qui va me donner une mauvaise vitesse de pointe.</p>	C3
<p>I : et donc ce tour chrono tu l'as fait là ? Dans cette session la ?</p>	
<p>E : non je n'ai pas fait le meilleur temps ici, mais j'ai quand même réussi à faire un de mes tours les plus rapides tout de même. Je me dis que c'est déjà pas mal, même si le chrono s'est pas amélioré j'ai vu qu'il y a des endroits où je passais plus vite, comme ce virage là j'ai réussi à le passer plus vite que tout à l'heure. Là on voit que je suis rentré avec une bonne vitesse, je reviens un tout petit peu à droite, ici, voilà, parfait. Je ré accélère bien, le freinage ici est pas mal du tout, la trajectoire est un peu plus fluide, je reviens bien à gauche, voilà. Je rentre tranquillement maintenant, la séance est finie.</p>	A2 C3 C1 C1 C3
<p>I : donc la ce coup ci tu n'as pas fait de tour gratuit.</p>	
<p>E : non, la ce coup ci, la je me dis que je vais rentrer tout de suite quit à rentrer un tour trop tôt, je crois que c'est ce qu'il s'est passé à cette séance à, je suis rentré trop tôt. Mais ce n'est pas grave, au moins je suis rentré avant de me faire engeuler. Parce que le problème, c'est que la sortie du virage où je ressors très bien la bas, à 50m plus loin c'est là que le commissaire de piste nous dit si c'est fini ou pas, le problème c'est qu'à ce moment là, je suis tellement en vrac sur la moto parce que la moto guidonne, elle est en train de lever, elle part en Wheeling, ou elle patine de l'arrière, je suis concentré à tenir la moto, plutôt que de regarder vers la gauche, pour savoir quel panneau il est en train de nous montrer, donc euh, c'est vrai que pour moi c'est un peu compliqué à cet endroit là. Parce que les autres, ils voyaient bien mais pas moi.</p>	A2

Session performante	Codage
<p>I : ensuite, quatrième et dernière session, c'était quoi l'objectif ?</p>	
<p>E : bah la c'était simple. Dans la troisième session je n'ai pas pu améliorer le chrono. Mais j'ai vu qu'à des virages, je pouvais passer plus vite, donc là il n'ya pas de choix de toute façon, c'est la dernière séance, je tente le tout pour le tout on va dire. Même si je ne suis pas la pour tomber. Je sais qu'il y a des endroits où voilà, j'espère qu'il n'y aura pas grand monde sur la piste, la moto est relativement bonne. Même si la moto, les plaquettes de frein étaient vraiment usées, j'avais une petite appréhension quand même car le frein avant n'étaient pas exceptionnel. J'aurai du mettre des plaquettes neuves mais bon je n'avais pas le temps. Et il n'y avait pas lieu d'être car la moto freinait suffisamment bien quand même. Il n'y avait pas de compétition donc euh, ça ne servait à rien. Ça permettait d'économiser un peu aussi. Mais bon dans la tête,</p>	A3 A4 E3 A4 E3 A4

vu le freinage qu'il y avait la bas, c'était un peu...chaud.	
I : des plaquettes neuves ce n'est pas aussi pénalisant que des plaquettes à moitié mortes ?	E3
E : ah non, les plaquettes de compétition neuves ça freinent bien tout de suite. C'est mieux. Mais bon la comme mes plaquettes étaient usées, on sentait qu'il y avait un freinage qui n'était pas très efficace. Donc je me suis dit : dernière séance, j'espère qu'il n'y aura pas grand monde parce que je vais vraiment attaquer, je vais vraiment tout donner, la je vais vraiment mettre la moto en glisse dans tous les sens, autant freiner fort sur l'angle, quit à sentir l'avant qui commence à déraper un peu, l'arrière ça va glisser dans tous les sens à la ré accélération. Faut que je penche le plus possible et le plus vite aussi, le circuit est tout petit donc vraiment que j'arrive à prendre l'angle maxi le plus rapidement possible. Pour gagner en vitesse de passage en courbe, pour avoir une meilleure ré accélération et donc un meilleur chrono. (vidéo lancée).	A3 A3 A3
I : d'accord. Comment s'est passée la quatrième session ?	C2
E : plutôt bien, car le début de la session, je sais que j'ai doublé pas mal de monde encore, je n'avais pas vraiment l'impression d'améliorer le chrono même si j'avais fait de très bons temps. J'ai remarqué que sur la fin, soit il y avait un peu moins de monde sur la piste, soit c'est moi qui ait tout lâché, j'ai réussi à passer un cap. Il y a des virages que je passais vraiment très très fort, la moto glissaient limite des deux roues en même temps sur certains virages bosselés. Le genou, de toute façon il y avait tout qui frottait, le genou, le cale pied... j'avais vraiment un angle maxi, c'était vraiment impressionnant. La je sais que dans les derniers tours, la ou il y avait vraiment le moins de monde et la ou j'ai poussé au maximum mes limites, j'ai vraiment descendu le chrono, je suis passé en 1'04"4 je crois. J'ai fait deux trois tours d'affilé très très rapide parce que à priori je ne connais pas le record de piste mais je sais que...	A3 A4 E2 A3
I : 1'04	A4
E : 1'04 aussi. Donc c'était vraiment très rapide pour un 600. C'est vraiment bien.	
I : du coup, on te double.	C1
E : je ne sais même plus qui c'était donc moi la je sors des stands. Je commence à rouler, à chauffer un peu les pneus, car on est parti un petit peu en retard, ils nous ont laissé en pré grille. Du coup les pneus sont pas très très chaud, donc la je pars pour un tour ou deux tranquille. Histoire de ne pas prendre de risque pour ne pas tomber. J'attends également Matthieu qui est derrière moi, et également un autre collègue avec un Kawa rouge pour	E3 C3 E1 C3

