



Virer au frein arrière

Tout le monde sait plus ou moins faire un dérapage en moto. Mais virer efficacement au frein arrière

avant de repartir plein gaz représente tout un art aussi utile en enduro qu'en cross. On vous guide pour en user... Mais surtout pas en abuser!

Mickaël Lecuit - photos Fro

Savoir virer au frein arrière est plus important qu'il n'y paraît. Que ce soit en cross ou en enduro, les virages au frein arrière sont mal exécutés dans 80 % des cas, selon Éric Bernard. Le Vendéen considère pourtant que ses deux nouvelles recrues en enduro, pourtant issues du cross, maîtrisent cette technique parfois utile en banderolée. Pour recouper des ornières, soit pour éviter les gros trous ou un bourbier, faire demi-tour sur les chemins ou bien encore virer vite dans une épingle à 180° à plat. En cross, c'est particulièrement efficace dans les vélodromes. Cela permet de varier la trajectoire dans la boue et d'anticiper l'obstacle suivant. Mais attention ! Autant le virage au frein arrière peut parfois présenter des avantages, autant il a de gros inconvénients si le mouvement est saccadé. Car il fait perdre énormément de temps.

Et souvenez-vous que s'il est important de savoir virer au frein arrière, il est d'autant plus fondamental de ne pas l'appliquer à tous les virages. Car la motricité est plus accrue quand la roue arrière tourne que quand elle est bloquée. Noté ? À vous de jouer...

Ricky Carmichael est un adepte ultra efficace de l'utilisation du frein arrière pour virer serré.

Règles de base

Le réglage de la pédale : adoptez une position standard qui consiste à aligner la pédale de frein et le repose-pied.

➤ N'abusez pas du frein arrière. Il peut nuire au chrono si l'action est mal exécutée et augmenter sensiblement votre budget plaquettes.

En enduro, on décide de virer au frein arrière instinctivement quand on arrive sur l'obstacle. Il faut anticiper soit pour éviter des trous soit pour recouper un bourbier.

Les virages à plat

Dans ce cas de figure, la technique est aussi bien valable en cross qu'en enduro. Elle permet

de virer vite dans une épingle serrée, de recouper des ornières et des trous, d'éviter un bourbier ou encore de tenter un dépassement en cross. Suivez plutôt les conseils suivants.

1 Un freinage progressif

Le virage au frein arrière ne consiste pas à faire glisser la roue sur vingt mètres. Il faut au contraire procéder à un freinage traditionnel bien appuyé qui demande d'être en ligne, debout en arrière avec les jambes légèrement fléchies. On freine davantage du frein avant que de l'arrière et on rétrograde.

2 Une glisse maîtrisée

C'est seulement 1,50 m ou deux mètres avant le virage qu'on relâche le frein avant et qu'on bloque l'arrière tout en prenant l'embrayage à un ou deux doigts. Dans le même temps, on s'assied sur l'avant de la moto, on sort le pied qui va servir de pivot et on donne un coup de rein qui va également permettre de faire tourner la moto.

3 Un regard perçant

À l'entrée de l'épingle, c'est lui qui décide de la trajectoire que l'on va emprunter. En général, on fixe le point de corde qui va garantir la distance la plus courte à parcourir. Si l'on arrive plus extérieur et que l'on veut recouper des traces, on imagine le point intérieur déplacé. Ensuite, en même temps qu'on fait glisser la moto de l'arrière, que la moto est légèrement inclinée vers l'intérieur du virage, on dirige déjà son regard sur le point intérieur suivant.

4 Une accélération franche

Avant que la moto ne termine complètement sa glisse entamée grâce au frein, anticipez avec un léger coup de gaz et relâchez progressivement l'embrayage (ainsi que le frein !) pour terminer la glisse grâce à l'accélération. Si vous n'accélérez pas assez tôt, vous risquez de vous bloquer et de basculer de l'autre côté de la moto en vous « bourrant » lamentablement. Une fois en ligne, empresses-vous de remettre le pied sur le repose-pied (en appuyant dessus SVP !) pour mettre les gaz en grand et profiter de la meilleure motricité possible.





