

**Un défi pour les téméraires,  
un réel problème pour les  
moins aguerris ou un plaisir  
pour les pros... Une descente  
s'appréhende de différentes façons,  
se présente sous diverses formes  
et se négocie de plusieurs manières.**

**Raison de plus pour s'intéresser à ce qui suit.**

Par Aro - Photos Archives

■ Il pleut, c'est une liaison et je viens juste de me faire déboîter par un énérvé de la poignée de gaz. Arrivé au sommet d'une belle descente parsemée de feuilles mortes, j'aperçois le loustic sonné sur le talus en contrebas et sa moto encastrée dans un arbre, brrrr!... Ça fait froid dans le dos. Le public admire le spectacle, il doit y avoir un piège et c'est maintenant à mon tour d'y aller. Je fais quoi là? Je me lance, je vais repérer à pied (la honte) ou je descends à côté de la moto afin de ne prendre aucun risque (la honte 2)... Difficile de trancher et à ce rythme-là, je risque de pointer en retard.

Dans ce type de situation, afin de ne pas se tromper sur l'attitude à adopter, on s'est posé certaines questions qui pourront peut-être vous mettre sur la voie. Histoire de pointer à l'heure quoi!

### **Est-il préférable de rester assis?**

Non, surtout pas. En restant assis, vous ne pourrez pas absorber les obstacles de type racines, trous ou autres cailloux. En tapant dans un mauvais trou, pour peu que vous soyez en train de freiner de l'arrière, c'est le « cul par-dessus tête » assuré. La règle de base est de rester debout, en flexion. Vos jambes peuvent ainsi jouer le rôle du deuxième amortisseur pour avaler les « pièges ». Une fois dans la pente, on se recule plus ou moins en fonction de l'inclinaison. Le poids ainsi déplacé permet aussi d'accentuer l'adhérence à la roue arrière. C'est plus facile pour contrôler la moto. On peut ainsi faire bouger la moto entre ses jambes et éviter certains obstacles imprévus (pierres, racines, etc.). Allez, stand-up!

### **Doit-on passer des rapports?**

Non. Passer des rapports signifie prendre de la vitesse. Quand on aborde une descente sur des feuilles mortes entre les arbres, mieux vaut éviter d'augmenter le rythme, bien au contraire. Si l'adhérence est précaire, les freins ne sont pas toujours suffisants. L'utilisation du frein moteur est un bon moyen de ralentir, alors passer des vitesses, on oublie! Il vaut mieux penser à rétrograder. Le premier rapport est parfois indispensable dans certaines pentes au pourcentage élevé.

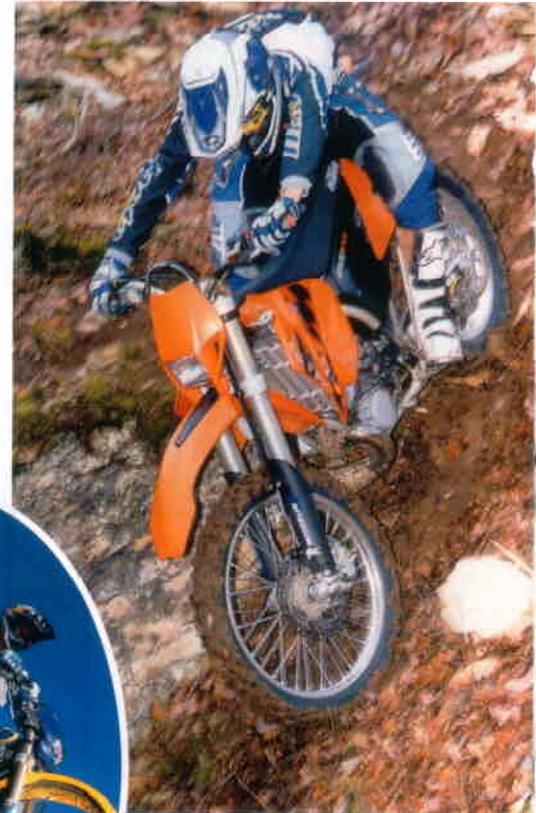
### **Est-il nécessaire de bloquer la roue arrière en freinant?**

Oui et non. En bloquant le frein arrière, on est obligé d'embrayer pour ne pas caler et la moto devient plus difficile à diriger. L'ensemble se montre alors imprécis, flou, ça peut partir dans tous les sens. De plus, si la roue arrière bloquée heurte un obstacle, le coup de raquette est quasiment assuré. Il faut donc être précis sur l'utilisation du frein arrière. Appuyer comme une brute est une invitation à la culbute. Il faut l'utiliser en finesse, surtout si ça glisse beaucoup. Repérez les zones où l'adhérence est meilleure. Sur ces portions, n'hésitez pas à accentuer la pression sur la pédale.

