



Interview: Nicolas Picot "Even at 27, you have to know how to question yourself"

07.06.2019



During his career as a kart driver that began almost 20 years ago, Nicolas Picot has raced at all levels and in many formulae, with increasing podium finishes. Although he turns 28 on 20th October, the Frenchman does not want to consider himself a gentleman-driver. Constantly on the hunt for adrenaline and exciting new challenges, he has found an ideal playground with the 2019 FIA Karting European Championship - OK.

At the age of 27, what are your motivations for racing in this category, which consists mainly of young drivers under 18?

Since my debut in the early 2000s in France in Minime, I have raced in almost every category: Junior, KZ2, the brand challenges for Rotax, DD2, Rok Cup and X30, and even KF2 in 2010. With the debut of the new OK regulations in 2016, I wanted to try this formula that I had briefly discovered that same year during a French Championship of France. I like new experiences, my age is not a hindrance to that.

According to you, your training is not finished yet?

In karts and especially in OK, we are learning every day. Whatever the level we are already at, we can always progress. We must never rest on our laurels and must know how to question ourselves. On the track, the conclusions from a test day or a race are not always valid the next day. We must constantly adapt to the conditions we encounter and seek to make a difference against our competitors, which is exciting.

Has the creation by your ASN of a French Championship over two meetings in Angerville and Le Mans influenced your choice?

Of course, this has allowed me to plan a schedule of several races, to be able to prepare for the European Competitions thoroughly, without travelling too far from home. I found another level, another way of working and very powerful equipment. The OK is still the best of the non-gearbox karts. Without a clutch, the power comes instantaneously, it is reactive, and the feeling is intense. I think I will come out stronger from this season, it will benefit me for races in other categories in the future. The small complaint that I have regarding OK is the minimum weight, where we can quickly find ourselves above it if we are approaching a body weight of 70 kg.

What do you think of the organisation of the FIA Karting Championships?

It's very professional. The organisation is rigorous and the decisions taken seem to me more accurate than at the national level. You are not systematically sanctioned if you touch with another kart. It is often robust, but there is fair play on the track, as there is at the finish

between the mechanics. I race with very young drivers, we are sometimes more than 12 years apart, but I enjoy racing in OK. The system of front spoiler fasteners and race-control cameras obviously contributes to this situation, there is more respect today.

In France, your technical and karting knowledge allows you to race in your own team. Why not choose this solution in FIA Karting?

Technically, I am missing benchmarks in OK, having not raced in this category in recent years. It was safer to join a team with good experience of this type of international competition and management of the engine. Having team-mates in the same category is important to have points of comparison. We pull each other up. For these reasons I joined the Belgian team VDK Racing, who know the category well and who, moreover, speak the same language as me.

How do you manage to move from one category to another, from one kart to another, in the same season?

I have four different categories on my programme this season, including KZ2. With experience I am able to manage this aspect. I have already entered in two categories at the same Competition! Free Practice is there to fit the engine, chassis, braking system and tyres. Finally, I realise that managing the tyres remains the most difficult aspect to manage. In the end, trying to be fast and versatile is something that motivates me.

What do you think of the ban on running the engines in the paddock?

It's a good decision. If you have to change an ignition, I can understand the engine builder trying to check that everything is working normally. But in the end, everyone was abusing it. It is now up to the drivers to get the engine up to speed on the track.

What are your goals for the future?

2019 is a big season for me, with a lot of races on the programme. My 100% professional involvement at in karting helps me, as I provide parallel assistance and driver coaching during the year. I hope to continue in 2020 and hopefully a few years longer.

Interview : Nicolas Picot - "Même à 27 ans, il faut savoir se remettre en question"

Durant sa carrière de kartman qui a commencé il y a déjà près de 20 ans, Nicolas Picot a couru à tous les niveaux et dans de nombreuses formules, tout en multipliant les accessions au podium. Alors qu'il fêtera ses 28 ans le 20 octobre prochain, le pilote Français ne veut pas se considérer comme un gentleman-driver. Constamment à la recherche d'adrénaline et de nouveaux challenges excitants, il s'est trouvé un terrain de jeu idéal avec le Championnat d'Europe FIA Karting 2019 de OK.

A l'âge de 27 ans, quelles sont vos motivations à courir dans cette catégorie constituée en majorité de jeunes pilotes de moins de 18 ans?

