

PILOTAGE

Par JCV, ML et Legrand - photos staff MX Mag, Lebig, Weidemann

Pilote

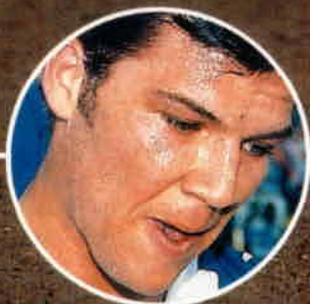
comme le



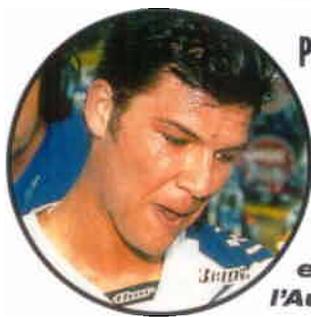
Perfectionner sa technique, gagner la seconde qui permet de se qualifier aux chronos, chacun d'entre nous a ses objectifs. Pour vous aider à les atteindre, MX Mag a questionné les stars du MX sur leurs secrets de pilotage. Vos pros du mois ont pour nom Everts, Stewart, Pichon, Carmichael, Ramon et Reed... Silence dans le fond, on écoute les pros !

IEZ

es stars !



Le départ



**PROFESSEUR : CHAD REED
AUSTRALIE - 22 ANS
OFFICIEL YAMAHA US
CHAMPION SX 2004**

Roi du départ canon en supercross, l'Australien nous livre sa recette pour virer en tête au premier virage. Si vous suivez ses conseils, le futur spécialiste du holeshot, c'est vous.

A - Quels sont les conseils de base pour prendre un bon départ ?

« Mon premier conseil serait de s'entraîner le plus souvent possible. On ne pense pas toujours à le faire, préférant bosser les virages, les sauts. C'est une erreur. Le choix de la place derrière la grille de départ est très important. Pour s'en-

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

« Je suis capable d'analyser ce qui se passe assez rapidement et d'en tirer profit dès le premier virage. Le départ, c'est aussi une question de concentration, de bon timing. C'est un moment très important de la course qu'il ne faut jamais sous-estimer, bien au contraire. Une envolée réussie conditionne bien souvent la suite de votre course. »

C - Te souviens-tu d'un cas précis où cette technique t'a permis de faire la différence ?

« Cette année, en supercross, nous avons rencontré des départs surélevés façon BMX, ça m'a beaucoup plu. J'ai



« Juste avant le tomber de grille, placez votre corps bien sur l'avant et visez du regard le premier virage... »

voler en tête, il faut être capable de prendre des décisions très vite. En supercross, j'essaie de me concentrer très fort sur le premier virage et de m'en tenir à cela. Avant le départ, je place exagérément mon corps sur l'avant de la moto et quand la grille tombe, je suis prêt à laisser partir l'embrayage aussitôt. Mon regard est déjà tourné vers le premier virage. Je passe la première vitesse avec mon talon puis j'enchaîne

trouvé cette nouveauté intéressante et très amusante. J'ai claqué les holeshots lors des deux courses avec ce genre de départs très spéciaux, notamment à San Diego. Toute la saison, j'ai réussi à partir devant. Il n'y a donc pas de course marquante pour moi à

« Vous êtes au point une fois qu'il n'y a plus de temps mort entre le freinage et le virage », explique Mickaël. Pour ça, une fois qu'il est au point, il

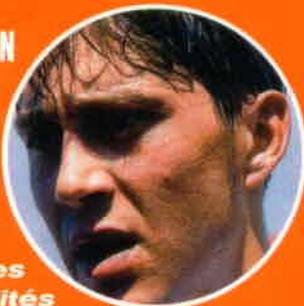


Le freinage

A - Quels sont les conseils de base pour freiner fort ?

« Contrairement à ce que l'on entend souvent, la technique du freinage ne se résume pas seulement à presser les freins le plus tard possible. Dans certains cas, c'est très efficace, dans d'autres, moins. De nombreux paramètres entrent en ligne de compte comme le type de virage, l'état de la piste, les trous, les conditions d'adhérence... Dans certains cas, il faut repousser ses limites au maximum. Dans d'autres, il est préférable de freiner plus tôt afin de rentrer proprement dans le virage qui suit pour remettre les gaz plus vite. Dans un virage à 90° par exemple, il faut procéder comme cela. En revanche, quand ça tourne à 180°, il vaut mieux adopter la première solution. Au niveau de la position idéale, vous devez être debout, en arrière avec les coudes relevés. N'oubliez pas non plus d'utiliser vos deux freins : l'avant pour ralentir sensiblement votre machine, l'arrière pour la

PROFESSEUR : MICKAEL PICHON
FRANCE - 28 ANS
PILOTE HONDA TISCALI
CHAMPION DU MONDE 250
2001/2002



Connu pour ses grandes qualités techniques, Mickaël Pichon aime freiner fort et doubler ses adversaires en repoussant ses limites. Il nous explique sa méthode.

qu'il n'y a plus de temps mort entre le freinage et le virage. »

C - Te souviens-tu d'un cas précis où cette technique t'a permis de faire la différence ?

