

Le B

Vous avez débuté le cross ou l'enduro il y a quelque temps déjà. Votre progression n'est malheureusement pas aussi rapide que vous l'espériez. Inspirez-vous de la petite histoire qui suit. Peut-être êtes-vous victime du même syndrome !

*Par Mickaël L. et « Rocket » Pichon,
photos Jeffro*

La Bosse-de-Bretagne, mai 2001. L'équipe des jeunes loups de MX Magazine reste bouche bée devant les conseils de pilotage prodigués par Mickaël Pichon. La relation n'est plus journaliste/pilote mais prof/élève. L'occasion pour nos confrères de constater les qualités de pédagogue du champion du monde. L'action prend l'allure d'un stage quand Mika conduit ses troupes sur l'atelier freinage. Après plusieurs passages de chacun d'entre eux, Rocket s'aperçoit d'une faille gigantesque chez un élève. V.B. ne freine pas à l'entame du virage. Pourtant, il négocie l'épingle normalement. Mika se penche de plus près sur le problème et découvre que l'imposteur ne respecte ni la phase d'accélération ni celle du freinage. Autrement dit, il roule sur le filet de gaz, « smooth à la Everts » comme il aime à le répéter. Pourtant, l'intéressé ne comprend toujours pas pourquoi il se fait taxer tous les ans au Oxbow MX par le grand responsable de la pub à MV. Pichon lui explique « *Tu ne freines pas à l'abord du virage car tu te laisses couler. La fourche ne plonge pas et la roue arrière n'est pas freinée.* » En fait, il n'a pas assez de vitesse pour entamer le freinage. Et la vitesse manque car à la sortie du virage précédent, ainsi que dans la ligne droite, il n'a pas mis suffisamment de gaz ou du moins pas comme il fallait. La base des sports mécaniques étant d'accélérer et de freiner, notre V.B. a tout à revoir. Pour vous faire prendre conscience du phénomène, on fait parler nos deux acteurs...

L'AVIS DU PROF...

« Je me souviens que V.B. avait le défaut du débutant. Ça consiste à ne pas accélérer franchement en sortie de virage et mettre 36 coups de gaz entre deux virages alors que normalement, une seule accélération suffit ! Au début, il arrivait sans vitesse donc n'avait pas be-

Accélération progressive en virage et maxi dès que la moto est en ligne, voilà le secret !

/freinage

A. BA



Tout « planter » à l'avant avant d'inscrire la moto dans le virage le plus tard possible est un exercice pas si évident. Pour vous exercer, placez des pneus aux deux bouts d'une ligne droite et tournez jeunesse !

soin de freiner mais il loupait l'ornière une fois sur deux car il n'était pas précis. Ou il mettait des coups gaz au mauvais moment. Ou il se rendait compte qu'il n'avait pas assez de vitesse et en conséquence, il remettait un coup de gaz avant la courbe et la plupart du temps faisait des tout-droit. »

➤ **Principe de base** : entre deux virages ou entre un virage et un saut, il doit n'y avoir que deux phases. Une accélération et un freinage plus ou moins poussé selon la piste.

➤ **Technique de travail** : débutant ou non, il faut commencer par travailler son accélération et son freinage sur un champ à plat ou une ligne droite de départ. Tu poses deux pneus au sol à quelques centaines de mètres d'intervalle autour desquels tu tournes. En

principe est d'apprendre à accélérer progressivement pour finir fort. En aucun cas il faut tourner la poignée à fond d'un coup au risque de cabrer ou de partir en vrac. Cela dit, il est bien aussi d'essayer plusieurs sortes d'accéléérations pour se rendre compte des réactions de la moto.

➤ **Le bon timing** : une fois que l'on maîtrise l'accélération progressive en ligne, il est bien de savoir à quel moment il est judicieux d'accélérer. Si l'on accélère trop tôt et trop fort dans le virage, on loupe sa sortie et on compromet tout le reste. Il faut accélérer progressivement une fois qu'on est bien calé dans l'ornière et mettre à fond une fois qu'on est bien en ligne et qu'on a reposé le pied sur le repose-pied à la sortie de l'épingle.

