



TURNER, MON INSTRUCTEUR de conduite de voiture de course, m'a appris à conduire vite sans prendre de risques excessifs.

L'école la plus rapide du monde

Je me suis inscrit au cours et j'ai appris que la sécurité sur les autoroutes est la principale préoccupation de cette école de conduite à grande vitesse unique en son genre.

PALE, l'estomac en berne, je ne pensais plus qu'à une chose : rentrer à la maison. Ce premier petit dérapage m'avait littéralement coupé le souffle.

C'était la première classe de la National School of Safe High Performance Driving qui vient d'être fondée et le fameux Curtis Turner était au volant. Nous étions sur une route de terre et Turner, le chef moniteur de l'école, exposait en termes sobres le genre de manœuvres que les élèves auraient à exécuter. J'avoue que je n'y prêtai qu'une attention distraite.

Soudain, sans perdre une seule fois le fil de son exposé, Turner lança la voiture dans

un tête-à-queue et prit la direction opposée. Du coup, je n'écoutais plus du tout ce qu'il disait. Je ne pensais plus qu'à une seule chose : sortir vivant de cette voiture infernale.

Mais deux heures plus tard, avec une maîtrise de plus en plus grande à des vitesses de plus en plus grandes, je faisais moi-même des tête-à-queue contrôlés et je me rendis compte que Turner voulait justement m'apprendre à m'en sortir sain et sauf.

Pendant les cinq jours que durait le cours, les moniteurs de l'école — qui sont tous des vétérans de courses de stock-cars — nous ont fait faire des manœuvres que nous au-

rions cru impossibles. Pourtant toutes ces manœuvres ont un rapport direct avec les situations qu'un conducteur moyen peut rencontrer à n'importe quel moment sur les routes.

Une fois que nous avons appris, par exemple, certaines « réactions » au dérapage, on nous fit une crevaison volontaire à 110 km-h. Il nous fallut également faire une série de virages inversés à 110 km-h sur l'asphalte sec ou mouillé, il nous fallait faire des tête-à-queue en marche avant ou arrière. En prévision des grandes vitesses possibles sur les autoroutes en construction, on nous fit rouler sur les virages fortement inclinés à plus de 160 km-h avec des stock-cars de course. Sur un petit chemin de terre, il nous fallut faire de nombreux tours de piste au volant d'une voiture qui refusait constamment de rouler en ligne droite. Il fallut s'arrêter brusquement, réagir à des situations « imprévisibles » qu'on trouve souvent ou plus rarement sur les routes.

Vous pensez peut-être qu'après ce stage unique en son genre, les élèves de Turner, munis de leur diplôme, allaient se lancer comme des bolides sur les routes pour exercer leurs nouveaux talents. Il n'en fut rien. Je crois qu'après ce cours, nous sommes tous devenus des adeptes de la conduite prudente. Nous savons maintenant ce qui peut se produire et se produit trop souvent. Nous avons bien compris qu'une voiture — à moins de défaillance mécanique ou de crevaison — ne fait que ce que son conducteur lui fait faire. Sa vitesse, sa direction et ses mouvements sont déterminés par le conducteur. Ce dernier est l'élément le plus important de sa sécurité.

Un dérapage, par exemple, peut être au moins partiellement contrôlé par un emploi judicieux du frein, de l'accélérateur et du volant. Mais cela n'est possible que si le conducteur est solidement attaché à son siège.

« On ne peut diriger la voiture si on est roulé en boule sur le plancher, dit Turner ; et c'est exactement ce qui se produit si on n'est pas calé par la ceinture de sécurité. »

Un autre exemple : une voiture qui en a heurté une autre de plein fouet aurait pu peut-être éviter la collision en s'écartant à droite ou à gauche, ou tout au moins atténuer la violence du choc.

« Les gens ne tirent pas parti de tout l'espace dont ils disposent, dit Turner. Prenez, par exemple, une autoroute classique. Généralement, il y a un espace vide sur la gauche et, au moins, une largeur de voiture d'espace vide sur la droite. D'un côté ou de l'autre, un écart peut vous sauver la vie, en évitant une collision de plein fouet avec freins bloqués. Beaucoup de gens ne profitent pas de ces espaces libres et se tuent. »

En se basant sur son expérience, Turner explique aux élèves que les voitures américaines modernes sont très solides et peuvent



UN TETE A QUEUE en marche avant est une des manœuvres classiques qu'on apprend dans cette auto-école. Cela consiste à freiner en même temps qu'on braque brusquement le volant pour faire dériver la partie arrière de la voiture. Quand la voiture a fait plus qu'un quart de tour sur elle-même, on remet les gaz pour redresser dans la direction opposée.