« J'ai un souvenir très précis qui remonte à la saison 2002, l'année de mon second titre mondial 250. Pour rester en forme, j'étais allé disputer le cross inter de Brou avec ma Suzuki 250 d'usine. Ce jour-là, Everts et Smets

« Contrairement aux idées reçues, il ne faut pas freiner le plus tard possible à l'approche de tous les virages. C'est le cas quand ça tourne à 90°. »

placer comme vous le souhaitez. À force de vous entraîner, vous finirez par trouver le bon compromis entre l'avant et l'arrière. Dans certaines situations, on ne se rend pas toujours bien compte à quel point il est possible de freiner très tard. Pour peu qu'il y ait un petit appui dans un virage, vous pouvez l'utiliser pour terminer votre freinage. Ensuite, servez-vous de votre jambe pour tasser votre machine dans l'ornière et prendre de l'angle. »

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

« Simplement parce que mon père me faisait déjà bosser le freinage alors que je roulais encore en PW. Pour me faire progresser, il plaquait sur le sol un pneu autour duquel je devais tourner. Un second pneu faisait office de repère. Petit à petit, il s'agit de repousser ses limites de freinage au maximum. Mais il y a un point très important

étaient là aussi avec leurs grosses 500 cm³. J'avais gagné, notamment grâce à un passage assez chaud où je repoussais mes limites de freinage au maximum. J'avais doublé Stefan et Joël à plusieurs reprises exactement au même endroit.

Juste après le départ, il y a une longue descente rapide qui se termine par une petite cassure qui envoie dans un virage à gauche. Pour rester à leur contact après la ligne droite, je passais à fond à l'exter et dans la descente, je conservais ainsi une bonne vitesse. Juste avant la cassure, je freinais tellement fort que ma roue arrière décollait même du sol. C'était parfois assez chaud car je freinais si tard que j'étais même obligé de remettre un coup de gaz juste après pour sauter dans la cassure.



Les sauts



PROFESSEUR : JAMES STEWART
USA - 18 ANS
OFFICIEL KAWASAKI US
CHAMPION 125 SX
2003/2004, MX 2002

Dire que James Stewart est doué est un doux euphémisme. Dans les sauts, sa technique unique d'amorti est tout simplement bluffante. En revanche, elle s'avère plus difficile à expliquer. Bubba s'est quand même prêté au jeu.

A - Quels sont les conseils de base pour gagner du temps dans les sauts ?

« Avant toute chose, j'étudie tous les sauts pendant la première séance d'entraînement. Ensuite, je les tente tous un par un, sans me précipiter. La plupart du temps, à l'appel, je freine du frein arrière pour compresser ma suspension et amortir. Je mets la moto à un certain angle comme si je faisais un aerial. C'est assez difficile à réaliser car la moto a tendance à glisser sous toi une fois que tu es dans les airs. Tout

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

« Je ne sais pas. Je n'ai jamais participé à des stages en école de pilotage. J'ai toujours tout appris par moi-même. Je ne sais pas si ce que je fais est bien ou pas, alors c'est difficile de dire pourquoi je maîtrise cette technique mieux que les autres. C'est juste une façon d'aller le plus vite possible. Quand je suis chez moi, je m'entraîne sur des sauts simples, j'essaie de rester le plus bas possible au-dessus du saut au point de faire toucher le repose-pied. À la longue, je progresse. »

C - Te souviens-tu d'un cas précis où cette technique t'a permis de faire la différence ?

