

Le «déhanché»

Les épaules parallèles au guidon, le corps est légèrement penché à l'intérieur de la moto pour compenser la mise à l'équerre de la moto. Pour accentuer le travers à l'accélération, avancez votre corps vers l'avant de la selle et accentuez l'appui sur le repose-pied intérieur. Démonstration d'Eric Bernard !



Maître la



La dérive au frein AR

Une fois le poids de la moto transféré sur l'avant, reste plus qu'à négocier le décrochage de l'arrière au frein arrière. Opération qui demande du doigté, un excellent feeling de la pédale de frein (conservez de la garde !) et le sens de l'équilibre. Arnaud Besnier en action...

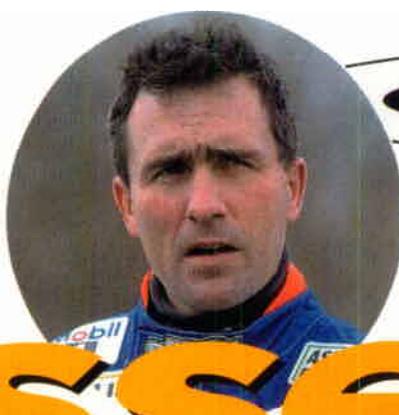
Freinez debout !

Vous maîtriserez mieux le transfert des masses (votre corps ne sera pas jeté sur l'avant) et la mise sur l'angle de la roue arrière (votre corps ne sera pas déporté sur le côté en cas de décrochage intempestif). Bien en appui sur les repose-pied, votre jambe intérieure ne devra sortir qu'en cas d'urgence absolue ! Comme ici pour Olivier Samofal...



Maîtriser la glisse

Par Stéphane Peterhansel



Vous vous baladez le nez au vent, vous tenez une forme olympique, votre moto craque et brille comme jamais. Soudain, la perspective d'une courbe bien dessinée s'ouvre à vos tétines. Vous vous laisseriez bien partir à la dérive. Oui, mais comment faire ? Suivez les conseils de Peter !

Par Jag' - photos maison

La glisse, ça éveille toujours une lueur pétillante dans l'œil du vert. Parce que l'essence du tout-terrain, vous n'irez pas me contredire, c'est quand même le plaisir d'évoluer sur des sols à l'adhérence diverse et variée, de préférence précaire ! Une glisse parfaitement maîtrisée, et il n'en faut pas plus pour illuminer la journée du vert d'une joie inextinguible. Mais regarder le photographe droit dans l'objectif tout

en ayant l'arrière à l'équerre, ça demande un minimum de savoir-faire. Ça vous irait bien les conseils d'un pro-du coup de gaz, hein ? Regardez à ma droite, le professeur Peterhansel en personne est là pour tout vous expliquer de A à Z. Bande de veinards ! Et les top inters français illustrent la leçon. Lorsqu'on parle de glisse il faut distinguer deux phases : le freinage et l'accélération. C'est parti...



Dosez les gaz !

Inutile d'ouvrir en grand pour avoir à couper la fraction de seconde qui suit, sinon c'est le béréet assuré ! Accélérez progressivement en anticipant l'arrivée de la puissance et, comme Nanard, combinez cette action avec l'inclinaison de la moto (et le contre-braquage). C'est plus facile avec un 4T, au moteur plus linéaire, que sur un 2T, où l'ouverture de la valve peut vous surprendre...

Le freinage en glisse

● **Le transfert de masse**

«Lorsqu'on veut faire dériver une moto au freinage, il faut être capable de faire un transfert de masses sur l'avant. Pour arriver en crabe, il faut complètement alléger la roue arrière et donc freiner très fort de l'avant.»

● **Le frein arrière**

«Pour déclencher la glissade, il faut aussi freiner un petit peu de l'arrière pour bloquer légèrement la roue. Il faut être prudent dans cette manœuvre pour provoquer progressivement le décrochage de l'arrière.»

● **Le contre-braquage**

«A partir du moment où l'on a fait le transfert de masse, il est facile de donner un petit peu d'angle à la machine en tournant légèrement le guidon et en forçant un petit peu avec les jambes pour la faire dériver à droite ou à gauche. C'est avec l'aide du guidon que tu décides de quel côté tu vas glisser.»

● **L'embrayage**

«Attention ! Lors du transfert de masses et du freinage au frein arrière, la roue arrière a tendance à dribbler. Il faut donc toujours laisser deux doigts sur l'embrayage sans débrayer complètement mais en faisant «lécher» l'embrayage, pour éviter le dribblage.»

● **En position debout**

«Il faut bien serrer la moto avec les jambes et la pousser sur l'un des deux côtés. Forcément, il faut être très en appui sur les repose-pied. Là, il y a deux cas de figures : en tout-terrain pour cette manœuvre, on sera tout le temps debout. En supermotard, on fait des freinages appuyés assis. C'est peut-être plus facile en supermotard de faire de très belles dérives, au freinage en tout cas, car on a des freins très puissants.»

La glisse à l'accélération

● **Réaccélérer tôt**

«Pour faire glisser la moto, il faut réaccélérer suffisamment tôt c'est-à-dire avant que la moto ne soit complètement remise en ligne. Si la moto n'est plus sur l'angle, elle ne glissera pas. L'intérêt pour aller vite, c'est de réaccélérer le plus tôt possible. Comme on est encore en train de tourner, ça déclenche en général une glissade de l'arrière.»

● **«Entretenir» la glisse**

«Ce qui est dur ce n'est pas de déclencher la glisse mais plutôt de la conserver. Des glisses à l'accélération, tout le monde en fait. Ce qui est dur, c'est de les maîtriser. L'idéal est de réaccélérer suffisamment tôt pour déclencher la glisse, ne pas couper les gaz brusquement et