

PRENDRE UN VIRAGE : LA POSITION

Le plaisir (et la difficulté) de la conduite à moto réside dans la mise sur l'angle, donc le virage. Comment « bien » pencher ? Comment prendre une courbe certes le plus vite possible, mais surtout avec une sécurité optimale ? Conseils pour une « meilleure » trajectoire en virage ou en courbe à moto, pour passer soit plus vite, soit de façon plus sûre.

Bien prendre un virage sur route reste la première question des motards débutants et de ceux plus expérimentés qui n'ont pas forcément l'occasion de s'y entraîner.

Voici quelques conseils issus de mon expérience personnelle, nourrie des conseils d'autres motards et d'instructeurs professionnels de la gendarmerie motocycliste. Certains points peuvent être discutés ou affinés.

Précision importante : ces conseils sont sujets à débat. Chaque motard possède sa vision de la trajectoire idéale, de la meilleure façon de pencher, etc. Je ne dis pas que ce que j'explique ici est ce qu'il y a de mieux en toutes circonstances, et encore moins que ce soit la seule bonne façon.

Il n'existe pas une et une seule bonne méthode pour bien prendre un virage !

A moto, il faut savoir s'adapter, tout le temps. Il n'y a pas de recette-miracle. Donc pas de place pour le sectarisme. Il faut tout connaître pour pouvoir s'adapter aux circonstances.

Quelles que soient votre moto, votre expérience, votre vitesse... **la conduite d'une moto dans une courbe dépend de quatre composantes de conduite :**

1. **la position du conducteur sur la moto**
2. **la position de la moto sur la chaussée**
3. **la gestion de l'allure**
4. **le placement du regard.**

Positionnez-vous bien, repérez votre trajectoire, posez correctement votre regard, dosez votre accélération tout au long du virage. Et ça passera !

Si un de ces éléments n'est pas en accord avec la vitesse d'entrée dans le virage, la trajectoire ne sera pas optimale et l'écart avec l'optimum pourra aller jusqu'à la sortie de route. A vitesse réduite, une mauvaise position ou une mauvaise trajectoire ne prêtent pas obligatoirement à conséquence. A l'inverse, une très haute vitesse d'entrée ne permettra aucune erreur. Une imperfection ne pourra alors être rectifiée que par un freinage (souvent brutal), or une moto qui freine fort se redresse et va tout droit...

Pour rappel, cet article concerne la conduite en virages sur la route, c'est-à-dire avec une vitesse supérieure à 30 km/h.

Premier point, fondamental et souvent négligé : la position.

Un motard sur une bécane, ce sont six points d'appui : les deux mains, les deux genoux, les deux pieds.

On peut tenir une moto avec un seul ou deux de ces points d'appui : en ligne droite à vitesse stabilisée, on peut conduire debout sur un pied en gardant juste la main droite sur l'accélérateur, voire en lâchant les deux mains si on dispose d'un régulateur de vitesse.

Mais en virage, il faut autant que possible disposer au mieux des six : en appui sur ses jambes et non sur ses fesses, dans une position dynamique, le dos droit, le poids du corps sur les pieds et les genoux, un peu sur le guidon, mais pas trop.

Le point essentiel est de rouler « serré en bas, relâché en haut ».

Tout le bas du corps doit être au plus près de la moto : pieds, genoux, cuisses, bassin. Vous devez multiplier les points de contact avec la machine, la serrer entre vos jambes, pour mieux la sentir et influencer sur elle. Ce qui n'empêche pas de rester mobile pour éventuellement changer de position.

A l'inverse, le haut du corps doit se trouver détendu : cou, épaules, coudes, poignets doivent rester souples, jamais tendus, encore moins crispés ni verrouillés. C'est vraiment très important.

* * *

Denis Bouan, neuf fois vainqueur du Dark Dog Moto Tour de 2006 à 2014, ne dit pas autre chose dans le hors-série *Pilotage sur route* du magazine « Motos & Motards » de 2014 :

« En liaison, je ne déhanche que le haut du corps. Cela me permet de bien lâcher mon guidon et d'amener la moto sans avoir à contre-braquer ou à forcer sur le guidon. Je ne me crispe pas et je roule détendu. Serrer le réservoir avec les genoux permet de relâcher les bras et de pencher son corps pour placer la moto dans le virage, en amenant sa tête vers sa main, côté intérieur du virage. A moto, il faut avoir les mains souples. Si l'on est crispé, ça influe sur le comportement, ça provoque des réactions parasites, ça empêche la moto de tourner et on récupère de mauvaises informations sur le grip des pneus et l'état de la route. Cela fait partie de l'apprentissage que d'arriver à relâcher ses mains. Comme dans toutes les disciplines moto, on pilote d'abord avec les jambes. (...)