Avec la peur au ventre, on a tendance à tout bloquer, alors gaffe! Sur une descente entrecoupée de virages, le frein arrière est parfois utile pour se diriger et placer convenablement la moto. Dans ce cas, il est intéressant de bloquer l'arrière. On anticipe l'entrée du virage en tournant légèrement le guidon dans la trajectoire tout en appuyant plus fort sur la pédale de frein. L'arrière de la moto va glisser dans le sens désiré (le corps est penché, voire déhanché en amont). Attention à ne pas trop s'attarder sur la pédale, la pente accentue la glisse et si l'adhérence est précaire, il faut être fin et précis dans le geste... Pas facile quoi! Entraînez-vous à virer au frein arrière sur le plat. La manœuvre bien maîtrisée, on peut ensuite appliquer cette technique en descente.

### **Le frein avant est-il important pour ralentir?**

Oui, encore faut-il agir en douceur. Comme à l'arrière, le blocage de la roue avant a vite fait d'entraîner une perte de contrôle de la moto et la réaction peut s'avérer violente. On ne peut plus diriger la moto et si un obstacle imprévu se présente sous la roue, c'est souvent une invitation à manger de la terre. Sur une



Une bonne position (sur l'arrière, c'est impératif!) et des gestes précis, voilà le secret d'une descente négociée en douceur.



pente où l'adhérence est bonne, le frein avant est très efficace et vous fera nettement ralentir. Attention car la position sur l'arrière diminue l'adhérence à l'avant. Avec du grip, on peut se permettre de s'avancer légèrement pour mieux contrôler l'avant. Si l'action se passe sur un tapis de feuilles mortes ou sur sol humide, on va rapidement tout bloquer. Méfiance!

### **Doit-on s'asseoir à l'avant pour négocier un virage en descente?**

Non. Ce n'est pas un virage sur le plat calé dans une ornière, alors on oublie. Si la pente n'est pas trop raide, on peut se permettre d'avancer légèrement avant l'entrée du virage. On dirige mieux la moto mais il est toujours préférable de ne pas s'asseoir, surtout pas à l'avant au risque de basculer. Il y aura perte d'adhérence à la roue arrière, un risque de « tout droit ». Comme expliqué précédemment, le frein arrière peut être utilisé pour négocier

# endredre

un virage. Histoire de ne pas avoir à manœuvrer, n'hésitez pas à élargir la trajectoire en abordant une épingle serrée.

## Comment faire dans la caillasse?...

Les cailloux roulants étant une véritable invitation à la gamelle, il est formellement déconseillé d'être trop généreux sur le frein avant. Dans une descente peu abrupte, on peut conserver un filet de gaz pour atténuer les chocs. Ne lâchez pas les freins pour autant. Il faut doser en s'aidant de l'embrayage. Le corps est toujours placé vers l'arrière en gardant les bras légèrement fléchis. Si vous vous crispez, les bras risquent de tétaniser. Soyez relax, détendu et pensez à respirer correctement.

## ...Et sur un dévers?

Il n'y a pas de recette miracle. Comme sur le plat, le but est d'éviter aux roues de se dérober. C'est une pente. Restez donc positionné vers l'arrière tout en cherchant à plaquer un maximum la moto au sol. Comment faire? En appuyant sur le repose-pied extérieur au dévers!

## Quand faut-il descendre de la moto?

Quand la pente est vraiment abrupte, pardi! Et même si l'orgueil peut en prendre un coup! C'est aussi recommandé quand la « sortie de zone » est limitée, du style un plat de trois mètres suivi d'une rivière. On vous conseille aussi d'être raisonnable face à une marche. Seul un pilote confirmé pourra l'oublier d'un coup de gaz. Autre piège, lorsque c'est très humide avec un joli tapis de feuilles mortes qui slalome entre les arbres. Dans ce cas aussi, sachez rester raisonnable! Pour descendre de la moto, privilégiez le côté droit où le frein avant reste à portée de doigt si ça se barre en « vrille »... C'est également plus cool en calant la moto vitesse enclenchée (1<sup>er</sup> ou 2<sup>e</sup> rapport). Saisissez ensuite l'embrayage pour la faire avancer et lâchez-le pour ralentir.

## Et si jamais ça tourne mal?

Une seule option, quitter le navire! Dans notre cas précis, abandonnez la moto en vous éjectant. C'est le moyen le plus sûr de ne pas la recevoir sur le coin du nez. L'idéal pour ne pas partir dans un roulé-boulé interminable est de « plonger » côté montagne, soit en amont. Pour la moto, c'est la même chose. Si vous avez encore le temps de choisir de quel côté la coucher, privilégiez l'amont. ■

## Notre conseil: n'ayez pas peur!

Appréhender trop fort une descente, c'est le meilleur moyen de s'en mettre une bonne. Après avoir transpiré à grosses gouttes en haut, vous allez partir en imaginant la pire gaufre, vous allez vous crispier au moindre écueil, bloquer les freins, avant de vous coucher lamentablement. Rigolez pas, ça nous est tous arrivé. La solution? Y'en a pas de radicale. Ça serait trop simple. Mais puisque l'aspect psychologique est important, tentez de vous convaincre de deux choses: - si d'autres sont passés, c'est que ça peut passer; - même en cas de chute, vous ne risquez pas grand-chose. À partir de ces deux éléments, pensez à bien respecter les règles édictées plus haut (même si ça ne se passe jamais comme dans les livres, hein?) et allez-y franco.