Depuis mes débuts au début des années 2000 en France en Minime, j'ai couru dans quasiment toutes les catégories: Junior, KZ2, Challenges de marque Rotax, DD2, Rok Cup et X30 ou même KF2 en 2010. Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation OK en 2016, j'ai eu envie de m'investir dans cette formule que j'avais trop rapidement découverte cette même année lors d'un Championnat de France. J'aime les nouvelles expériences, mon âge n'est pas un frein à cela.

D'après vous, votre formation n'est donc pas encore terminée?

En kart et surtout en OK, on en apprend tous les jours. Quel que soit le niveau que l'on a déjà, on peut toujours progresser. Il ne faut jamais se reposer sur ses lauriers et savoir se remettre en question. Sur une piste, les conclusions d'une journée d'essais ou d'une course ne sont pas toujours valables le lendemain. Il faut sans cesse s'adapter aux conditions que l'on rencontre et chercher à faire la différence face à ses concurrents, c'est passionnant.

La création, par votre ASN, d'un Championnat de France sur deux meetings à Angerville et au Mans a-t-elle influencé votre choix?

Bien sûr, cela m'a permis de prévoir un calendrier de plusieurs courses, de pouvoir bien préparer les Compétitions européennes, sans avoir des déplacements trop éloignés de mon domicile. Je découvre un autre niveau, une autre façon de travailler et du matériel très

performant. Le OK, c'est quand même ce qui se fait de mieux au niveau des karts sans boîte de vitesses. Avec l'absence d'embrayage, la puissance vient de manière instantanée, c'est réactif, les sensations sont au rendez-vous. Je pense ressortir plus fort de cette saison, cela me sera bénéfique pour les courses auxquelles je participerai dans d'autres catégories dans le futur. Le petit reproche que je ferai au OK, c'est le poids minimum, où l'on peut vite se retrouver au-dessus si on se rapproche des 70 kg de poids de corps.

Que pensez-vous de l'organisation des Championnats FIA Karting?

C'est très professionnel. L'organisation est rigoureuse et les décisions prises me paraissent plus justes qu'au niveau national. On n'est pas systématiquement sanctionné lorsqu'on se touche avec un autre pilote. C'est souvent viril, mais le fair-play existe sur la piste, comme à l'arrivée entre les mécaniciens. Je roule pourtant avec de très jeunes pilotes, on a parfois plus de 12 ans d'écart, mais j'apprécie de rouler en OK. Le système des fixations des carénages avant et les caméras du "race-control" contribuent évidemment à cette situation, il y a davantage de respect aujourd'hui.

En France, votre connaissance du karting et de la technique vous permet de rouler avec votre propre structure. Pourquoi ne pas avoir choisi cette solution en FIA Karting?

Techniquement, je manquais de repères en OK, faute d'avoir couru dans cette catégorie ces dernières années. C'était plus prudent de se rapprocher d'un team possédant une bonne expérience de ce type de Compétition internationale et de la gestion de la motorisation. Avoir des équipiers dans la même structure et la même catégorie, c'est important pour avoir des points de comparaison. On se tire mutuellement vers le haut. C'est pour ces raisons que j'ai intégré le team belge VDK Racing, qui connaît bien son sujet et qui, en outre, parle la même langue que moi.

Comment parvenez-vous à passer d'une catégorie à une autre, d'un matériel à un autre dans une même saison?

J'ai quatre catégories différentes à mon programme cette saison, incluant du KZ2. Avec l'expérience je parviens à gérer cet aspect. Il m'est déjà arrivé de m'inscrire dans deux catégories lors d'une même Compétition ! Les essais libres sont là pour s'adapter au moteur, au châssis, au système de freinage et aux pneumatiques. Finalement, je m'aperçois que l'exploitation du pneumatique reste le phénomène le plus difficile à gérer. Au final, chercher à être rapide et polyvalent, c'est quelque chose qui me motive.

Que pensez-vous de l'interdiction de chauffer les moteurs dans le paddock?

C'est une bonne décision. Si on doit changer un allumage, je peux comprendre le motoriste cherchant à vérifier que tout fonctionne normalement. Mais au bout du compte, tout le monde en abusait. C'est désormais aux pilotes de bien faire monter le moteur en température lorsqu'il prend la piste.

Quels sont vos objectifs pour l'avenir?

2019 est pour moi une grosse saison, avec beaucoup de courses au programme. Mon implication professionnelle à 100% dans le karting me le permet, puisque j'assure en parallèle l'assistance et le coaching de pilotes durant l'année. J'espère poursuivre de cette manière en 2020 et pourquoi pas quelques années encore par la suite.