<p>justement aussi leur montrer les trajectoires. Donc on va rouler ensemble pendant 2/3 tours. Comme je suis parti devant, j'attends un peu qu'ils arrivent derrière moi. Je n'accélère pas beaucoup dans la ligne droite.</p>	
<p>I : a quoi sais tu que les pneus sont chauds ?</p>	E3
<p>E : ah bah ça, on verra bien. Dans la courbe, si les pneus commencent à glisser c'est qu'ils ne sont pas assez chauds. Donc la les pneus ils sont déjà à température correct hein, disons que le premier tour ne sera pas exceptionnel par ce que sinon je tombe par terre. Je suis obligé de faire un tour rapide, puis de plus en plus vite, pur que vraiment les pneus montent en température petit à petit. Et au moins le fait de faire trois quatre tours très rapides, je sais qu'à partir de là, je peux vraiment pousser les pneus à l'extrême limite. Ils sont suffisamment à température pour pouvoir accepter ça. Sinon les pneus décrochent d'un coup sec et on est par terre. Le fait qu'ils soient bien chauds justement, ils ne décrochent pas, ils ont tendance à glisser un petit peu. Ça permet de rester en dérive quelques mètres, ça permet de garder la moto en glisse et de continuer la courbe sans tomber. Donc la je n'accélère pas trop, mais j'essaye quand même de freiner tard, de prendre vite les courbes, pour que mes collègues derrière essayent de vite prendre la cadence.</p>	E3
<p>I : avec l'emplacement de la caméra, on dirait que tu penches plus que la session d'avant.</p>	C1 C3
<p>E : ah la il y a de grandes chances oui. C'est à cette session la que j'ai vraiment cherché à pencher le plus possible. Je fais exprès de ne pas accélérer beaucoup, du coup je suis obligé de compenser dans les courbes et d'aller plus vite. Donc la mes deux collègues viennent de me doubler, donc impeccable. Ils sot chauds déjà, donc on va commencer à faire pareil.</p>	E1
<p>I : ça te fait quoi de te faire doubler ?</p>	C3 C1
<p>E : bah la rien parce que c'était fait exprès. Parce que dans la ligne droite je n'accélérais même pas. Mais la je suis content, je vais voir comment ils réagissent devant. Je vois que Steven, avec la moto rouge devant, commence à prendre le large un petit peu, je vois que Matthieu a du mal à suivre. Je vois même qu'il est même en délicatesse parce que sa moto bouge déjà. La je vois qu'il prend une belle trajectoire, par rapport à ce matin, c'est vraiment beaucoup mieux. Donc c'est bien lui aussi s'améliore. Ici c'est pas mal du tout, il ose ne pas pencher beaucoup encore mais c'est quand même pas mal du tout. Et une belle position en plus, avec un pilotage assez incisif. Je pense qu'il va continuer à progresser et à aller de plus en plus vite. La il a de très grandes bases de pilotage. La j'étais assez content de lui. Bon la je me suis dit : bon maintenant ce n'est pas le tout, je vois Steven qui commence à prendre le large, je voulais rouler un petit peu avec Matthieu, mais la ça y est à partir de</p>	C3 B2
	B3 A2
	C1 A2
	B2
	B2
	B3
	E1
	E1
	B2 C1
	B2

<p>maintenant, je vais regarder comment il roule, trouver une ouverture et le doubler assez vite. Et moi aussi c'est ma dernière séance, il va falloir que j'attaque, parce que j'ai quand même un chrono à faire tomber.</p>	C2 A1
<p>I : tu as un meilleur chrono que lui et tu restes derrière</p>	
<p>E : oui, pour voir ses trajectoire, au moins lui il aura la vidéo, la je sacrifie quelques tours pour moins rouler mais au moins il pourra se voir lui-même sur la vidéo plus tard. Et moi je mémorise ou il passe comme ça je pourrais lui dire tout à l'heure qu'est ce qu'il a fait de bien ou qu'est ce qu'il a mal fait. La je vois Steven qui continue à prendre un petit peu de distance, je vois Matthieu qui attaque pas mal. Moi pendant ce temps la, je m'entraîne aussi, je vois qu'il bouge un petit peu, je fais attention. La il est mal ressorti et je suis mieux sorti que lui, donc la normalement je ne sais plus quand je l'ai doublé, ça ne devrait pas tarder. Voila j'ai coupé les gaz, j'attends un petit peu, il freine trop tôt, tant pis pour lui, donc la je vois c'est parti. Tant pis pour Matthieu. Je vais aller chercher Steven qui est 100m devant. Je sais qu'il roule vite aussi, donc on va voir combien de temps je vais mettre à le rattraper. C'est un bon point visuel de l'avoir devant moi. La je m'entraîne à pencher beaucoup plus que tout à l'heure. Bah la le problème c'est que tout à l'heure je roulais avec un faux rythme, pas trop trop vite, donc la fait que je récupère un peu ce rythme la visuel, donc euh, il faut aussi quelques virages le temps de me remettre en jambe, parce que c'est un peu compliqué.</p>	E1 E1 B2 C3 C1 B2 C2 E2 A2 C3
<p>I : et de le savoir devant, ça te faisait quoi ?</p>	A2 E2
<p>E : c'est motivant ! C'est un petit challenge. Je sais qu'il roule vite. Ça fait longtemps que je n'ai pas roulé avec lui. Ça fait un peu plus d'un an, je ne sais pas si il a progressé lui aussi. Je ne savais même pas d'ailleurs si j'étais capable de le rattraper. Normalement j'étais plus rapide que lui, mais je me dis qu'il s'est peut être amélioré. Donc la maintenant on va voir ça.</p>	E3
<p>I : tout ce que tu avais en tête c'était ça ? Le doubler ?</p>	B2 A1
<p>E : oui ! Je vois qu'il double tout le monde aussi. Donc la on but c'est de le doubler, de le rattraper, de le doubler, aussi j'ai remarqué qu'il n'était pas très fort à ce freinage la et moi c'est l'inverse, donc c'est un endroit ou je peux le rattraper. La on voit que je freine bien tard, on voit que la moto je la stabilise même si elle est un peu en vrac. Je vois qu'il attaque aussi lui, qu'il cherche de belles trajectoires.</p>	B2 C1 B2
<p>I : et tu t'en fous qu'elle soit en vrac à ce moment là ou pas ?</p>	C3
<p>E : oui, complètement. La je sais que de toute façon, je sais à l'avance qu'elle va être en vrac. Au moins, je cherche à trouver une bonne position,</p>	C1

