

LE FREINAGE

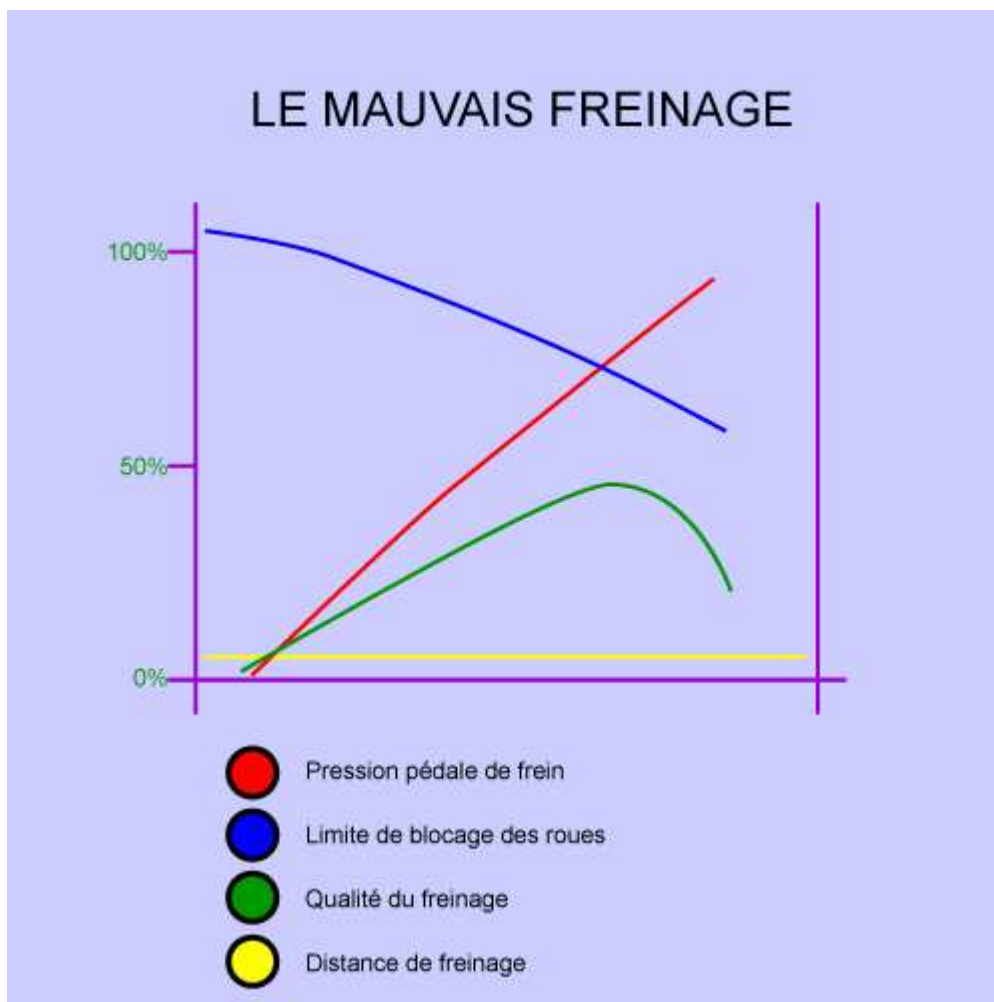
Surface de test : Tarmac

Comment savoir si notre freinage est optimal ?

Difficile de le savoir sans avoir installé un calculateur de freinage dans sa voiture, mais certains signes ne trompent pas.

Voici une liste générale des imperfections au freinage :

