

Vendredi Matin

Théorie:

Qu'est ce que l'effet gyroscopique?

C'est une force qui permet à la moto de rester auto stable lorsqu'elle est en mouvement avant. Elle est proportionnelle à la vitesse.

La chasse et l'angle de chasse:

La chasse est la distance au sol qu'il y a entre le prolongement de l'axe de la roue avant et le prolongement de la colonne de direction. C'est grâce à la chasse que la roue avant revient à sa position initiale (droite) quand la moto avance. L'angle de chasse est formé par une verticale et une droite passant par la colonne de direction. Plus l'angle est grand, plus la moto est stable, mais moins elle est maniable.

La force centrifuge:

C'est elle qui nous pousse à l'extérieur du virage. Elle augmente avec le poids (moto + pilote + passager + bagages), la vitesse et est inversement proportionnelle au rayon du virage. C'est pour cela qu'on ralentit avant les virages et que, pour agrandir le rayon de la courbe, on entre dans les virages à l'extérieur.

Le braquage inversé (aussi appelé contre braquage)

C'est la technique qu'on utilise pour prendre les virages dès que l'on atteint 20 Km/h environ.

Lorsqu'on veut prendre un virage à droite, on pousse sur le guidon à droite, la roue avant braque à gauche, ce qui a pour effet de déséquilibrer la moto qui bascule vers la droite, puis la roue avant, grâce à la chasse, reprend sa position initiale. La moto tourne vers la droite.

Voici un exemple extrême de braquage inverse :



La position de conduite :

Il existe une position qui nous permet de maîtriser la conduite au maximum et dans le maximum de confort.

1- Les pieds sont posés sur les repose-pieds, la partie large du pied en appui. Ils sont serrés contre la moto.

2- les genoux sont collés au réservoir.

3- on s'assoit le plus près du réservoir, sur les ischions, ce qui permet de basculer légèrement le bassin vers l'avant.

4- Grâce au 3 premiers points, les bras et la partie haute du corps sont souples et détendus ; les bras sont légèrement fléchis (n'est-ce pas, Mr le Baron ?)

5- Les mains posées naturellement sur le guidon, sans cassure au niveau du poignet.

En marche normale, le buste est légèrement incliné vers l'avant. Lors du freinage, on relève le buste et tend les bras qu'on « bloque » de façon mécanique et non musculaire (les os sont juste alignés).

La vue :

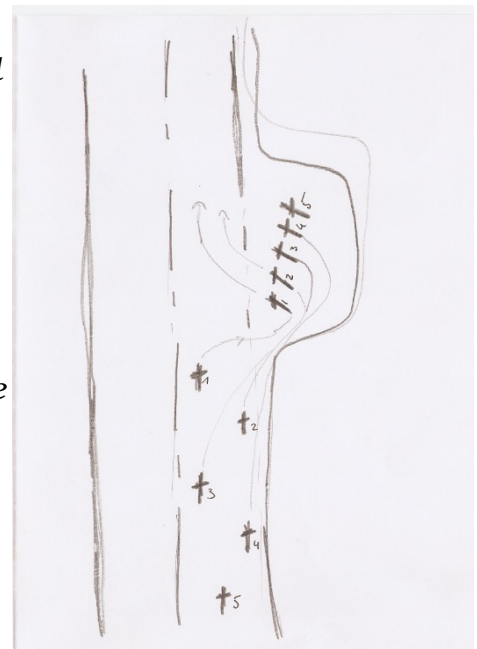
Nous avons « vu » à quel point il est primordial d'avoir une bonne vue, de près et de loin. On a fait quelques exercices.