Les vélodromes

Difficulté essentiellement présente sur un circuit de SX ou de MX, le vélodrome négocié au frein arrière peut s'avérer radical. Ça permet d'être en ligne rapidement pour un enchaînement d'obstacles (sauts, whoops...), de mieux choisir sa trajectoire après le virage, de dépasser un concurrent ou simplement de parcourir moins de distance dans le virage.

1 L'entrée du virage

Contrairement au virage à plat, il n'y a pas réellement de phase de freinage traditionnel. La particularité du vélodrome étant d'être en pente, la vitesse d'arrivée dans la courbe diminue immédiatement. La difficulté est d'arriver avec suffisamment de vitesse pour que la moto puisse glisser de l'arrière jusqu'au point de réaccélération. Il est possible d'entrer dans le virage à l'intérieur et d'en ressortir intérieur également, ou encore d'arriver extérieurement et de repiquer intérieurement. Le top de la manœuvre est d'arriver intérieurement et de ressortir intérieurement. L'avantage est que la distance à parcourir est réduite.

2 La glisse

Le déclenchement de la glisse est essentiellement dû à la pression sur la pédale de frein arrière. On arrive avec beaucoup de vitesse dans le vélodrome, on incline la moto juste à l'entrée du virage et on bloque le frein arrière tout en embrayant. Si la vitesse est suffisante, la moto glisse jusqu'en haut de

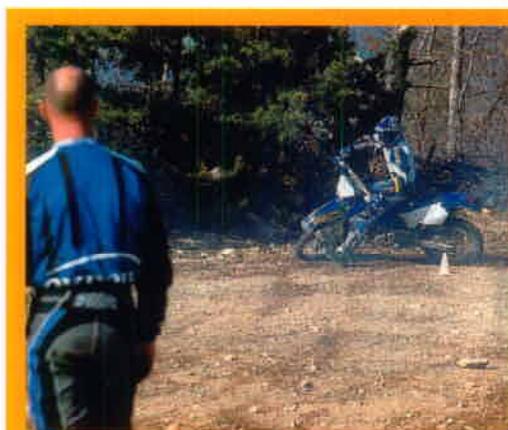
l'appui, sinon la manœuvre s'arrête avant. Dans ce cas, augmentez votre vitesse à l'abord du virage.

Position/regard

On s'assoit sur l'avant de la moto dès le début de la pente du vélodrome, les coudes écartés et la jambe tendue si le virage est à gauche, prête à rattraper la moindre erreur. Comme pour le virage à plat, le regard suit l'obstacle suivant dès la phase de glissade au frein.

3 La réaccélération

Ne marquez pas de temps d'arrêt entre la glisse et la réaccélération. C'est ce que Carmichael réalise à merveille. Il fait glisser la moto grâce au frein puis avant même qu'elle ait fini de glisser en haut de l'appui, il réaccélère fort tout en relâchant l'embrayage et le frein. Lui le fait assez brutalement mais il est possible d'exécuter l'action de façon plus progressive en cross, par exemple, où la piste est plus large. La glisse est alors régulière, sans temps d'arrêt et donc très efficace. ■



Entraînez-vous!

La maîtrise de la glisse au frein arrière sur une surface plane et sur tous les types de sol (herbe, boue, cailloux) nécessite un minimum d'apprentissage. Comme Éric Bernard, placez deux pneus espacés de quinze mètres environ et exercez-vous à enchaîner glisse au frein arrière et accélération sans temps mort. Le tout en conservant la trajectoire la plus courte et la plus droite possible. Une fois que vous vous sentez à l'aise côté droit, passez au côté gauche. Exercice beaucoup plus difficile. Jean-Michel Bayle a longtemps utilisé cette technique d'entraînement

jusqu'à maîtriser le pilotage le plus efficace possible. Il n'y a que la répétition inlassable du bon geste au bon moment qui vous permettra d'exécuter le parfait enchaînement freinage/accélération en compétition ou avec vos potes!