« À Budds Creek l'année dernière, sans hésiter ! Sur un saut en particulier, j'ai fait toute la diffé-



« Pour amortir un saut, il faut freiner de l'arrière à l'appel pour comprimer l'amorto... »

est une question de rythme. J'ai un peu du mal à l'expliquer car c'est un geste naturel que j'effectue depuis des années. Le conseil de base serait de s'entraîner encore et encore. Quand j'étais en 85 cm³, j'avais pour habitude de ne faire que ça pendant des heures. Quand tu regardes mes débuts professionnels et aujourd'hui, tu peux remarquer que j'ai beaucoup amélioré cette technique. En fin de compte, cela m'a pris 14 ans pour la mettre en place. Ça fait seulement quelques années que je la performe.

rence. Juste avant, il y avait une petite bosse qui m'envoyait juste au-dessus du saut. À ce moment-là, je poussais fort la moto vers le bas comme un pilote de BMX. Du coup, je passais plus vite que les autres car j'allais moins haut. Au final, j'ai gagné avec plus de trente secondes d'avance.

A - Pourquoi dit-on de Steve Ramon qu'il est un des plus doués au niveau trajectoires ?

« Les trajectoires, c'est l'un des paramètres qui m'ont toujours intéressé dans le pilotage. Depuis mes débuts, je m'applique à trouver les meilleures traces, celles qui permettent de gagner du temps, d'éviter les trous et de se préserver physiquement. Personne ne m'a vraiment appris à faire cela, j'ai toujours ressenti un bon feeling. Pour être efficace, il est nécessaire de travailler sa capacité d'analyse, d'avoir un regard curieux. Il ne faut pas hésiter non plus à s'inspirer d'autres pilotes si ces derniers trouvent un passage plus intéressant qui vous a échappé. Encore aujourd'hui, j'observe régulièrement Pichon ou Everts. Pour être rapide en piste, il faut essayer plein de choses, profiter des essais libres pour tirer la quintessence de la piste. Le mot d'ordre, c'est privilégier la trace propre. Au freinage, à la ré-accélération, il vaut mieux perdre quelques dixièmes de seconde dans un virage pour regagner trois fois plus de temps



Il faut avoir le regard curieux pour analyser la piste et anticiper des changements de trajectoire afin de gagner du temps, selon Steve Ramon.

Les trajectoires

dans l'enchaînement qui suit. Quel que soit votre niveau, les séances de "practice" sont primordiales. Pour ma part, j'accorde également beaucoup d'importance à la reconnaissance du circuit à pied. C'est un moment privilégié qui permet de comprendre pas mal de choses. Dans un premier temps, il faut toujours chercher la trace la plus rapide puis dans un second, celle qui vous permettra de doubler une fois en bagarre. Ce travail doit s'effectuer avant le départ afin de ne pas laisser trop de place à l'improvisation pendant la course. »

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

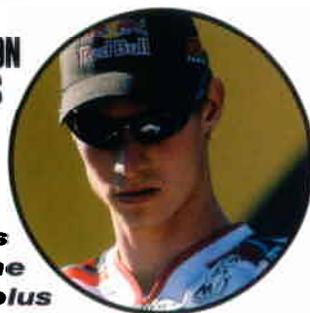
« Pour bien maîtriser une technique de pilotage, ou quoi que ce soit d'autre, il faut s'investir, réfléchir, se poser les bonnes questions. C'est la démarche que j'ai décidé d'adopter depuis longtemps concernant la recherche de trajectoires. Il faut également savoir être à l'écoute des autres, des personnes extérieures qui ont parfois un œil différent. Depuis que je suis chez KTM, je

parle beaucoup avec Kurt Nicoll par exemple. Pour les pilotes évoluant à un niveau national ou régional, le principe est le même. Il faut observer, discuter, écouter et faire la synthèse de toutes ces informations. »

C - Te souviens-tu d'un cas précis où cette technique t'a permis de faire la différence ?

« Je me rappelle du GP de Russie en 2002. J'étais mal parti mais j'arrivais à dépasser pas mal de pilotes sur une partie spécifique du circuit. Quand j'ai fini par atteindre la troisième position, il y avait un gros écart avec les deux premiers qui étaient Townley et De Reuver. Mais la trajectoire que j'étais le seul à emprunter était vraiment plus rapide. Deux tours avant

**PROFESSEUR : STEVE RAMON
BELGIQUE - 23 ANS
OFFICIEL KTM - CHAMPION
DU MONDE 125 2003**



Reconnu par tous les observateurs comme l'un des pilotes les plus talentueux du « pack »

mondial, Steve Ramon est fin, précis et efficace. Des qualités qui lui permettent de trouver les bonnes lignes et de savoir en changer quand il le faut.

l'arrivée, j'étais dans la roue des leaders. Partout ailleurs, nous prenions les mêmes lignes et je les ai doublés tout les deux à cet endroit précis. Finalement, je gagne la course. »

« Travailler sa capacité d'analyse est une qualité nécessaire pour trouver de bonnes trajectoires. »



Les virages



PROFESSEUR : RICKY CARMICHAEL
USA - 24 ANS
OFFICIEL HONDA US
MULTIPLE CHAMPION SX ET MX

Ricky Carmichael est un « king » quand il s'agit d'arriver à fond dans un virage et d'en ressortir aussi vite qu'il y est entré. Dans ce domaine, l'Américain cherche la perfection. Il explique comment.