OSCILLANT SUR LA SUSPENSION, les voitures font un gymkhana à plus de 110 km/h. Si on renverse une balise, on est frappé de pénalité.

résister d'une façon incroyable aux chocs. Lui-même a survécu à l'un des accidents les plus spectaculaires de l'histoire des courses de stock-cars. Au cours de son entraînement pour les 500 d'Atlanta, l'année dernière, il a heurté la barrière, a fait 13 cabrioles et s'est arrêté avec les roues en l'air — sain et sauf grâce à la cage de tonneau de la voiture. Turner affirme que beaucoup d'accidents sont dus à la répugnance du conducteur moyen de « cabosser un peu sa voiture ». Il estime qu'il vaut mieux enfoncer une aile ou une porte que de risquer une collision de plein fouet.

« Personne n'aime esquinter une voiture, dit Turner, mais il vaut mieux avoir des dégâts matériels que d'être tué ou gravement blessé. »

Turner et ses moniteurs essaient aussi de corriger les « défauts naturels » des élèves. Dans mon cas, ce sont les dérapages.

Pendant plus de vingt-cinq ans, j'ai entretenu une crainte mortelle des dérapages. Bien sûr, il m'est souvent arrivé de déraper, mais cela m'a toujours semblé extrêmement dangereux. Maintenant, ayant appris à peu près ce qui se passe dans un dérapage, j'en ai beaucoup moins peur. Au cours, j'ai appris à freiner doucement et régulièrement pour

conserver autant de traction que possible. J'ai appris à ne pas appuyer sur l'accélérateur et s'il faut mettre les gaz, à le faire progressivement. Et j'ai appris à me servir du volant.

« Dans un dérapage, répéta Turner, il faut continuer à conduire la voiture, coûte que coûte. »

Sous la pression constante des exercices, les élèves se découvrent souvent des talents de conducteur qu'ils ne soupçonnaient pas. Ces minutes de vérité leur permettent de mieux connaître les voitures et de mieux se connaître eux-mêmes.

La mienne survint au cours des exercices de virages inversés entre de petites balises en caoutchouc. J'avais avec moi un moniteur nommé Bobby Shoemaker. Le premier parcours fut exécuté à 80 kmh sans difficulté. Le second parcours fut exécuté à 100 kmh sans difficulté. Mais en faisant le troisième parcours à 115 kmh, j'ai renversé la moitié des balises.

« Qu'avez-vous appris cette fois-ci ? » m'a demandé Shoemaker après le carnage.

Je convins que si les pylônes avaient été, par exemple, des obstacles brusquement rencontrés sur la route, nous aurions eu probablement de sérieux ennuis. Il ne sourit pas.

« Ce que vous avez appris peut-être sans

DANS LA VOITURE, j'étais littéralement dans un autre monde. La première impression, c'est une vitesse vertigineuse avec une superbe maniabilité.





LES FONDATEURS DE L'ECOLE, Shaw, Turner, Chitwood (de gauche à droite) suivent de près les progrès des élèves.

vous en rendre compte, dit-il, c'est qu'on ne peut pas toujours se couler simplement entre les obstacles. Il faut quelquefois faire des manœuvres violentes. Arrêtez la voiture et changez de place avec moi. Je vais vous montrer comment on fait ça. »

Nous roulions à plus de 115 km.-h. en abordant la partie balisée: Shoemaker braqua le volant fortement à gauche, puis — en moins d'une seconde — fortement à droite. Les roues arrière dérapèrent d'un mètre ou deux vers la droite quand il braqua à gauche, puis à gauche quand il braqua à droite, de sorte que nous avons exécuté une espèce de zigzag sur trois roues au lieu d'un virage coulé. Je jetai un coup d'œil en arrière. Pas une seule balise n'était renversée.

Après plusieurs exercices au cours desquels je projetais les balises de tous les côtés, j'arrivai à faire moi-même un slalom passable. Pour quatre parcours notés à 120 km.-h., je n'ai renversé que trois balises.