<p>gagné sur la moto, la tenir la plus possible avec les jambes pour éviter qu'elle balaye de trop de l'arrière. Et pouvoir rentrer vite dans la courbe. Si j'arrive vite dans la courbe, en travers et que je me mets à pencher trop, c'est la chute assurée. Donc il faut que j'arrive à la stabiliser juste avant de toucher le genou par terre. Pour avoir une vitesse de passage en courbe correct et donc avoir un bon timing et donc de gagner du temps. La je vois que Steven est un peu gêné par les autres. La il double. On voit qu'il y a un 1000 devant nous, donc on se fait larguer tous les deux car lui aussi est en 600. La je vois que tout le monde freine trop tôt, tant pis, moi je ne suis pas la pour rigoler, je suis en mode attaque aussi, donc la il faut y aller. La, la trajectoire est plutôt pas mal.</p>	C3
<p>I : et en mode attaque, tu l'as doublé, ça veut dire quoi ?</p>	B2
<p>E : bah lui il a freiné trop tôt, mais je pensais qu'il allait freiner un peu plus tard, mais il devait faire attention au 1000 CBR que je viens de doubler. La je me dis je viens de doubler, de toute façon je ne suis pas la pour l'attendre donc au contraire, je vais vraiment tourner la poignée à fond pour voir si il est capable de me suivre aussi. Et on verra bien si dans un tour ou deux il est encore la, mais à priori, non. (Coupure transition caméra entretien). A partir de la j'ai cherché à faire, bah la, lui, il a carrément failli me sortir involontairement. J'ai mis les roues à 2cm de l'herbe.</p>	C2
<p>I : il l'a fait exprès ?</p>	C1
<p>E : non, il ne l'a pas fait exprès. Il était trop lent et en plus je ne sais pas pourquoi, il a du se faire peur ou sa moto a bougé, il s'est écarté. Alors que moi, j'allais le doubler à l'extérieur, j'ai été de m'écarter encore plus et j'ai failli rouler dans l'herbe. J'ai failli tomber bêtement. A cause de ça. C'est pour ça que depuis ce matin, je fais attention aux autres, parce que se qui aurai pu arriver la, c'était une simple gamelle à la con qui aurai pu finir mal, juste pour un petit écart d'un mec qui s'est fait peur à côté. Donc bref, ce n'est pas grave, un virage après c'est déjà oublié. On a pas le temps, faut attaquer.</p>	C3
<p>I : déjà oublié ?</p>	E2
<p>E : là, oui c'est déjà oublié. La, il faut. J'ai vraiment hâte, en plus j'avais la niaque. Je sentais vraiment que je pouvais améliorer le chrono, fallait juste que je trouve le temps de faire un tour, où il n'y avait personne pour me gêner. Et la je reviens sur qui ? Je crois que c'est Matthieu d'ailleurs ...ah non ! C'était un autre. Bon, bah impeccable, il ne m'a pas trop gêné car il s'est loupé. La, j'arrive très vite, je suis obligé de rétrograder sur le virage bosselé, la moto tremble.</p>	A2
<p>I : donc la tu es tout seul</p>	A1
<p>E : oui la je suis un tout petit peu tout seul. Je me permets de rechercher</p>	B2
	C1
	C1 C3

un angle maxi sur cette toute petite chicane la, je vois que ça ré accélère bien.	C3
I : ça penche plus que d'habitude.	
E : ouais, là non seulement je penche beaucoup, mais en plus je penche très tôt, ce qui est assez compliqué à faire, mais ce qui me permet aussi de gagner de la vitesse de passage en courbe. La je vois que j'ai un petit peu de champ libre, j'ai juste un gars devant, faut vraiment que je freine tard.	B2
I : c'est la ou tu as fait ton chrono je crois.	
E : c'est dans les derniers tours, je ne sais plus combien de tours il reste. Mais à mon avis il doit en rester encore quelques uns. La je sais qu'à ces tours là, j'ai égalé mon meilleur temps de la journée. Et la je tente des freinages un peu plus tardifs, je vois que lui aussi il se loupe un tout petit peu. Donc eux aussi, ils sont à la limite. Comme moi, à priori, je le rattrape, si lui il est en train de se louper, je me dis qu'au rythme dans lequel j'étais, c'était plutôt pas mal.	C1 B2 B3 A2
I : la on voit bien que l'arrière de ceux de devant part en vrille.	
E : ouais	
I : c'est lié à quoi ?	
E : dans le gauche ?	
I : oui	E2
E : c'est le virage, il est bosselé c'est impressionnant. Les deux roues qui sont en train de décoller du bitume tellement c'est bosselé. Du coup, quand on arrive sur la courbe, on est vraiment penché et c'est un endroit ou on doit en plus freiner. Donc on arrive sur les freins, a moto est en train de sauter sur place. C'est vraiment un coup à tomber par terre bêtement. La on est tous en train de faire attention. La je vois qu'il y a un 1000 qui essaye de doubler, mais j'ai fait exprès de freiner plus tard que lui, pour bien fermer la porte, pour lui faire comprendre que ça servait à rien de me doubler dans la ligne droite, car il allait se faire doubler aussitôt. La, j'ai freiné très tard, on voit que j'ai limite toucher le rupteur, je suis obligé de pencher très tôt.	B2 C3 C1
I : le rupteur ?	C3
E : oui bah voila. A un moment donné, le régime, le moteur, il fait une coupure. Pour justement pas que le moteur se casse. Donc la j'arrive complètement en vrac, j'ai freiné très très tard, mais ça m'a carrément aidé à trouver cette bonne trajectoire que j'essayais de faire depuis le début. La moto patine de l'arrière, ça secoue dans tous les sens. La je suis vraiment, la ça va	C1 C3

vraiment vite la je trouve. Ça doit être à ce moment la que le chrono a du	C3
tomber parce que on voit que c'est mieux que tout à l'heure. Je passe vraiment	A2
vite, on entend même le moteur qui est plus haut dans les tours, ici, la	C1 C3
trajectoire elle est bien bonne en sortie du virage. Là, ça change déjà de tout à	C1
l'heure. Et la je sais que je ne suis pas du tout dans le même état d'esprit que	C1
dans le reste de la journée. Parce que la je suis vraiment énervé dans la moto.	C1
Je suis vraiment, j'ai vraiment la niaque, j'ai le couteau entre les dents, donc il	B2
faut que j'attaque le plus possible. Ici, je vois que la trajectoire est plutôt bien,	C3
je ré accélère très fort, je suis même obligé de mettre du poids sur le guidon	C2
pour empêcher que la moto se lève. Sinon je pars en roue arrière en sortie de	C3
virage et c'est un peu dangereux. La je freine un peu tard, je me loupe, et je vois	C2
que les deux de devant aussi. Je me dis : Oulla, ici, il y a quelqu'un qui va	C3
tomber. Donc je fais attention. Personne ne tombe mais on va quand même	B2
faire gaffe. Donc la, on voit que la trajectoire est beaucoup mieux que les	A1
autres, la preuve ça me permet d'en doubler un tout de suite. Donc ici, on	
arrive dans la zone bosselée, comme il y a quelqu'un devant et que tout à	
l'heure j'ai failli me sortir à cet endroit là, on va faire gaffe. Ici, je n'ai pas du	
tout la même trajectoire que lui, et la preuve je remonte sur lui, donc ça veut	
dire que j'ai la bonne trajectoire. Et lui il se loupe un petit peu.	
I : et la qu'est ce que tu te dis quand tu sais que c'est tes derniers tours ?	
E : bah je me dis qu'il est temps qu'il dégage de la, qu'il me laisse de la	A2
place, pour que je puisse rouler et aller tenter des choses. Parce que là pour	B2
l'instant, il me fait perdre du temps, donc la, il faut que j'aille trouver un peu de	C2 B2
place. Donc la ça m'énerve un peu car depuis le début de la journée j'ai passé	C2 B2
mon temps à doubler tout le monde. Il faut que je trouve rapidement un	C3
endroit pour rouler facilement. Et c'est quasiment pas le cas. La je vois qu'il se	
loupe donc je vais essayer d'en profiter. Hop, voilà. Lui il a freiné assez tard,	
donc j'ai été obligé de plonger très tard, ça m'a fait louper la courbe. Mais bon,	
ce n'est pas grave. Au moins, je l'ai doublé. Ici, il y a encore le gars en rodage	
donc je vais voir ou il passe. On va être gentil, et on ne va pas faire de trucs	C3
dangereux. La trajectoire est bonne ici, sur cette chicane,	C1
I : on voit que tu es plus près que d'habitude.	B2 C1
E : ouais, ici, la façon de passer la chicane est très bonne. J'arrive à bien	
revenir sur la droite ce qui me permet de ré accélérer très tôt. Et comme je	
peux ré accélérer tôt, je peux avoir une meilleure vitesse de pointe. La, lui	C1
pareil, il va me gêner, donc je ne sais pas ou freiner, et pus tôt. Voilà j'ai freiné	B2
plus tôt, je perds du temps. Et c'est encore un freinage qui sert à rien parce	B3
qu'au final, j'ai perdu du temps. Mais ce n'est pas grave. On attaque quand	
même, on progressera dans d'autres portions. La j'arrive à arriver plus vite	
dans les courbes que tout à l'heure. Je ré accélère bien fort. Et je suis encore	