Les déplacements en groupe :

Il est préférable de former des petits groupes de cinq motos maximum. Le groupe est alors plus fluide tout en étant soudé. On veillera alors à homogénéiser les groupes par style de conduite et expérience. Le premier (le « chef ») et le dernier (la « voiture balai ») étant les plus expérimentés. Le premier se place à gauche de la voie pour la visibilité. Le deuxième est le motard le moins expérimenté ou la moto la moins rapide. Pour plus de visibilité et agrandir les distances de sécurité, on se place en quinconce. En cas de panne ou d'accident de l'un des membres du groupe, seul le dernier (la voiture balai) s'arrête à hauteur du motard en panne ; il fera le nécessaire pour sécuriser les lieux avant tout. Les autres dépassent et s'arrêteront plus loin, dès qu'il est possible de le faire en toute sécurité.

Les arrêts sur une aire de stationnement sur le bord de la route:

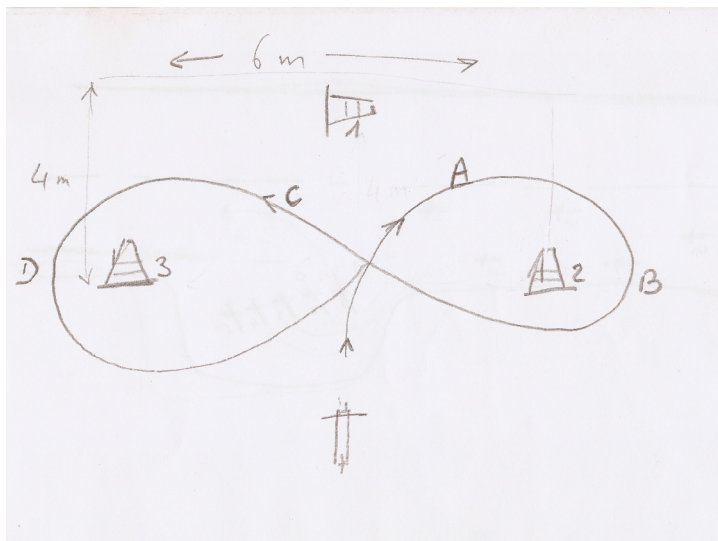
Pour pouvoir repartir de façon fluide, en sécurité et dans le même ordre, le mieux est que le premier du groupe s'arrête en début de l'aire de stationnement. Il se garera en épi, prêt à repartir et prendra soin de laisser suffisamment de place derrière lui pour que les autres puissent passer derrière lui. Chacun à son tour passera ainsi derrière les autres déjà stationnés et viendra se placer à côté de son prédécesseur en laissant suffisamment d'espace pour que chacun circule librement autour de sa moto. Puisque tous les membres du groupe sont garés après lui, le « chef » de groupe aura toute la visibilité nécessaire pour se réinsérer en toute sécurité dans la circulation ; chacun repartira ainsi selon son ordre d'arrivée avec la même visibilité maximum !



Vendredi après midi

pratique :

le **8**



On entre face au cône n°1.

En **A** , le regard est placé sur le cône **2**.

En **B** , le regard se place sur le cône **1**.

En **C** , le regard va vers le cône **3**

En **D** , on regarde vers **A**

On applique la position de conduite vue précédemment. Pour incliner la moto à droite, on pousse sur le guidon à droite ; le buste reste droit, le pied gauche appuie fermement sur son repose pied pour faire contrepoids.

Les exercices ont été réalisés d'abord avec les deux mains. Quand on maîtrise l'exercice, on pose la main droite sur le réservoir, seule la main gauche actionne le guidon. Puis on inverse les mains.

Ensuite, l'exercice a été réalisé assis en amazone à droite puis à gauche.

Quand nous avons ensuite repris les slaloms, la chose était bien plus aisée !!

Nous avons fait des slaloms décalés en amazone droit et gauche ; assis sur les 2 pieds posés sur la selle.

Samedi Matin

théorie

la trajectoire :

TRAJECTOIRES SUR ROUTE : LES 4 RÈGLES GÉNÉRALES...

1 La position d'entrée, le placement, est la zone située avant le virage. C'est dans cette zone que nous allons chercher à analyser la forme du virage et adapter notre allure et notre boîte de vitesse en conséquence.

Nous viendrons nous placer à l'extérieur de la courbe.