A - Quels sont les conseils de base pour aller vite dans les virages ?

« Pour prendre un bon virage, il faut d'abord se concentrer sur la vitesse d'entrée, c'est très important. La plupart du temps, vous devez arriver le plus vite possible et freiner fort (cf. : freinage avec Pichon). Dans un virage truffé d'ornières, l'approche avec une 450 s'effectue sur le troisième rapport. Au moment du freinage, il faut rétrograder d'une vitesse. Votre corps doit rester au milieu de la moto. Ensuite, quand vous arrivez au milieu du virage, glissez un peu les fesses à



« Soignez vos virages, la différence se fait souvent là. »

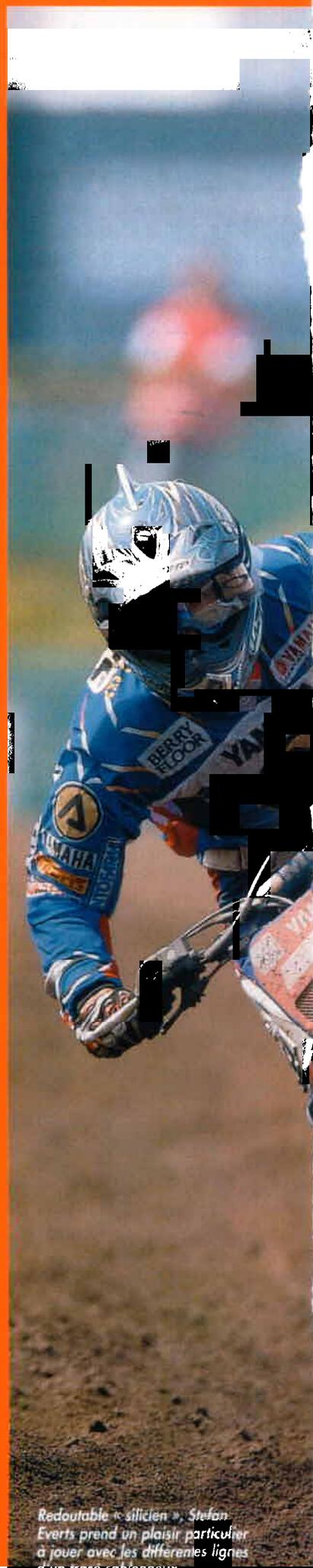
l'extérieur de la selle. À ce moment-là, vous êtes toujours en train de freiner. Sortez la jambe pour prendre appui et dès que vous voyez la fin du virolo, relâchez les freins, penchez la moto et accélérez progressivement. Dans certains cas, il ne faut pas oublier de mettre un coup d'embrayage. À l'attaque d'un vélodrome, je vous conseille de pousser fort sur votre guidon afin de bien plaquer votre machine au sol. Je vais me répéter, mais il faut insister : la vitesse d'entrée dans le virage est le point clé. De nombreux pilotes ne rentrent pas dans les virages assez fort. C'est là qu'ils perdent du temps. Votre regard doit se porter très vite vers la sortie du virage afin d'anticiper la suite. Si vous arrivez à appliquer cette technique, il n'y a plus de souci à se faire.

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

« J'ai toujours accordé de l'importance aux virages. Ils permettent de faire la différence, aussi bien lors d'un chrono que pendant une course. J'aime la sensation de rentrer fort, conserver de la vitesse et sortir comme une balle ! Quand après plusieurs tours, j'ai dans la tête mes trajectoires, c'est un vrai plaisir. Ma course devient plus facile. Pour progresser, je m'entraîne régulièrement sur des mini-bikes. Je bosse le même virage pendant des heures, en augmentant ma vitesse à chaque passage. J'alterne régulièrement en virant dans les deux sens. En fin de journée, j'en ai marre de faire la même chose, mais croyez-moi, personne n'est capable de passer aussi vite que moi dans ce virage ! »

C - Te souviens-tu d'un cas précis où cette technique t'a permis de faire la différence ?