<p>obligé de faire attention à l'autre devant. C'était le R6 bleu de ce matin qui roulait vite. Donc là, je vois que soit il a ralenti, soit c'est moi qui est accéléré. Et vu les chronos que j'ai fait à ce moment là c'est moi qui est vraiment accéléré. Là, j'aurai pu le doubler mais ça aurait été un peu dangereux. En dépassement de course, j'aurai pu faire, mais en session libre, c'était trop dangereux. La il passe bien cette courbe, il me sert un petit peu de lièvre aussi, la je prends un point de repère. La je me dis qu'il faut absolument que je le double maintenant. Je vois qu'il n'a pas un bon moteur, à priori, ou il s'est loupé. Il s'est loupé, je pense sur le passage de rapport.</p>	E3 B3 B1 C2 B2
<p>I : c'était quoi ton ressenti à ce moment là ?</p>	B2
<p>E : bah là pareil. En train de chercher une session. Là je dois faire attention à lui, je ne sais pas ou passer. Je passe mon temps à faire attention aux autres. La, ça commence sérieusement à m'énerver parce que faire attention aux autres c'est bien gentil, mais à un moment donné, je suis la pour progresser. Donc il faut que je trouve quelques virages libres ou je peux rouler seul, pour tenter des choses. Car je ne peu pas tenter des choses à côté d'eux. C'est un coup à tomber. Donc là, voila, il me gêne un petit peu aussi. J'ai été obligé de le doubler là. La c'est un peu compliqué, car le virage est sur les bosses et il est tout petit. Donc la sortie du virage est compliquée car à la remise des gaz la moto bouge beaucoup.</p>	A2 B2 C2 C1 C2 C3
<p>I : tu as l'air d'avoir réussi la pourtant.</p>	C3
<p>E : ouais, ouais, ce n'était pas trop mal, mais je ne pense pas que c'était le plus rapide. Parce que la moto, le fait de doubler à cet endroit là, ça créé énormément de mouvement du train avant. Et je l'ai senti plusieurs fois glisser, mais à chaque fois, je la rattrape. Mais bon des fois, je me dis que je ne vais pas y arriver. Ici, je pousse un peu le freinage, je prends une bonne vitesse ici, je ré accélère fort, et je me dis que lui il faut absolument que je le double avant le prochain virage parce que sinon il va me bloquer encore. Voilà je le double. Et je me rends compte que celui-ci il est encore là, et il me gêne aussi. Il s'est loupé, j'en profite pour le doubler. Et la je me dis c'est bon, il y a 100m de libre, je freine tard ici, je lâche les freins très tôt, ça me permet d'avoir une bonne vitesse, je reviens bien, je ré accélère très tôt. On entend la moto qui se lève. L'arrière qui patine ici. La on entend la moto qui bouge sur les bosses. La, j'arrive à bien tourner dans cette chicane, je tourne bien, je ré accélère fort. Voila, je re vais bien chercher le point de corde, ici je peux ré accélérer très tôt. Du coup je vois que je peux même passer la troisième plus tôt que tout à l'heure. Ça veut dire que je suis vraiment bien sortie. La c'est vraiment bon signe pour faire un bon chrono. Je vois qu'ils sont un petit peu loin, donc je ne vais pas freiner trop tard, voila, je suis déjà sur lui. Donc je me dis que je vais</p>	C1 C2 B2 C2 C1 C3 B2 C1 C3

<p>être obligé d'aller à gauche je casse ma trajectoire à droite, du coup je ré accélère un peu moins bien que d'habitude mais bon au moins, je le double déjà. Ici, j'arrive, la moto est encore en glisse. Mais la je trouve une belle trajectoire, j'arrive à bien rester à l'intérieur, on entend le moteur qui est un peu plus dans les tours que tout à l'heure c'est bon signe. Ici, pareil, on voit que la moto est penchée beaucoup plus tôt. Ça me permet de revenir bien ici. La moto est déjà en train de bouger, on voit que la moto est en train de bouger dans tous les sens et que ça patine. Ici je fais attention sur les bosses. La on voit que si je passe bien, la moto penche vite, je prends bien le point de corde, la moto bascule très vite de l'autre côté, donc ça c'est très bon signe. Donc c'est là à mon avis que je fais mon meilleur temps. Car là, le gars devant me sert de lièvre.</p>	C3
<p>I : en quoi c'est bon signe ?</p>	C1
<p>E : parce que la mettre rapidement de l'autre côté c'est dur à faire. La moto pèse 180kg quand même, plus mon temps de transition droite/gauche est rapide plus la moto prend sa courbe rapidement. Donc il n'y a pas de temps mort. Plus la moto est droite, bah la moto elle ne tourne pas. Donc bon, faut pouvoir pencher le plus vite possible. C'est ça qui est un peu dangereux car c'est un coup à tomber. La j'ai fait un bon tour chrono je pense, c'est peut être la que j'ai fait un des meilleurs. La on est en train de doubler un 1000 R1. Lui il attaque aussi devant, c'est pas mal. Il a une trajectoire un peu sympa aussi.</p>	B2
<p>I : ça frotte dans tous les sens.</p>	E3
<p>E : ouais, c'est rigolo. J'étais en train de sourire. Je me disais enfin un mec qui attaque un petit peu, c'était marrant. Ça me faisait plaisir de me bagarrer un peu avec lui. Et la j'ai vu qu'il freinait un petit peu plus tôt donc j'ai tenté un bon freinage tardif, il était un peu limite ce freinage la, mais il devait être dégouté lui, quand il a du me voir passer la, il ne devait pas s'y attendre. Donc la maintenant je lui sers de lièvre, va falloir que je mette du gros gaz, et la je me dis, il y a un mec derrière, je vais faire en sorte de le larguer le plus vite possible, pour le dégouter ! Et en plus la devant, je vois qu'il n'y a plus personne ! Je me dis c'est le moment ou jamais. La on voit que je freine très tard.</p>	A2
<p>I : c'est quoi l'intérêt de le dégouter ?</p>	B2
<p>E : oh bah c'est toujours sympa de dégouter un adversaire (rire). Psychologiquement, ça permet un peu de le rabaisser donc c'est toujours un point fort pur moi. La je vois que j'arrive vraiment vite. J'ai passé une très bonne sortie de virage juste avant. La je rentre très fort, la moto a beaucoup d'angle, je passe bien la corde à l'intérieur, on entend le moteur qui gueule bien, j'ai une bonne vitesse ici. La je m'élargis bien, ça me permet de bien</p>	C1 C2
	C1
	A2
	A1 C1
	A2 E3
	C1
	C3
	C3

