

PRENDRE UN VIRAGE : LE REGARD

L'importance évidente du regard à moto ne doit pas cacher les difficultés techniques d'un bon placement des yeux.

Le placement du regard est très difficile à expliquer en théorie. Il s'apprend essentiellement par la pratique, l'expérience, la négociation de dizaines, de centaines de virages différents...

Le regard, c'est ce qui vient parachever une bonne négociation de virage. C'est le toit qui domine et protège la maison, sachant qu'avant, vous devez avoir assuré les fondations (la position), bâti les murs (la trajectoire) et construit la charpente (l'allure).

Nous le savons tous, au moins en théorie :
un bon placement du regard est le point-clef, fondamental,
essentiel d'un virage bien pris.

On dit souvent que la moto va là où l'on regarde. Ce n'est pas totalement vrai, dans la mesure où on peut très bien rouler en ligne droite et tourner la tête à gauche et à droite sans que la moto dévie de sa ligne droite. Mais il n'empêche que si on fixe durablement un point à gauche (par exemple), la moto aura tendance à dévier vers la gauche.

Et il est certain que focaliser son regard sur la sortie du virage en se disant mentalement « je veux aller là ! » aide immensément à y aller effectivement.

Il faut donc regarder non pas là où on est en train d'aller, mais là où on veut aller.

Mais une fois qu'on a dit ça, comment ça se traduit concrètement ?

Deux points importants sont à respecter :

1. Fixer en vision centrale
2. Garder un regard mobile, évolutif.

Les gendarmes motocyclistes parlent de « regard-laser » (au sens de viseur laser) pour la vision centrale et de « regard panoramique » pour la vision latérale.

C'est exactement ça : votre regard est un pointeur laser que vous placez exactement là où vous voulez aller, en sachant que ce point, cette visée laser va et doit évoluer, bouger.

Or dans une courbe ou un virage, le point de visée, là où nous voulons aller, ne se trouve pas en face de nous, mais sur le côté.

Détecter puis viser d'abord le point haut du virage, puis le point de sortie, nous oblige à déporter notre regard, à le dissocier de l'axe de la moto.

Mais pas juste en bougeant les yeux : en bougeant la tête.



Il faut tourner le cou, tourner la tête toute entière, afin de fixer ce point en vision centrale, et non en vision périphérique.

C'est en tournant la tête que votre cerveau comprendra que vous voulez aller LA-BAS, et pas tout droit !

Ensuite, il s'agit de ne pas rester fixé sur un point (qui sera souvent un obstacle).

Votre regard doit évoluer en même temps que la moto avance.

Ne gardez jamais le regard fixe en virage, toujours mobile, en évolution, en avance. Si vous fixez un endroit sur le bord de la route pendant plus d'une seconde, vous allez aller vers cet endroit.

Le seul endroit à fixer est l'issue, la sortie du virage, dès que vous la percevez.

Ne pas fixer là où va la moto !



Tout motard a déjà connu au moins une fois le phénomène : nous voyons un obstacle, nous savons que c'est un obstacle, nous ne voulons pas passer dessus, mais nous ne pouvons pas nous empêcher de le fixer du regard... et de passer dessus !

C'est un de ces phénomènes difficiles à expliquer, fondé sur la façon dont fonctionne instinctivement notre cerveau.

Les Anglo-Saxons l'appellent « target fixation », ou fixation de la cible, ce que l'on pourrait traduire par « verrouillage visuel ». Un phénomène qui a été découvert pendant la Seconde Guerre Mondiale chez les pilotes de bombardiers en piqué qui, à force de ne pas quitter leur cible des yeux, finissaient par foncer dessus...

Pareil pour nous motards : si nous regardons dans l'axe de la moto, dans l'axe de la route, jamais nous ne prendrons correctement le virage qui s'annonce.

Si vous regardez dans l'axe de la moto et que vous roulez à faible vitesse, vous ne prendrez pas le virage de façon fluide, votre courbe sera faite de multiples petites lignes droites brisées. Et si vous roulez à grande vitesse... vous allez acquérir une connaissance très intime du bas-côté.

Il n'existe pas de méthode simple pour éviter de céder à la tentation de la fixation visuelle.
La seule façon est d'entraîner votre cerveau à penser autrement, à réagir différemment.
Et croyez-moi, ce n'est pas simple !

Il n'existe pas de méthode simple pour éviter de céder à la tentation de la fixation visuelle.
La seule façon est d'entraîner votre cerveau à penser autrement, à réagir différemment.
Et croyez-moi, ce n'est pas simple !

Tout voir, ne rien regarder

Ce sont vos yeux qui guident la moto et non vos bras !
Votre cerveau donne l'information nécessaire à vos bras et au reste de votre corps en fonction de ce que vos yeux lui communiquent.

Fondamentalement, la technique du regard consiste à regarder le plus loin possible.
Tout est dans le « possible » : adaptez votre vitesse à la portée de votre vue, à votre champ visuel.

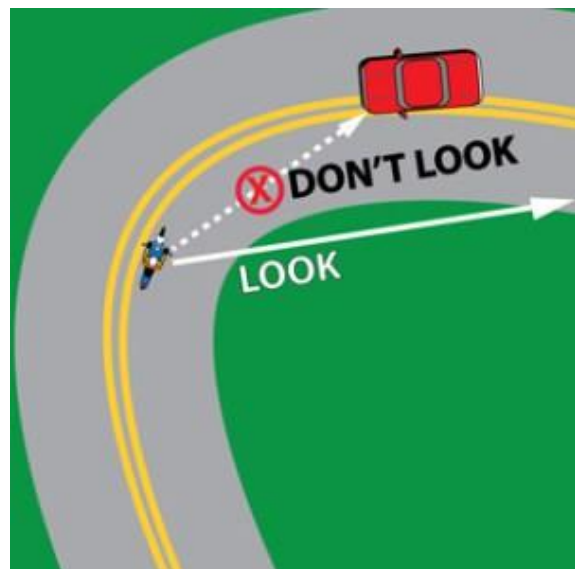
L'important est que vous parveniez à jauger votre portée de vue nécessaire en fonction de votre vitesse et que vous sachiez ralentir quand cette portée de vue diminue.