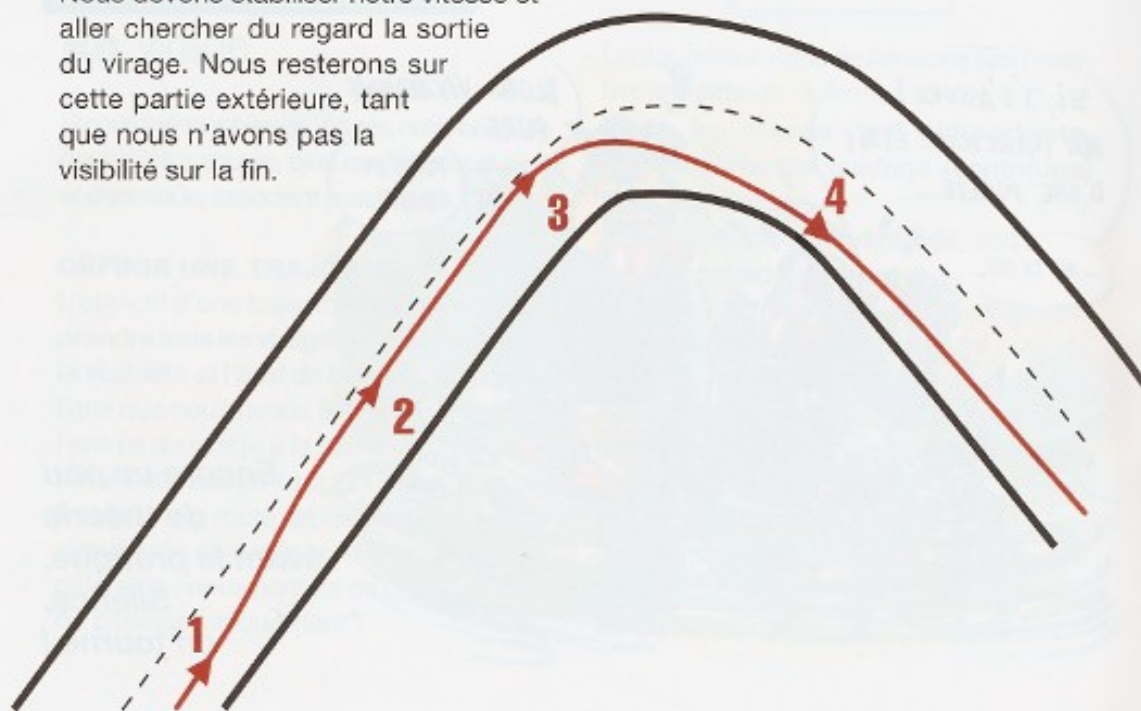
- Placement à gauche pour un virage à droite.
- Placement à droite pour un virage à gauche.

2 La zone de découverte est celle que nous abordons au début du virage. Nous devons stabiliser notre vitesse et aller chercher du regard la sortie du virage. Nous resterons sur cette partie extérieure, tant que nous n'avons pas la visibilité sur la fin.

3 La sollicitation est la zone où nous apercevons la sortie du virage. C'est uniquement à ce moment là que nous allons chercher à rejoindre la partie intérieure de la sortie du virage.

- Finir un virage à droite dans la zone qui va du centre de notre voie à la partie proche de l'accotement droit.
- Finir un virage à gauche dans la zone qui va du centre à la partie proche de l'axe médian, ou, du centre de la route (si absence de marquage).

4 La reprise de stabilité est la zone située à la sortie du virage. C'est là que nous pouvons réaccélérer progressivement, redressant ainsi la machine, puisque notre moto se trouve correctement placée dans l'axe de la route.



AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES GAUCHES ...

L'avantage, dans un virage à gauche, c'est que l'on aperçoit la sortie du virage plus tôt...