<p>revenir sur la gauche. La, pareil, le moteur est dans les tours, ça bouge beaucoup mais on voit qu'il y a beaucoup de vitesse. La on voit qu'il y a pas mal d'angle sur les bosses, j'ai pas mal osé. La j'étais un peu en travers, mais ça passe quand même. Et la ça devient dur, car la moto a bougé énormément, mais j'arrive quand même à passer, la j'essaye de faire revenir la moto, j'y arrive et la je me dis : Oulla le tour, il va être bon ! Quasiment tous les virages étaient très bien passés. Avec beaucoup de vitesse. Beaucoup d'angle. Donc la c'était vraiment...c'était génial ! Donc je vais essayer de refaire pareil, mais la je vois qu'il y a trois gars devant, je me dis que ça va être compliqué. La on voit bien que je vais chercher chaque limite, que je suis à la limite d'aller dans l'herbe. La moto on voit qu'elle a un peu bougé au freinage, et la je crois que c'est fini.</p>	C3 A2 A2 B2 B3
<p>I : il y avait que là ou tu pouvais tester les limites ?</p>	C2
<p>E : bah oui, on a bien vu que les tours d'avant, j'étais toujours en train de doubler 3 ou 4 pilotes par tour, donc tant que je double je ne peux pas, je ne peux pas doubler en faisant des tentatives suicide, c'est un coup à ce que j'embarque tout le monde c'est trop dangereux. On n'est pas la pour se casser les jambes donc euh, dès qu'il y a eu un tour de libre j'ai pu vraiment aller chercher la limite. En plus j'étais dans une bonne cadence, je m'étais bien entraîné toute la journée, j'avais un bon rythme. Et le fait d'arriver juste sur la fin, ça m'a poussé à faire les freinages au plus tard, à pencher le plus possible. Et on voit que malgré avoir freiné tard et que la moto arrive même en glisse souvent, j'arrivais à revenir chercher le point de corde très très tard. Ce qui me permettait de ré accélérer super tôt, et là... j'ai vu tout de suite, que les deux derniers tours c'était vraiment très rapide. J'ai vu la différence rien qu'en caméra là. Je l'ai vu tout de suite. Donc la je retrouve même mon collègue Matthieu, donc je viens de lui mettre un tour. Donc si j'ai réussi à lui mettre un tour à lui, c'est vraiment que j'ai été rapide toute la séance. Sinon je n'aurai pas réussi à faire ça.</p>	C3 C1 C1 B2 A2
<p>I : donc bilan de la session ?</p>	C3
<p>E : ah bah la, très très bien. Un peu trop de monde à dépasser mais ça ce n'est pas grave. En tout cas j'ai réussi à améliorer mes points de freinage, à passer plus vite dans les courbes, les trajectoires étaient très tendues, j'étais à la limite d'aller dans l'herbe à chaque fois, j'exploitai vraiment toute la surface de la piste. La façon de piloter était belle car j'ai bien vu que certains virages se passaient en travers ou un peu en délicatesse sur la moto, et je maîtrisais bien la moto pour pas qu'elle bouge de trop. Les chronos sont au rendez-vous donc ça veut dire que j'ai bien piloté. Donc non, c'était vraiment super. Première journée vraiment très très bien. Les chronos sont très bons, j'ai été le plus rapide de la journée sur tous les pilotes qui étaient là. Parce que j'ai même</p>	A1 A2 A1

<p>réussi à mettre... je crois que le plus rapide des autres que j'ai cru entendre, il roulait en 1'10. Et moi j'ai roulé en 1'07, donc à priori, j'ai un peu explosé tout le monde sur ce coup là, mais il y avait personne de niveau compétition non plus. A part le Slider Endurance, un des organisateurs, qui a essayé de me suivre, avec un 1000 R1, et qui n'a pas réussi, parce qu'on voit dans une autre vidéo qu'il a tenté de me suivre mais il a réussi à me suivre que deux tours seulement donc euh, c'était bon signe. Et je me suis renseigné par la suite aussi, sur des motos similaires à la mienne, (vidéo stoppée), à priori, il n'ya pas grand monde qui est descendu sous les 1'07 comme ça, donc je vois que c'est très très bien. Je vois que le chrono que j'ai fait est vraiment efficace, rapide. Ça a roulé propre, donc très bien.</p>	A2
<p>I : bilan de la journée alors ?</p>	A2 E3
<p>E : très content de moi, la moto était efficace, à part le frein qui n'était pas exceptionnel, j'ai pu compenser ça avec la vitesse de passage en courbe. Euh, petit problème, c'est que dans les dernières sessions, j'ai voulu chercher le chrono. J'en ai délaissé un peu ma position sur la moto. Je sais que je n'ai pas, il y a des choses que je n'ai pas faites. Le dernier virage, j'aurais pu freiner encore plus tard et passer encore plus vite la courbe mais je n'ai pas osé faire. Il m'aurait fallu quelques séances supplémentaires. Je sais que ma position sur la moto n'était pas toujours très bonne. Je roulais un peu au feeling par moment mais le fait de constamment doubler tout le monde ça m'obligeait à changer de rythme et c'est délicat d'être constamment concentré sur le travail que je devais faire. Donc il y a des moments où je me suis un peu loupé. La il aurait fallu que j'ai une séance de libre avec un peu moins de monde, pour essayer de freiner plus tard encore et passer plus vite le dernier virage, sur lequel je n'ai pas réussi à le faire dans la journée. Déhancher plus le haut du corps, pour vraiment avoir une meilleure position. Et pouvoir également pencher encore plus sans prendre de risque. Donc il m'aurait fallu une deuxième journée pour aller peaufiner ces détails là, qui sont très risqués à aller chercher. Donc je ne peux pas les faire n'importe où, ni 'importe quand non plus. Il faut vraiment les faire dans de bonnes conditions pour le faire. Mais malgré tout le rythme que j'avais là, était malgré tout vraiment rapide donc euh, vraiment super, j'étais content.</p>	C3 C1 C3 E3 E3 A2
<p>I : donc sur toute cette année d'entraînement, quelles sont les points négatifs et positifs que tu as vu ? Depuis ta dernière compétition en 2014, à Magny cours.</p>	
<p>E : oui. Déjà j'ai vu que j'étais capable d'aller chercher un bon rythme, beaucoup plus facilement qu'avant. J'arrive vraiment à travailler ma position plus facilement aussi, j'arrive à trouver un rythme de course dès les premières séances. On l'a vu la toute de suite, dès la deuxième séance j'avais déjà un</p>	