Ayant appris comment on fait ce genre de choses, et étant arrivé à le faire passablement, je constate que je suis devenu dans l'ensemble un meilleur conducteur. Ce nouveau talent pourrait un jour me sauver la vie. De même d'avoir appris à faire un tête-à-queue en avant. Cela ne veut pas dire que

J'AI APPRIS à ne plus craindre les dérapages qui ont été longtemps ma terreur. C'est assez facile.



LES INSTRUCTIONS EN SALLE sont fréquentes, elles ont lieu généralement avant et après chaque série d'exercices.

J'ai envie de faire un tête-à-queue en avant, mais si le cas se présente, je sais que je peux le faire. Si le seul moyen d'éviter une collision de plein fouet, c'est de faire un tête-à-queue, j'essaierai au moins de l'exécuter plutôt que de forcer sur les freins en priant pour le miracle. J'aurais voulu avoir appris cela depuis des années.

C'est dans le but d'apprendre aux gens à manœuvrer à la limite de leurs possibilités que Turner s'est associé avec le fameux Joe Chitwood, ancien pilote de course et cascadeur, et Gilbert Shaw, fondateur et président des National Heaty Equipment Schools, pour organiser l'école de conduite rapide. Chitwood en sait probablement autant que n'importe qui sur ce qu'un conducteur peut ou ne peut pas faire avec une voiture, et Shaw est un pédagogue et un administrateur plein d'expérience dans le domaine de la formation de bons conducteurs.

« J'ai toujours eu la conviction que des tas de gens sont victimes d'accidents parce qu'ils ne savent pas vraiment bien conduire,

(Suite page 113)

ON CABOSSE BEAUCOUP pendant le cours. J'ai embouti la voiture pendant un exercice de crevalson à grande vitesse.



L'école la plus rapide du monde

(Suite de la page 25)

dit-il. J'ai appris pas mal de choses en participant aux courses et en faisant la contrebande d'alcool, et je me suis dit que si j'arrivais à apprendre aux gens certaines choses que je sais, alors on pourrait peut-être sauver quelques vies humaines. »

Les cours sont surtout destinés aux agents de police, aux pompiers, aux conducteurs d'ambulance — à tous ceux dont le métier exige de savoir conduire une voiture à grande vitesse. Mais Turner admet volontiers les gens qui veulent devenir pilotes de course ou simplement apprendre à rouler vite sans courir de grands risques. Le cours complet de cinq jours (lundi à vendredi) coûte 475 dollars (2.375 F). On peut s'inscrire à n'importe quel moment de l'année. On n'accepte comme élèves que des gens qui ont le permis de conduire et sont en excellente condition physique. Jusqu'à présent, les cours ne sont donnés qu'à Charlotte (Caroline du Nord). Mais on va ouvrir un nouveau cours à Phoenix (Arizona).

En plus des cours pratiques de conduite qui prennent la plus grande partie du programme de cinq jours, il y a des études en salle avec séance de Link Trainer, dispositif statique pour l'entraînement des conducteurs. Pendant tout le cours, on est noté sur chaque série d'exercices. La note maximale

(Suite page 114)

pour chaque série est 100. J'ai terminé avec une moyenne de 89,5.

Comme vous devez vous en douter le matériel en prend un coup. Une équipe de mécaniciens est constamment occupée à maintenir en excellente condition les voitures fournies par Chevrolet. Les pneus sont de chez Goodyear, l'essence et l'huile de l'Union Pure Oil Co. Les moniteurs apportent une grosse contribution d'adresse et de courage et semblent tous enchantés si les élèves font de bons progrès.

Sans aucun doute, Turner lui-même est l'âme de l'école, son « ciment ». Son adresse incroyable au volant est bien connue et son caractère ouvert met les élèves à l'aise. Il est devenu un personnage légendaire dans les courses de stock-car. Il a une manière bien à lui de voir les choses, qu'il arrive quelquefois à communiquer à ses élèves.

« Papa, dit-il par exemple (il appelle tout le monde Papa), je vais vous dire comment ça se passe avec moi et vous pouvez réfléchir là-dessus, surtout quand vous roulez à 130 à l'heure. Si je coule pour la troisième fois et si j'ai seulement encore un bout de doigt au-dessus de l'eau, eh bien ! j'ai encore une chance.