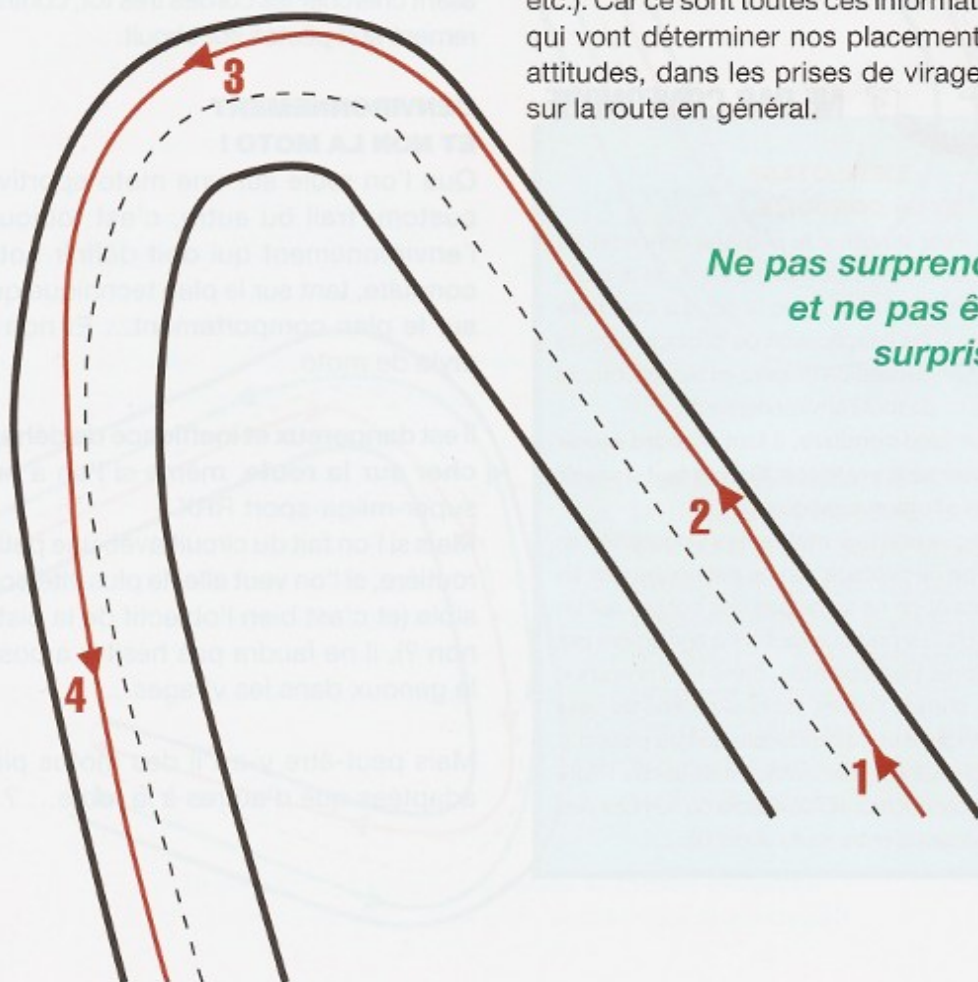
L'inconvénient, c'est que l'on sollicite quelquefois trop tôt l'inclinaison. Ce qui fait que l'on a tendance à venir couper, voir empiéter sur la voie opposée... ce qui peut gêner ou être gênant !

Il faudra donc retarder un peu la sollicitation, et rester dans notre voie.

ADOPTER ET ... ADAPTER LA THÉORIE-!

Dans ces quatre phases, nous avons parlé de zones. En effet, même si ces phases s'appliquent à tous les virages, nos placements, avant, pendant et après, vont dépendre de la visibilité, de l'adhérence, des autres usagers de la route, et de l'environnement en général...

Il est donc important de ne pas oublier de « lire » la route, et d'aller constamment à la recherche d'indices formels (panneaux, marquages, etc.) et informels (autres véhicules, piétons, gravillons, feuilles, gazole, etc.). Car ce sont toutes ces informations qui vont déterminer nos placements et attitudes, dans les prises de virages et sur la route en général.



Freinage appuyé

ralentissement de confort