« Je fais la différence sur tous les circuits de championnat outdoor où il y a de grosses ornières dans les virages serrés. C'est là que j'essaie d'aller le plus vite possible. C'est plus souvent le cas en cross. C'est vraiment dans les virages que tu gagnes beaucoup de secondes sur les autres pilotes par rapport au supereuros.



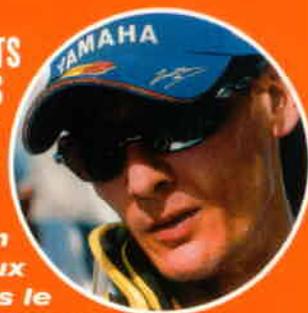
Redoutable « sicilien », Stefan Everts prend un plaisir particulier à jouer avec les différentes lignes d'un très célèbre...

Le sable

A - Quels sont les conseils de base pour aller vite dans le sable ?

« Ça n'a rien à voir avec les techniques utilisées sur la terre. Dans la silice, votre machine devient plus instable. Pour compenser, il faut adapter son style et mettre du poids sur l'arrière en adoptant une position du corps plus reculée. La grosse différence avec la terre se ressent à l'abord des virages. Dans le sable, comme les entrées de courbes sont toujours pleines de vagues, il est primordial de maintenir un filet de gaz permanent afin de conserver de la vitesse et absorber les "bumps". Dans le cas inverse, lorsque votre machine s'inscrit dans le virage, l'avant s'enfonce. Il faut rester debout, bien calé sur ses repose-pieds. Dans le sable très profond, la technique est encore différente. Dans ce cas précis, il faut vraiment tirer fort sur le guidon pour avaler les trous et surtout, trouver les meilleures lignes. Dans le sable, elles sont plus nombreuses que sur n'importe quelle autre piste. Pour aller vite, il faut les suivre. C'est l'une des clés de la réussite. En revanche, quand la trace rapide devient trop trouée, il faut en trouver une nouvelle afin d'éviter de subir les trous. La difficulté sur une piste sablonneuse, c'est qu'elle évolue rapidement. Il est nécessaire d'avoir une bonne capacité

**PROFESSEUR : STEFAN EVERTS
BELGIQUE - 31 ANS
OFFICIEL YAMAHA RINALDI -
7 FOIS CHAMPION DU MONDE**



Stefan Everts est l'un des maîtres mondiaux du pilotage dans le sable. Récent vainqueur des GP de Valkenswaard et Lichtenvoorde, le Belge est au-dessus du lot. Voici les principaux ingrédients de sa recette.

B - Pourquoi maîtrises-tu aussi bien cet art particulier ?

« Depuis que je suis tout jeune, je roule dans le sable. J'adore être debout sur mes repose-pieds, contrôler ma moto, mettre ma tête au-dessus du guidon pour regarder au loin... Mon style de pilotage colle aux exigences du sable. Pour rouler vite dans ces conditions, c'est aussi une histoire de timing. J'aime comprendre le circuit, la manière dont il évolue, trouver la meilleure position correspondant au type de difficulté à aborder. Si tu



« Dans le sable, la trace la plus courte n'est pas forcément la plus rapide... »

d'analyse. Dans la silice, la trajectoire la plus courte n'est pas forcément la plus rapide. C'est pour cela qu'il faut parfois privilégier les extérieurs. Une fois que l'on arrive à contrôler la silice, cela procure un feeling incroyable. Mais attention, même pour moi, il est quasiment impossible d'enchaîner vingt tours sans commettre d'erreurs. L'objectif, c'est d'en minimiser le nombre au maximum. C'est pour cela que les écarts dans le sable sont souvent très importants. Les réglages de la moto sont également capitaux. Pour ma part, je remonte les tubes de fourche le plus haut possible dans les tés. Sur ma Yam, on varie l'angle de chasse pour la rendre plus

roules "full gaz" partout, tu n'avances pas... Une fois que tu comprends cela, tu peux jouer avec le terrain. »

C - Te souviens-tu d'un cas où cette technique a fait la différence ?

« En 1998, lors d'un GP 250 à Mol. C'est l'année où je me battais avec Tortelli pour le titre. Là-bas, le sable est très profond. En première manche, après un tour, je comptais douze secondes d'avance ! À l'arrivée, je devais avoir une minute sur mon premier poursuivant. Bolley, Fred avait pourtant bien roulé. Dans l'ensemble, les Français s'en sortent bien dans ces conditions. C'est aussi le cas de Pichon. Les pilotes très techniques