<p>chrono qui tombait. Alors qu'avant j'étais vraiment en galère, fallait vraiment que je m'entraîne pour aller vite. Tandis que là, ça devient quasiment naturel. Tout de suite, j'arrive vraiment à faire un chrono facilement. Après évidemment, pour pousser encore plus ça devient compliqué. Mais déjà, j'ai un chrono de base qui vient tout de suite, relativement facilement, avec une bonne position, une bonne trajectoire, une belle façon de piloter, sans prendre trop de risque. Tout en étant à l'aise sur la moto, il y a eu des séances ou je me sentais un peu en panique, un peu voila, à être en vrac sur la moto, à ne pas comprendre pourquoi, alors que la en fait... En étant serein sur la moto, je me rends compte que je peux rouler aussi un peu plus vite, et sans prendre de risque, en étant zen dans ma tête donc euh, ce qui me permet d'avoir justement une marge de sécurité qui a augmenté. Parce que là, je peux rouler presque plus vite qu'avant en étant facile, donc je me dis que maintenant j'ai un autre cap à passer. Je me dis que aller chercher une limite encore plus loin, peut être que je l'ai déjà fait, pour aller améliorer mes chronos et rouler encore plus vite qu'avant. Donc la c'est possible, je pense qu'il y a moyen de faire quelque chose cette année. J'ai amélioré un gros défaut que j'avais, c'est-à-dire améliorer mes chronos en séance d'essai. Car j'étais capable de sortir un bon chrono en tour qualif, mais juste dans les qualifications, car c'est la pression qui me faisait mettre du gaz (coupure transition caméra entretien). Etre bon, tout de suite, plus la pression des qualifs, après les compétitions qu'on vient de voir, il faut encore que je passe un cap pour améliorer ma place sur la grille pour faire des meilleures courses.</p>	<p>A1</p> <p>A1</p> <p>A2</p> <p>A2</p>
<p>I : on va bien voir.</p> <p>E : on verra ça !</p> <p>I : d'autres choses à ajouter ?</p> <p>E : non.</p> <p>I : et bien merci.</p>	

5) Feuilles annotées

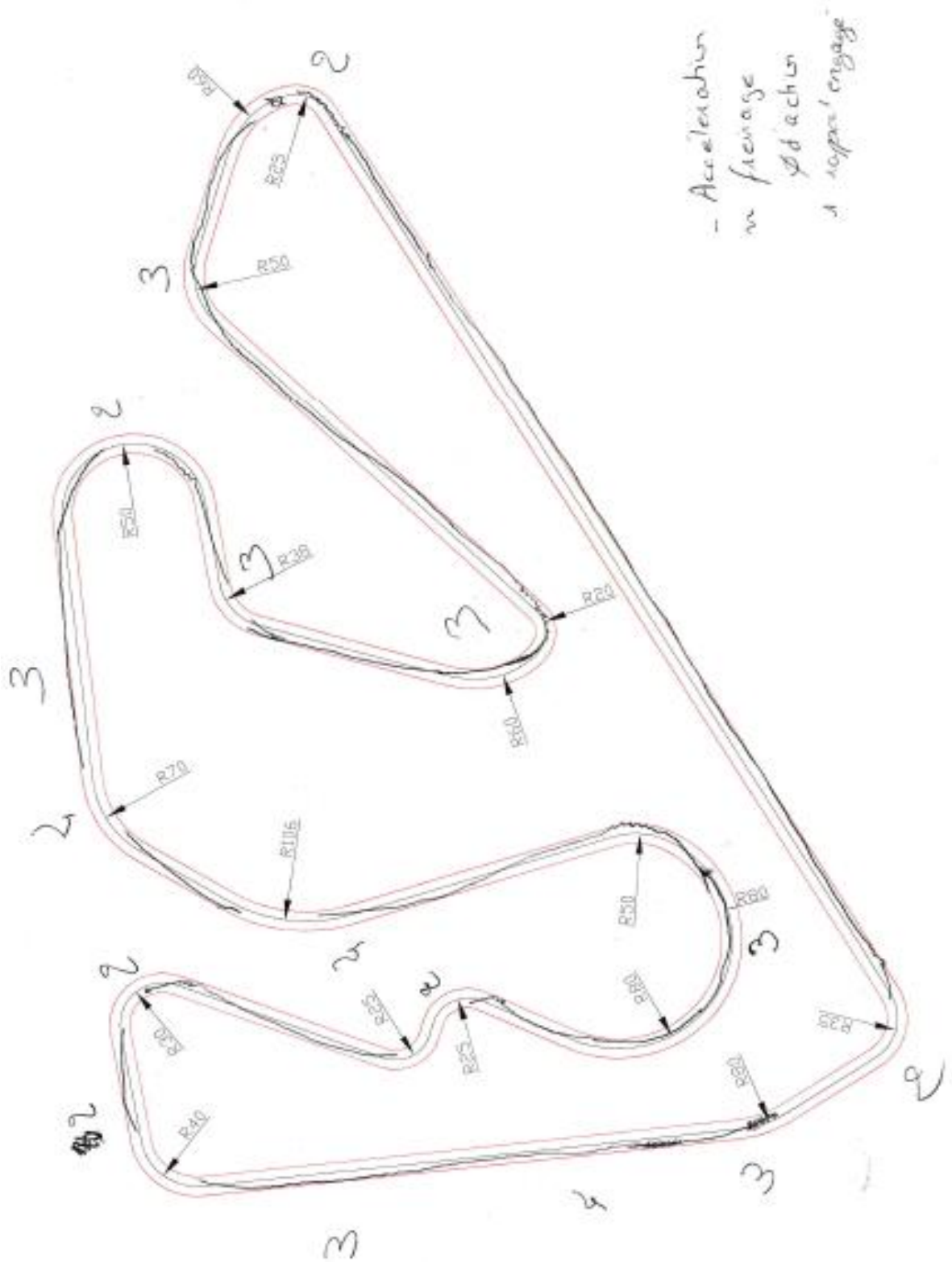


Figure 8.1 : circuit d'Alcarraz annoté, session 1 du 22 Février 2015.