Ensuite, il faut adapter sa position à son rythme. Quand on est cool, on peut rester en ligne sur la moto. Dès que le rythme s'accélère, il faut devenir plus mobile. »

* * *

1 - Les pieds

Posés sur les repose-pieds au plus près de la moto, la pointe du pied parallèle à l'axe de la moto, talons contre le cadre, tout le côté intérieur du pied en contact avec le cadre, en portant l'appui sur la partie la plus charnue et la plus musclée du pied, c'est-à-dire celle juste derrière les orteils et avant la voûte plantaire.

Un test simple : asseyez-vous sur la moto, mettez les mains dans le dos, posez les pieds dans différentes positions. Essayez de vous lever, de décoller les fesses de 20-30 cm. Et trouvez

dans quelle position vous vous sentez le mieux en équilibre. Je doute que ce soit avec les talons ou les orteils sur les repose-pieds.

Les pieds permettent de gérer les appuis, d'accentuer ou de contrebalancer le déséquilibre. Faites l'essai : prenez le même virage à la même vitesse sans appuyer sur les pieds, puis une seconde fois en appuyant sur le repose-pied intérieur. Vous verrez que cela passe bien plus facilement.

Bien appuyer sur les pieds aide à conserver votre équilibre, même instable, et évite de vous appuyer trop lourdement sur le guidon.

Surtout pas de pieds "en canard", la pointe du pied vers l'extérieur !

Pourquoi ?

Parce que les pieds écartés empêchent forcément de bien serrer les genoux, condition nécessaire d'une bonne sensation et d'une bonne maîtrise de l'équilibre de la moto.

Pour quelle raison ?

Nous sommes sur un véhicule en équilibre plus ou moins stable. Il est évidemment indispensable de percevoir l'équilibre de la moto. Il existe plusieurs moyens de ressentir cet équilibre. Par défaut, cela passe par la vue. Si vous ne serrez pas les jambes, vous serez obligé de voir votre moto pour en percevoir l'équilibre. Et donc, vous ne parviendrez pas à détacher votre regard de l'axe de la moto pour regarder là où vous voulez aller.

Il est nécessaire de serrer les pieds pour pouvoir serrer les genoux. Et il est nécessaire de serrer les genoux pour bien sentir l'équilibre de la moto par la face interne des cuisses. C'est en effet la plus grande surface de contact entre la moto et le motard. C'est parce qu'on remplace la perception visuelle de l'équilibre par son ressenti tactile qu'il est possible de porter le regard en anticipation sans voir la moto.

2 - Les genoux

On a certainement déjà dû vous le dire : à moto, on serre les genoux !

Le rôle des genoux est double : avant tout, sentir l'équilibre de la moto, et ensuite, influencer sur celui-ci.

Vous le savez, il est fondamental de porter le regard là où vous allez (et non là où vous êtes en train d'aller).

En virage, cela suppose de tourner la tête pour regarder le plus loin possible vers la sortie. Et donc de faire sortir la moto du champ visuel...

Mais pour éviter la chute, votre cerveau a besoin de connaître l'équilibre de la moto. Il doit absolument en avoir connaissance, vous ne pouvez pas faire autrement. Cette prise d'information, cette sensation passe avant tout par la vue. Votre cerveau va percevoir l'équilibre de la moto par la position de vos mains, du guidon, l'orientation de la bulle, voire de la roue avant...

Il vous fait ressentir la nécessité de regarder votre moto – et donc l'impossibilité d'en détacher le regard.

Problème, vous devez pourtant bien quitter la moto des yeux pour regarder au loin.

Il va falloir non plus percevoir l'équilibre de la moto, mais le ressentir. Le ressentir par les parties de votre corps en contact avec la machine, et les plus éloignées possible du centre de gravité de la machine.

Donc on oublie les fesses, certes bien vautrées sur la selle, mais qui sont justement dans l'axe vertical du centre de gravité.

Les mains ? Elles ont autre chose à faire et la surface de contact est faible. Que reste-t-il ? Les cuisses.

C'est la face interne des cuisses qui va vous donner les infos, vous faire ressentir l'équilibre et ses changements.

C'est pourquoi il faut garder en permanence la plus grande surface de contact possible entre les cuisses et le réservoir, ce qui ne peut se faire qu'en serrant les genoux.

Et tout le temps !

