

**Qu'il soit légèrement creusé, relevé, truffé d'ornières ou à plat, le virage nécessite une technique de pilotage parfaite pour vous permettre de gagner du temps. Entraîneur de l'Équipe de France, Olivier Robert nous livre ses secrets. À vos marques, prêts, virez !**

# VIREZ LES PI

## I - L'EXERCICE TYPE

La méthode de travail la plus efficace consiste à prendre deux pneus, les poser sur une portion plate à quelques mètres d'intervalle et tourner autour (en 0 ou en 8) pendant des heures jusqu'à maîtriser complètement la technique et le timing. OK, ça ne fait pas rêver, mais cet exercice a largement fait ses preuves. Demandez à Jean-Michel Bayle. Notre héros national a usé des milliers de tétines et des litres de carburant sur ce thème. Débutant ou confirmé, vous trouverez le plaisir pendant l'exercice lorsque vous vous apercevrez que vous virez de plus en plus vite. Et quand vous retournerez sur le terrain pour mettre ça en application et que vous constaterez les progrès, la satisfaction sera doublement au rendez-vous. L'objectif est que le virage devienne une simple formalité, un mouvement machinal et sans appréhension, comme si vous étiez tout simplement en train de marcher. Le rêve non ?

Notre entraîneur du jour, Olivier Robert, est également un incondicional de cette méthode. Il n'hésite pas à faire répéter une journée entière le mé-

me virage à ses pilotes jusqu'à trouver le passage et la position idéals. Une quête de la perfection en quelque sorte. Pour être passé entre ses mains et avoir testé la chose, je peux vous confirmer que les résultats sont stupéfiants.

## II - LE POINT DE PIVOT

Sans parler précisément du freinage ou de la réaccélération, nous nous sommes attachés à ce fameux moment où l'on relâche les freins pour inscrire la moto et prendre de l'angle. C'est ce que l'on appelle le point de pivot. C'est la partie la plus délicate du virage car vous venez de relâcher les freins et votre accélération n'a pas encore recommencé. C'est à cet endroit que vous avez le plus de risque de tomber en perdant l'avant. Consolez-vous en vous disant que c'est aussi la partie la plus lente de votre virage, un moindre mal. Mais ne parlons pas de chutes, même s'il faut forcément en passer par là pour apprendre (le fameux « métier qui rentre »). Parlons plutôt des objectifs. Dans un virage à plat et en épingle, plus le point de pivot sera court, plus votre accé-

lération sera efficace. Pour cela, il va falloir mettre un maximum d'angle pour réduire ce temps mort et accélérer le plus tôt possible dans des conditions optimales. Puisqu'à ce moment précis vous aurez relâché les freins, c'est uniquement la motricité de la roue arrière qui permettra de vous diriger. En revanche, si nous ne rentrons pas dans les détails du freinage, sachez tout de même qu'il ne faut surtout pas bloquer sa roue arrière car il ne s'agit pas d'un virage au frein. Place maintenant aux exercices.

## III - LA PRATIQUE

→ 1<sup>er</sup> exercice : inscrire la moto dans le virage

Il faut décomposer l'exercice en deux phases. La première partie concerne le freinage. Position bien évidemment debout sur l'arrière, votre moto est encore en ligne. C'est à ce moment-là que la grosse partie de votre freinage s'effectue. Au fur et à mesure que le virage approche, commencez à relâcher doucement vos freins pour inscrire la moto dans le virage. Il faut absolument continuer à freiner de l'avant pour vous diriger plus facilement et bénéficier de plus de grip. Cette partie est importante car c'est elle qui conditionne l'ensemble du vi-

**Pour progresser à l'approche des virages, il ne faut pas hésiter à amplifier vos mouvements...**



# comme vos !

rage. Si vous relâchez tout d'un coup, vous risquez d'avoir moins d'adhérence et de perdre l'avant plus facilement. Durant la fin de cette première phase, il faut également pousser sur le guidon avec les bras et le haut du corps, comme pour faire tomber la moto entre vos jambes. Continuez ce mouvement tout en vous asseyant sur l'avant de la moto. Pensez également à tendre votre jambe avant d'être assis pour économiser du temps et éviter de rester le pied droit scotché sur la pédale de frein. Le bassin doit être positionné en avant des repose-pieds, légèrement sur le côté de la selle. Pied bien à plat sur le sol, c'est ensuite une accélération progressive qui va vous permettre de vous diriger et de relever votre moto.