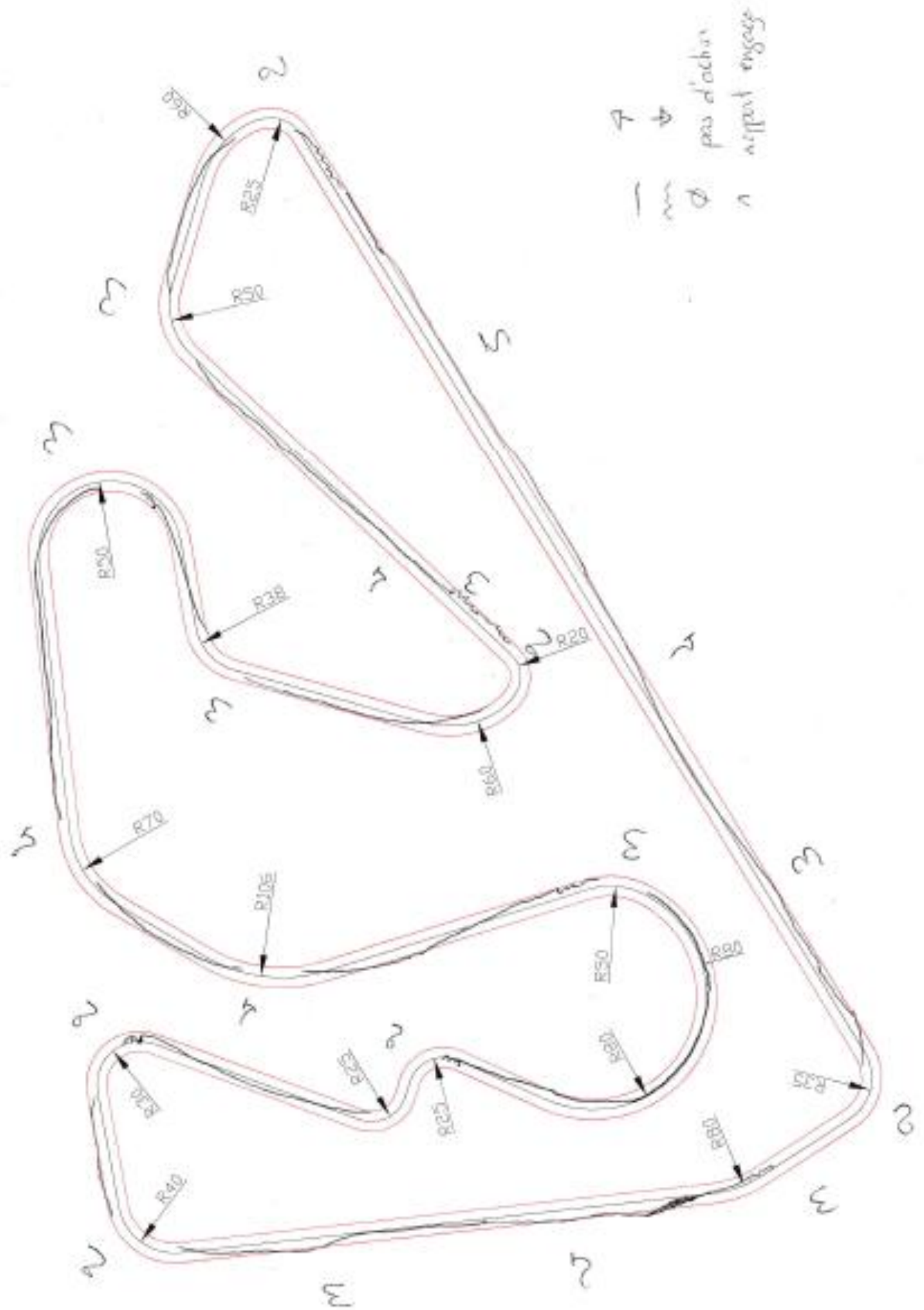


Figure 8.2 : circuit d'Alcarraz annoté, session 2 du 22 Février 2015.



Figure 8.3 : circuit du Mans annoté, session 1 du 3 mars 2015. 44 dents sur la couronne.