Entre deux virages, il ne doit y avoir qu'une accélération et un freinage.

sortie de virage, tu passes un rapport ou deux lors de l'accélération, tu coupes les gaz, tu freines et tu tournes. On peut se faire des repères ce qui permet à force de travail et d'opiniâtreté de constater les progrès effectués.

➤ **Perfection** : sur cet exercice, la perfection consiste à débiter l'accélération dès qu'on a lâché les freins, c'est-à-dire dans le début de l'ornière et ouvrir les gaz à fond dès qu'on est en ligne. La boucle est bouclée à partir du moment où l'on freine dès qu'on coupe les gaz, c'est-à-dire quelque mètres avant le virage.

➤ **L'accélération** : commencez par travailler l'accélération lorsque vous êtes en ligne. Le

➤ **La transition accélération/freinage** : au départ, il faut distinguer les deux. Une fois qu'on est gaz à fond, on coupe complètement puis on commence à freiner. C'est la phase d'apprentissage pour bien maîtriser les deux temps. Ensuite, une fois qu'on a progressé, l'idéal est d'entamer le freinage dès que l'on coupe les gaz, sans temps d'arrêt.

Le freinage : il faut commencer à le travailler sur du plat, toujours, mais cette fois en ligne. On pose deux repères écartés de quelques mètres. L'exercice consiste à commencer son freinage au premier repère et s'arrêter au deuxième. Il ne faut pas hésiter

L'avis de l'élève

« Mon gros défaut était de décélérer progressivement avant le virage pour me laisser mourir sans freiner. Avec Mickaël, j'ai compris qu'il fallait continuer d'accélérer plus tard que ce que je faisais et tout couper pour freiner simultanément. Le fait de fixer un repère sur le côté de la piste pour débiter le freinage m'a énormément aidé. Au début, je me suis fait peur car je suis arrivé beaucoup plus vite que d'habitude avant le virage. La première fois, je n'ai même pas réussi à tourner. Les repères sont différents et tu t'aperçois que l'utilisation du frein avant est plus que nécessaire. Moi, je me servais surtout du frein moteur et du frein arrière. »



Lorsque je n'accélérais pas à fond et que je me laissais couler, je ne fatiguais pas et je me disais que ça allait bien. Je pensais que j'étais au maxi de mes possibilités. Avec la technique de Mickaël, tu comprends qu'il faut être plus fort physiquement pour aller plus vite.

Tu te rends compte aussi qu'à partir du moment où tu accélères vraiment, tu prends bien plus de vitesse dans les lignes droites. Juste le fait d'ouvrir en grand te fait gagner énormément de temps. Après, il s'agit de ne pas paniquer en arrivant vite sur le freinage. Il faut toujours être optimiste et se dire que ça va passer. »

à augmenter la difficulté en rétrécissant l'écart entre les deux repères. Ensuite, on s'attaque à l'exercice précité, réunissant l'accélération et le freinage.

➤ **Répartition du freinage** : il est important de savoir doser ses freins. L'avant doit être plus sollicité que l'arrière mais pas trop au risque que la roue décroche. Il faut sentir la fourche s'enfoncer et contrôler au frein arrière sans le bloquer pour conserver la moto droite et bien la guider dans l'ornière suivante. La répartition est de l'ordre de 60 %/40 % voire 70 %/30 %. Le plus dur est de savoir freiner fort tout en dosant ses freins pour arriver à la corde du virage à la bonne vitesse et bien négocier l'ornière.

➤ **Repères** : placés en bord de piste, ils doivent permettre d'améliorer sans cesse son freinage. Ça peut être un poteau, un pneu, une barrière ou même un trou sur la piste. Et il faut tenter de retarder le freinage jusqu'au moment de trouver la limite. Dans ce cas, on prend un nouveau repère.

➤ **Question de terrains** : il peut arriver de ne pas pouvoir retarder son freinage.

- Quand l'entrée du virage est défoncée : dans ce cas, on ne peut pas freiner aussi fort au risque de prendre un coup de raquette.

- Dans le sable : on freine moins intensément puisque le sable ralentit déjà la moto mais on accélère beaucoup plus tôt que la normale. Surtout, il ne faut pas bloquer les freins et au contraire toujours garder de la vitesse. ■