Surtout en virage où on a souvent tendance à écarter le genou intérieur, dans une vaine tentative instinctive de trouver de l'équilibre.

Plus tard, sur circuit, si vous osez le faire, si vous portez des sliders, si vous avez une moto qui le permet, si vous savez mettre assez d'angle, si vous sortez complètement le corps à l'intérieur du virage... vous pourrez poser le genou au sol.

En attendant d'en arriver là, serrez les genoux en permanence !

Comment savoir si on serre bien le réservoir ?

A l'arrêt, moto béquillée, pieds bien posés sur les repose-pieds (voir ci-dessus), serrez fort les genoux, jusqu'à ce que vos cuisses commencent à trembler. Là, vous relâchez juste un petit peu la pression pour qu'elles ne tremblent plus. Et vous devez garder cette pression. Au début, on se force, il faut se concentrer. A la longue, cela devient naturel. Et en plus, c'est bon pour les fesses...

Une autre fonction des appuis sur les genoux est de pouvoir modifier l'équilibre de la moto et notamment de l'incliner.

Hé oui, il n'y a pas que le guidon dans la vie !

On peut aussi incliner la moto avec seulement les appuis sur les pieds et les genoux.

Pour ressentir cela, placez la moto à l'arrêt sur la béquille latérale. Asseyez-vous correctement sur la selle, au plus près du réservoir, les pieds bien placés, les genoux serrés au maximum, les mains sur les cuisses. Votre mission : sans balancer des épaules, faire décoller la béquille latérale du sol, en appuyant alternativement à gauche et à droite pour créer un mouvement de balancier.

Concrètement, quand vous appuyez sur le pied droit, poussez du genou gauche vers la droite. Puis quand vous appuyez sur le pied gauche, poussez le genou droit vers la gauche. Ces gestes, ces appuis pourront être employés en virage pour augmenter et contrôler l'inclinaison.

L'idée est de pousser la moto vers l'intérieur au niveau du réservoir. Pour cela, tout en portant le poids du corps sur le repose-pied intérieur, on met la jambe extérieure en tension afin de pousser latéralement avec le genou extérieur.

Là aussi, même test : essayer de prendre un virage sans, puis avec un effort sur les genoux, en poussant sur le réservoir avec le genou extérieur, et vous verrez la différence !

3 - Les mains

A la limite, c'est le moins important.

Attention, je ne dis pas que ce n'est pas important du tout ! Mais si on met de bons appuis sur les pieds et les genoux, il n'est pas nécessaire de pousser très fort sur le guidon pour provoquer l'inclinaison. Au contraire, il faut éviter de peser fortement sur le guidon, ce qui gênerait pour doser l'intensité et la durée de la pression sur le guidon.

Il faut tenir le guidon mais sans le serrer, sans appuyer dessus car un faux mouvement pourrait avoir de graves conséquences.

A quoi sert l'action des mains sur le guidon ? A gérer l'accélération et à « contrebraquer ». Ce terme est impropre : un vrai « contre-braquage », c'est quand la roue avant n'est pas dans l'axe de la roue arrière, parce que la roue AR assure la propulsion alors que la roue AV assure la direction. Cela se produit quand la moto est en glisse de l'arrière, par exemple.

On pourrait plutôt parler de « braquage inverse » puisqu'il s'agit de faire comme si on voulait braquer le guidon dans le sens opposé de celui où on veut aller.

Cela sonne compliqué ? On va faire plus simple : poussez sur le guidon du côté où vous voulez tourner.

Attention, cette technique d'inclinaison ne fonctionne qu'à partir de 30 km/h.

Une fois les appuis bien compris, encore faut-il savoir comment les utiliser !

Sur les trois schémas ci-contre, le gros point rouge représente le centre de gravité de l'ensemble du véhicule (moto et motard).

Le petit rond rouge au-dessus représente le centre de gravité du corps du motard.

Le petit rond rouge en dessous représente le centre de gravité de la moto.

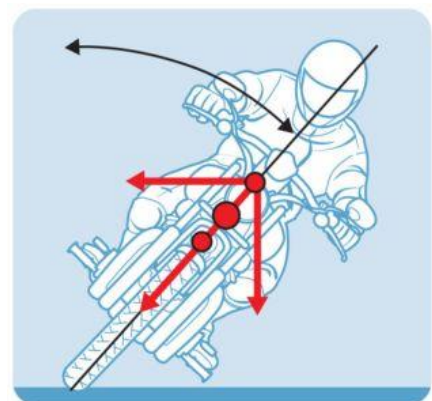
La flèche rouge verticale vers le bas représente l'attraction gravitationnelle, la pesanteur.