## → 2<sup>e</sup> exercice : placer son regard

C'est bien connu, lorsqu'on roule à moto, il faut toujours regarder loin devant pour anticiper les obstacles. Toutefois, il ne faut pas exagérer. Ça ne sert à rien par exemple de visionner le virage qui suit en étant encore au freinage du virage précédent. Vous allez tout au mieux rater la trajectoire pour ne pas dire chuter. Il suffit juste de regarder la prochaine difficulté que l'on va devoir gérer. Une



# Le transfert de masse est indispensable pour virer comme les pros...

fois celle-ci assimilée, vous pourrez vous concentrer sur la suivante. Durant votre freinage, visualisez le moment où vous allez vous asseoir. Une fois assis, regardez l'endroit où vous allez réaccélérer. C'est seulement ensuite qu'il faut se concentrer sur la trajectoire de sortie et l'obstacle suivant.

## → 3<sup>e</sup> exercice : le transfert de masse

Bien souvent négligé ou pas assez ample, le mouvement du corps d'arrière en avant est indispensable. C'est grâce à ce transfert de masse que vous allez pouvoir optimiser aussi bien le freinage que l'accélération. Durant le début du freinage, les jambes doivent être en arrière avec les fesses quasiment au-dessus du garde-boue. Prenez soin de vérifier que vous avez les pointes de pieds vers le haut, indicateur de la bonne position. Pendant la deuxième partie de votre freinage, au moment de vous asseoir, les pointes de pieds sont cette fois vers le bas pour mettre un maximum d'appui sur l'avant. Ce mouvement se fait naturellement mais n'hésitez pas à l'accentuer. Plus vous chargerez rapidement l'avant de la moto, plus le transfert de masse sera important. Vous pourrez ainsi mettre plus d'angle, virer plus court et accélérer plus tôt. Durant la réaccélération, si vos pieds sont toujours vers le bas, il faut en revanche remettre l'appui vers l'arrière de la moto. Une position similaire à celle que l'on retrouve

après la sortie de grille lorsque l'on cherche la motricité. Il est primordial de ne pas faire déraeper la roue arrière pour rester efficace. Plus vous garderez de la traction, plus vous pourrez vous diriger et choisir votre trajectoire.

## → 4<sup>e</sup> exercice mise en application sur la piste

Après avoir répété maintes et maintes fois le mouvement et que cela devient naturel, place au circuit. Ne soyez pas impatient. Il arrive parfois de tout mélanger. Il ne faut pas hésiter à rester plusieurs heures sur le même atelier de travail avant d'y arriver. Essayez de rester le plus propre possible car l'efficacité n'est pas forcément dans l'attaque. Si vous rentrez en cata dans le virage et que vous ressortez à l'embrayage, le rendement ne sera pas optimum. Il ne faut pas se bloquer, enrouler le virage et garder un maximum de vitesse. Si vous êtes obligé d'accélérer à fond et de relancer à l'embrayage, c'est que votre entrée de virage n'était pas assez rapide. En général, il faut réussir au minimum sept fois le passage avec vitesse et position similaire. C'est un marathon qui vous attend car une fois en piste, d'autres facteurs entrent en compte. Le choix de la trajectoire, les bosses au freinage... Tout n'est pas réglé. Cependant, si vous avez consciencieusement appliqué vos travaux autour de ces pneus, les bonnes perfs ne devraient pas se faire attendre. ■



Même si le pied a vite été remis sur le repose-pied, l'accélération trop violente rend ce passage moyennement efficace. Difficile de réunir tous les facteurs en même temps et de prendre la bonne trajectoire à chaque fois. Vous devez rester concentré...



Pour progresser, il faut chercher la limite. Les chutes sont inévitables mais rarement violentes.

## THANK YOU

À Olivier Robert pour ses précieux conseils, à Sébastien Bonnal pour le prêt de sa 250 YZF perso ainsi qu'au circuit



Olivier Robert a joué son rôle à fond. Avec ses précieux conseils, les apprentis ne se font pas