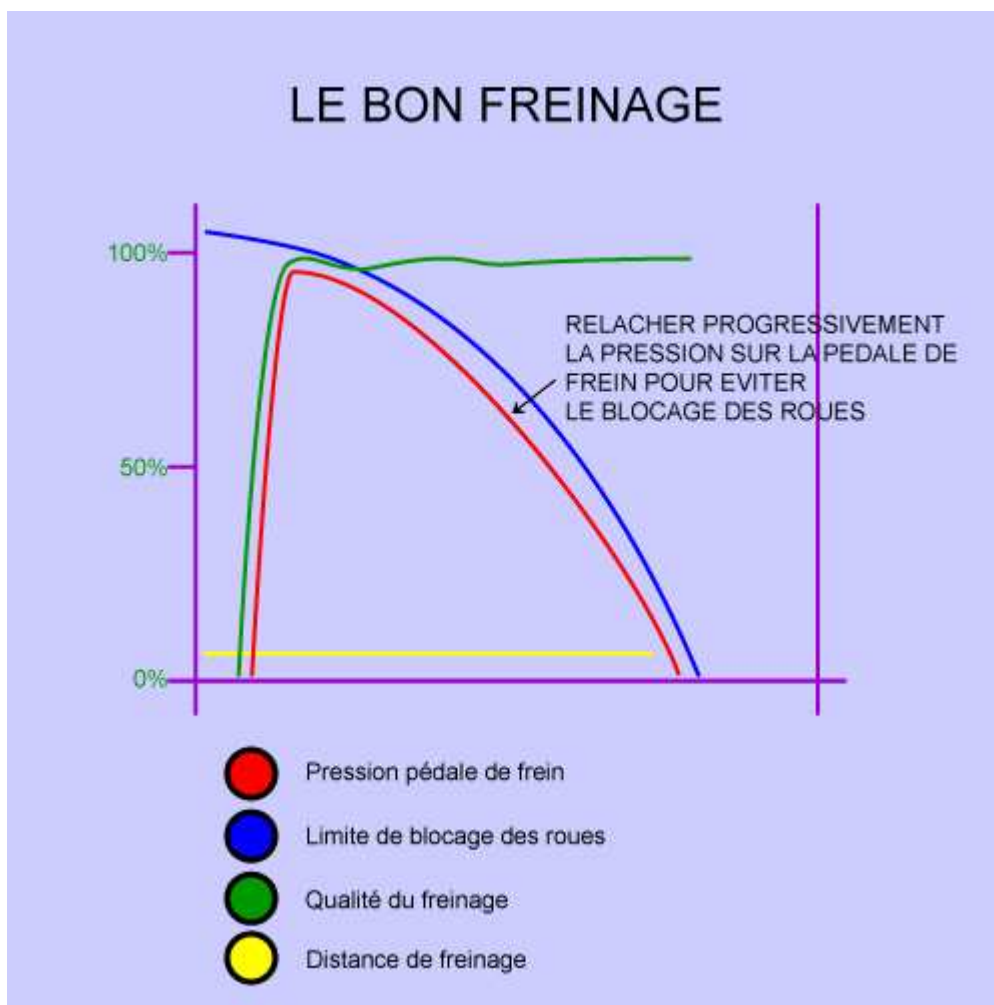
- Pomper sur la pédale de frein
 - Distance de freinage trop grande
 - Blocage des roues
 - Zigzag lors du freinage
-



J'appelle un "mauvais freinage", un freinage non performant qui se traduit la plupart des fois par un allongement de la distance du dit freinage.

Le tableau ci-dessus représente ce qu'il ne faut pas faire généralement.

soit : appuyer progressivement sur la pédale de frein jusqu'à arriver en fin de phase de freinage à avoir les roues complètement bloquée et qui se traduit souvent par un "tout droit" au niveau du virage et justement à l'endroit où l'on devrait avoir encore de la marge sous la pédale, et, ce n'est pas bon du tout.



Pour effectuer un très bon freinage, il ne faut pas pomper sur la pédale de frein, et ne pas bloquer les roues.

Décomposition du mouvement sur la seule pédale de frein :

- 1. Évaluer le moment propice pour commencer à freiner.**
- 2. Enfoncer la pédale de frein au maximum.**
- 3. Ressentir ou entendre le blocage des roues.**
- 4. Relâcher progressivement la pédale de frein pour toujours être à la limite du blocage des roues pendant toute la phase du freinage.**

L'avantage de ce type de freinage est que vous avez toujours la possibilité de diriger la voiture pour la placer correctement en entrée de virage.

En plus du freinage, vous devez également rétrograder pour arriver aux abords du virage sur le bon rapport.

Attention néanmoins à calculer que lors du rétrogradage les roues seront ralenties, donc lever légèrement le pied du frein pour réappuyer ensuite pour reprendre la bonne phase de freinage.

NB. Sur surface glissante, la procédure est exactement la même mais la difficulté est accrue.