La flèche rouge horizontale représente la force centrifuge.

La flèche rouge en diagonale représente la résultante des deux, l'axe sur lequel s'enfonce la moto.

La grande flèche noire représente l'angle d'inclinaison de la moto.

La petite flèche noire représente la différence d'inclinaison entre le corps du motard et sa moto.



Il existe trois grands types de position du motard sur sa moto dans un virage.

Le premier, le plus simple, celui que vous adoptez instinctivement, consiste à **incliner en ligne avec la moto**.

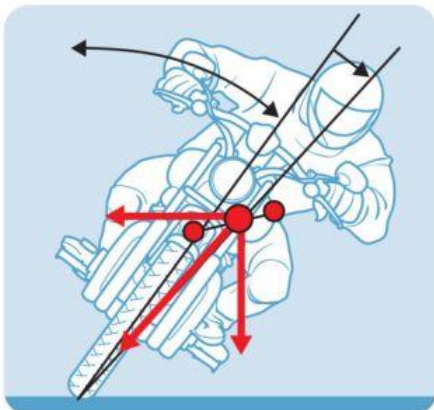
Le corps reste dans l'axe vertical de la moto, le centre de gravité de l'ensemble moto-motard demeure dans l'axe vertical de la machine.

Avantage : pas de question à se poser ! En virage serré, ne pas oublier de pencher la tête vers l'épaule extérieure pour garder la tête droite et conserver la sensation d'équilibre, ainsi que pour voir plus tôt la sortie du virage.

Inconvénient : la tête peut descendre très loin à l'intérieur du virage, ce qui augmente la largeur totale de l'ensemble moto-motard. Avec ce style, votre tête risque de se retrouver sur la voie en sens opposé lors d'un virage accentué à gauche ou dans les feuilles ou la falaise en cas d'épingle à droite. Il implique donc une adaptation de la trajectoire en restant assez loin du bord intérieur de votre voie de circulation.

C'est une position de compromis, rarement optimale, mais jamais mauvaise non plus. Si vous n'êtes pas sûr(e) de vous, si vous avez un doute sur le virage, restez ainsi.

* * *



Avec le deuxième style, il s'agit de **pencher le corps plus que la moto**.

On sort au moins les épaules vers l'intérieur du virage, voire on déhanche en sortant une fesse. C'est ce que l'on appelle communément « déhancher », ce qui est en fait un déhanché intérieur.

Le poids du motard déplace le centre de gravité de l'ensemble moto-motard en dessous de l'axe vertical de la machine, vers l'intérieur du virage.

Avantage : la moto incline moins, donc perd moins de vitesse. A angle égal, on passe plus vite. A vitesse et garde au sol égales, on pourra incliner plus loin.

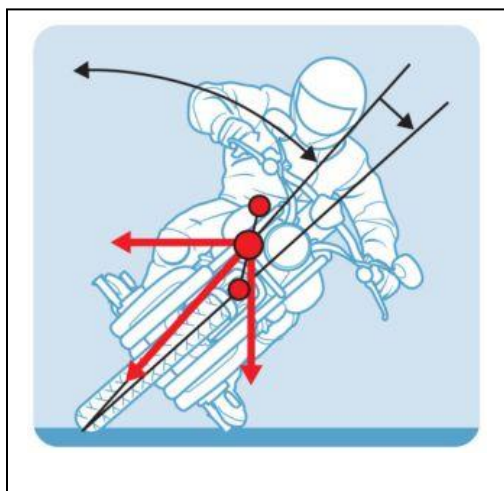
Inconvénient : la tête étant complètement à l'intérieur, le pilote souffre d'un manque évident de visibilité sur la sortie du virage. Et le corps étant sorti, il est difficile de changer de trajectoire ou de freiner fort en cours de virage.

Cette position est donc préconisée sur circuit, avec une visibilité totale, une bonne connaissance du tracé, sans véhicules en sens inverse. Mais la route, ce n'est pas un circuit...

Cette position (sans sortir le genou) demeure toutefois adaptée quand on est vraiment sûr de son coup, sur route large, avec une visibilité complète sur la sortie de la courbe. J'insiste : cette position ne peut s'utiliser que dans les virages avec visibilité complète !

Mais elle peut aussi s'avérer utile à vitesse réduite, dans des virages avec adhérence précaire. En effet, elle permet d'incliner moins la moto, de la garder plus droite, donc de réduire les risques de perte d'adhérence. En fait si on réduit la vitesse, elle permet même de tourner avec la moto quasi droite, verticale. Très utile sur des gravillons, dans un rond-point sale et/ou mouillé...