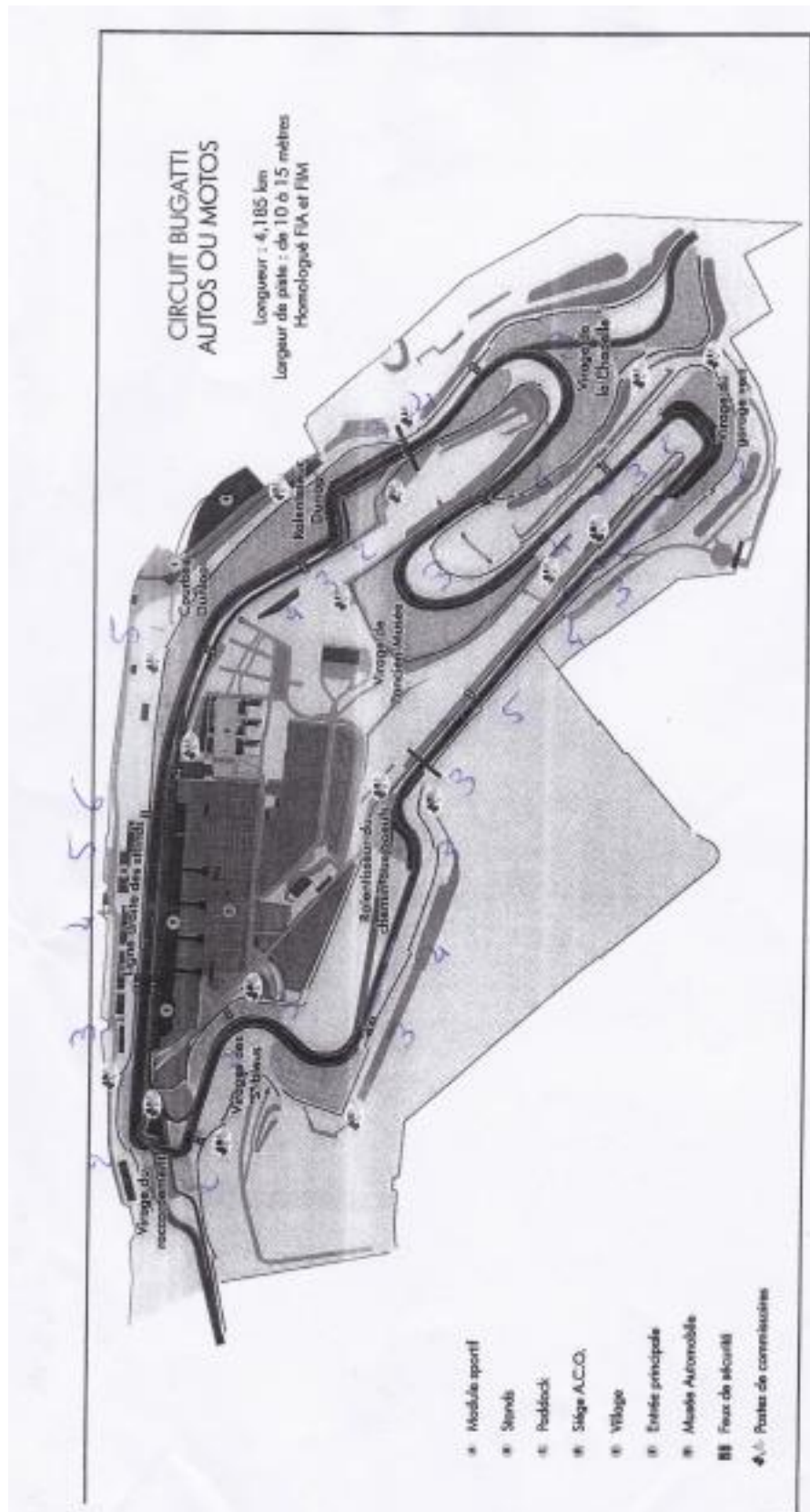


Figure 8.4 : circuit du Mans annoté, du 4 Mars 2015, session 1. 44 dents sur la couronne.

Tableau 8.1 : Tableau récapitulatif du codage des trois entretiens.

Circuit	Partie de l'entretien	A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	E1	E2	E3	Total
Le Mans le 23/10/14	Objectif/enjeu			2	2							1					5
	Découverte	3	3	3	1		2	1			1				4	3	21
	Progression	4	7	2	4	11	10	11	12	4	15	1	2	6	8	17	114
	Séance performante	17	13	3	3	5	25	19	22	18	18		18		19	17	197
	Total	337 US															
Alcarras le 22 et 23 Février 2015	Objectif/enjeu				3	1									1	1	6
	Découverte	1	4		2	8	3	5	11		7		1		5	7	54
	Progression	14	15			8	18	14	25	2	19		5		12	13	145
	Séance performante	8	7	2	2	3	8	4	20	2	19		4	2	3	6	90
	Total	295 US															
	Partie de l'entretien	A1	A2	A3	A4	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	E1	E2	E3	Total

Fontenay le 5 Avril 2015	Objectif/enjeu			15	10										2	6	33
	Découverte	11	21			10	33	12	32	18	16		4	1	11	5	174
	Progression	3	14			4	9	8	28	11	17			1	3	4	100
	Séance performante	9	21	6	5	1	34	8	32	17	33			6	6	13	191
	Total	498 US															
Les 3 circuits	Total	238 A = 21%			275 B = 25%			399 C = 35%			36 V = 3%		182 Vio = 16%			100%	
		1130															

6) 6) Retranscription épurée de l'entretien du 4 Juin 2015.

I : est ce qu'annoter des feuilles de circuits t'a permis de faire de l'imagerie mentale ?

X : oui, annoter des feuilles avec le circuit m'a permis de faire de l'imagerie mentale, c'est un plus. Comme ton exercice avec le Waff, c'était bien pour se mettre en conditions, j'imaginai bien.

I : est ce qu'annoter des feuilles de circuits t'a permis de réduire ton stress ?

X : ça permet d'être mieux concentré, oui. On est focalisé sur la ou les feuilles de circuits et on y reste le temps qu'il faut. Même si quelqu'un ou quelque chose serait amené à nous perturber. Ça permet une diminution du stress mais il est quand même toujours un peu présent comme pour chaque compétition.

I : Penses-tu continuer cela aux compétitions et pourquoi ?

X : oui, je continuerai cela, c'est bien utile et simple. Même en entraînement, pas qu'en course, cela m'a servi pour travailler sur deux ou trois points, comme étudier mon passage de rapport, mes points de freinage, mes points de corde...

I : est ce que te cadrer dans la dernière heure avant les courses (échauffement, enfilement l'équipement, assouplissement et feuille annotée) te permettait de ressentir moins de stress que l'année dernière ?

X : oui, ça me permettait de moins stresser, oui, c'est certain. On se sent quelque part mieux préparé avant le départ. Et mentalement c'est important, mais le stress restera un petit peu c'est normal.

I : penses-tu être moins stresser aux courses de Juillet/Aout 2015 avec ce protocole ?

X : je pense oui, mais tu verras bien, tu y seras.

Soutenance Mémoire Master 2
« Expertise, Performance, Intervention »

Je soussigné M. Bossard Cyril

Directeur de mémoire de Girard Solène

Titre du mémoire : La préparation mentale dans l'activité motocyclisme de vitesse.

Finalité du mémoire : professionnelle

- Autorise le dépôt du mémoire et la soutenance
- Refuse le dépôt du mémoire et la soutenance

Date et signature du Directeur de mémoire

Le 12/06/2015

20, av. Le Gorgeu – CS 93837 – 29238 BREST Cedex 3 – Secrétariat : 02 98 01 80 30 –
Fax : 02 98 01 81 86 ; Scolarité : 02 98 01 71 47 / 79 47 / 80 15 – email :
secrestaps@univ-brest.fr – <http://www.univ-brest.fr>

Résumé

Ce document présente deux suivis individualisés de deux pilotes motocyclistes de vitesse. Deux protocoles d'accompagnement en préparation mentale leur ont été proposés. Le premier a été suivi pour sa gestion de la concentration et de son attention, par des entretiens d'autoconfrontation avec la méthode re-situ subjectif de G.Lièvre. Un modèle empirique de codage a été créé pour l'analyse des données. Le deuxième a été suivi pour la gestion de son stress, catégorisé comme "obsessionnel".

Les deux protocoles de préparation mentale ont débuté en Juillet 2014 et prendront fin en Juillet 2015. Les évolutions des pilotes ont été analysées sur cette période.

Mots clés : gestion de l'attention, concentration, stress, stress obsessionnel, re-situ subjectif, entretien d'autoconfrontation, pilote, motocyclisme de vitesse, modèle empirique.

Abstract

This paper presents two individualized followed by two motorcyclists speed drivers. Two accompanying protocols mental preparation were offered. The first was followed for its handling of the concentration and attention, with interviews of self-confrontation with the subjective re-situ method G.Lièvre. An empirical model coding was created for the data analysis. The second was followed for managing stress, categorized as "obsessive".

Both mental preparation protocols began in July 2014 and will end in July 2015. The pilot developments were analyzed in this period.

Keywords: management attention, concentration, stress, obsessive stress, subjective re situ, self-confrontation interview, driver, speed motorcycling, empirical model.