Une fois ces fondamentaux acquis, il faut pouvoir conduire en virage comme en ligne droite, sans voir sa moto, sans regarder devant sa roue, sans fixer un point précis plus d'une seconde, mais toujours en regardant là où on veut aller.

Balayer le champ de vision, forcer ses yeux à faire des allers-retours entre les mètres les plus proches et l'horizon de vision, percevoir au plus tôt l'état de la chaussée tout en regardant toujours au-delà de l'obstacle.

A l'approche d'une courbe, fixez le point le plus éloigné ; dans le virage, portez votre regard sur un point en sortie de courbe (arbre, poteau, ...) ; si vous roulez derrière un autre véhicule (voiture ou moto), regardez devant lui.

C'est particulièrement difficile quand on roule "à l'attaque" derrière une autre moto car il faut se forcer à ne pas la regarder, tout en l'intégrant dans son champ de vision au cas où elle freine.



Incorporer la moto

Regarder là où on veut aller, cela signifie regarder la sortie du virage, pas juste devant la moto.

Il faut apprendre à dissocier l'axe de son regard de l'axe de la moto.

Donc l'axe de la tête de celui du corps.

La moto doit devenir une extension de votre corps, un membre que vous sentez et maniez aussi facilement que vos bras et vos jambes, afin que votre concentration soit à 100% sur votre regard.

Dans un virage en aveugle, cela signifie essayer d'anticiper au mieux ce qu'on ne voit pas d'emblée en sortant les épaules à l'extérieur, avec le cou tendu comme une tortue qui essaie de regarder au loin, les épaules souples et mobiles, un bassin déhanché à l'extérieur (position en V).

C'est une des techniques les plus difficiles à intégrer : il faut parvenir à ne plus regarder devant ses roues, mais de l'autre côté du virage qui vous saute à la figure, alors même que vous ne connaissez ni l'état du revêtement, ni le tracé de la courbe.

Le paroxysme de ce principe se trouve dans les virages en épingle : on se tord le cou, le menton sur l'épaule, pour regarder la sortie du virage dès qu'on y entre. En lacet plus qu'ailleurs, il faut tourner la tête au maximum pour observer la sortie du virage (pour vérifier si un autre véhicule arrive en face). "Au maximum", c'est vraiment regarder par-dessus son épaule, déjeter la tête jusqu'à ne plus voir sa moto, ni la route juste devant soi.

Ce n'est ni naturel ni facile, il faut de l'entraînement.

Etendre le champ de vision

En effet, votre vision n'est pas seulement déterminée par la portée visuelle (en mètres), mais aussi par le champ de vision (en degrés), qui varie selon la vitesse.

Quand vous vous déplacez à pied, il est de presque 180 degrés, vous voyez la quasi-totalité du champ panoramique, devant vous et sur les côtés. A moto, il se réduit à 100 degrés dès 40 km/h. A 70 km/h, il est de 75° et à 100 km/h de 45°, cela devient critique. A 130 km/h, le regard fixe ne capte plus que 30 degrés du panorama et à 200 km/h, 5 degrés...

Pour compenser la réduction du champ visuel, il va falloir déplacer les yeux (voire la tête) pour balayer l'ensemble du panorama en gardant le regard mobile.

Vos yeux ne doivent pas rester plus d'une seconde sur le même point. Il faut effectuer de constants allers-retours entre l'horizon visible, la distance de sécurité, le revêtement devant votre roue, le véhicule qui vous précède, vos rétroviseurs, un peu sur les côtés... Vous êtes à moto, vous n'avez pas de carrosserie pour vous boucher la vue, profitez-en !

A quoi ça sert ? Pourquoi le regard est-il si important ?

Pour bien prendre un virage, nous avons besoin de savoir où nous allons.

Ce qui signifie avoir une représentation mentale du virage, une visualisation de la trajectoire à suivre ?

Cette image mentale du virage se construit principalement par l'observation visuelle.

Si vous roulez sur une route inconnue de nuit, vous vous sentirez en difficulté dans les virages, parce que vous n'en voyez pas la sortie. Donc pas la trajectoire à suivre du début à la fin.

Mais une fois que vous connaissez cette route, que vous la connaissez vraiment bien, vous vous sentirez bien plus à l'aise, et ce même de nuit, même dans le brouillard.

Ce qui compte, c'est d'avoir une image mentale du virage.

D'où l'importance de détecter le plus tôt possible la sortie du virage, pour en reconstituer le tracé.

Par exemple, sur un virage en épingle en montagne, un simple coup d'oeil vers la sortie dès l'approche du virage (ce que j'appelle le coup d'oeil d'évaluation), alors qu'on est encore en ligne droite, permet de bien mieux se placer et de sentir plus à l'aise sur tout le virage.

Cela n'empêche pas de garder un oeil sur le revêtement.

J'arrive sur le virage, je regarde vers la sortie, je regarde au sol l'entrée du virage, puis je relève mes yeux vers la sortie.

J'entre dans le virage, je regarde vers la sortie, je jette un coup d'oeil au sol au milieu du virage, puis je relève mes yeux vers la sortie.

Je suis dans le virage, je regarde vers la sortie, un dernier coup d'oeil au sol sur la dernière partie du virage, et je relève mes yeux vers la sortie, pour