* * *



Le troisième, appelé « déhanché extérieur » ou « position en V », plus adapté à une conduite de sécurité sur route, amène à **pencher la moto plus que le corps.**

Les fesses restent sur la selle, on fait pencher la moto avec les appuis sur les genoux et les pieds, en déhanchant le bassin vers l'extérieur, la tête et les épaules dans l'axe des hanches, perpendiculaire à la surface de la route. L'axe de votre torse et celui de la moto forment un V.

Attention, il ne s'agit absolument pas d'incliner le corps vers l'extérieur du virage (en opposition) !

Cela aurait pour effet de mettre de l'appui sur le repose-pied extérieur, ce qui annulerait en partie l'inclinaison vers l'intérieur.

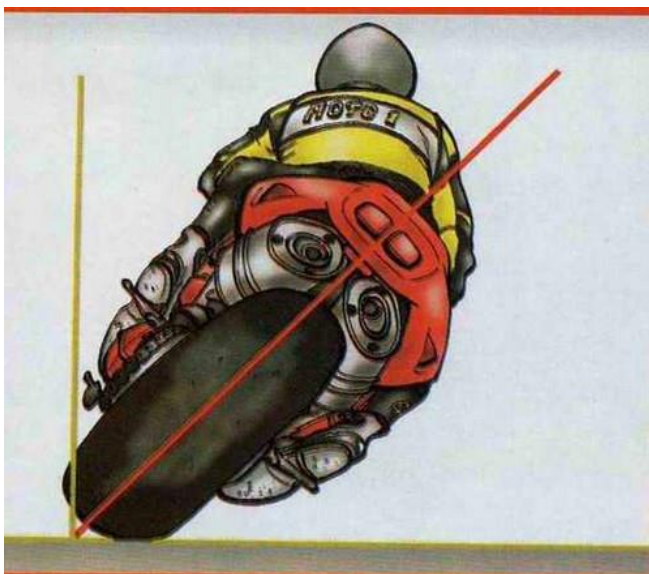
Avantage : la tête étant sur l'extérieur du virage, vous verrez mieux et plus vite la sortie, d'où plus de sécurité et la possibilité de ré-accélérer plus tôt. Par ailleurs, en cas d'obstacle imprévu sur la trajectoire, il est plus facile de modifier celle-ci en redressant la moto avec les genoux pour la repencher ensuite – ou pour freiner avec la moto droite. Une facilité utile dans le cas d'un enchaînement de virages en "S".

Inconvénient : cette technique peut effrayer par l'inclinaison importante qu'elle provoque, avec le risque de glissade du/des pneu(s). Elle implique évidemment l'utilisation de pneus en bon état, gonflés correctement et de préférence une route sèche. Auquel cas, les gommes modernes permettent une prise d'angle de l'ordre de 50 à 55 degrés, très loin au-delà des limites de 90% des motards « amateurs ».

Par sécurité, certains motards, notamment en trail, préfèrent sortir le pied intérieur pour se rattraper en cas de glissade. Cela pénalise toutefois l'appui sur le pied intérieur.

Il va de soi que cette technique est déconseillée sur chaussée glissante

Autre illustration, autre vision, cette fois de l'arrière, avec ces dessins :



En résumé, il faudra adapter la position en fonction du type de virages selon deux critères de sécurité : la visibilité et l'adhérence.

Deux critères, quatre combinaisons possibles, **quatre situations** auxquelles répondent les différentes positions

Première situation : vous avez à la fois de l'adhérence et de la visibilité sur la sortie du virage ! Conséquence : faites comme vous voulez. Dans tous les cas, ça devrait bien se passer, sauf si vous arrivez vraiment très vite.

Vous pouvez tout à fait rester en ligne avec la moto.

Deuxième situation : vous avez bien de la visibilité, mais peu d'adhérence !

Conséquence : vous avez intérêt à privilégier l'adhérence, donc à garder la moto plutôt droite, donc à vous positionner en déhanché intérieur.

Troisième situation : vous avez bien de l'adhérence, mais peu de visibilité !

Conséquence : vous avez intérêt à privilégier la visibilité, donc à voir le plus loin possible, donc à vous positionner en déhanché extérieur.

Quatrième situation : vous avez à la fois peu d'adhérence et peu de visibilité !

Conséquence : vous avez intérêt à privilégier votre survie... donc à réduire la vitesse, à passer doucement, avec un léger déhanché extérieur, pour garder la moto assez droite tout en regardant le plus loin possible.