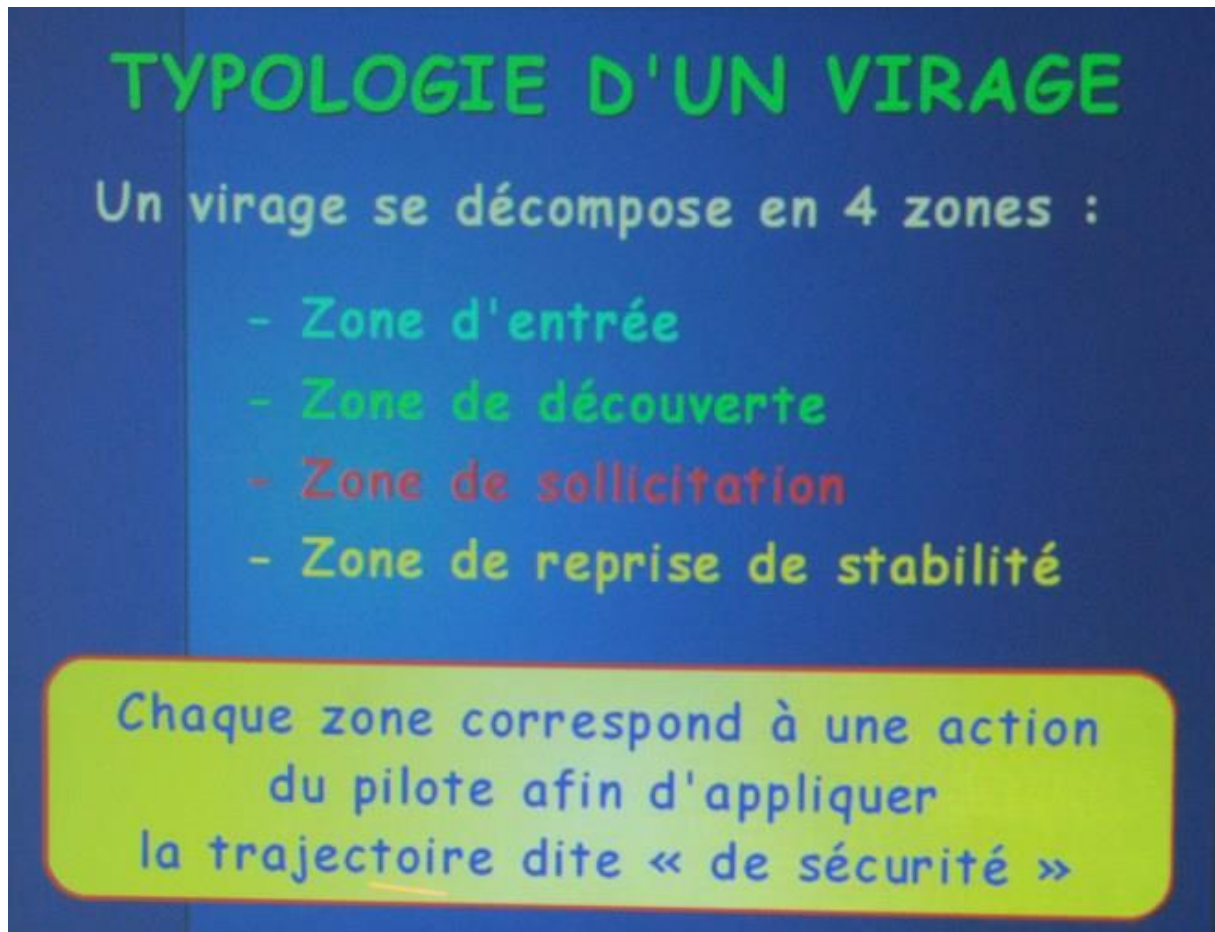


**Schéma d'illustration mis au point  
Par la Gendarmerie Nationale Motocyclette**



**La position de la moto sur la chaussée, c'est-à-dire la trajectoire, est fonction de l'enchaînement de trois points :**

- Un point d'entrée,
- Un point haut,
- Un point de sortie.

Dans tout virage, tant qu'on reste sur la route, il y a forcément un point d'entrée et un point de sortie.

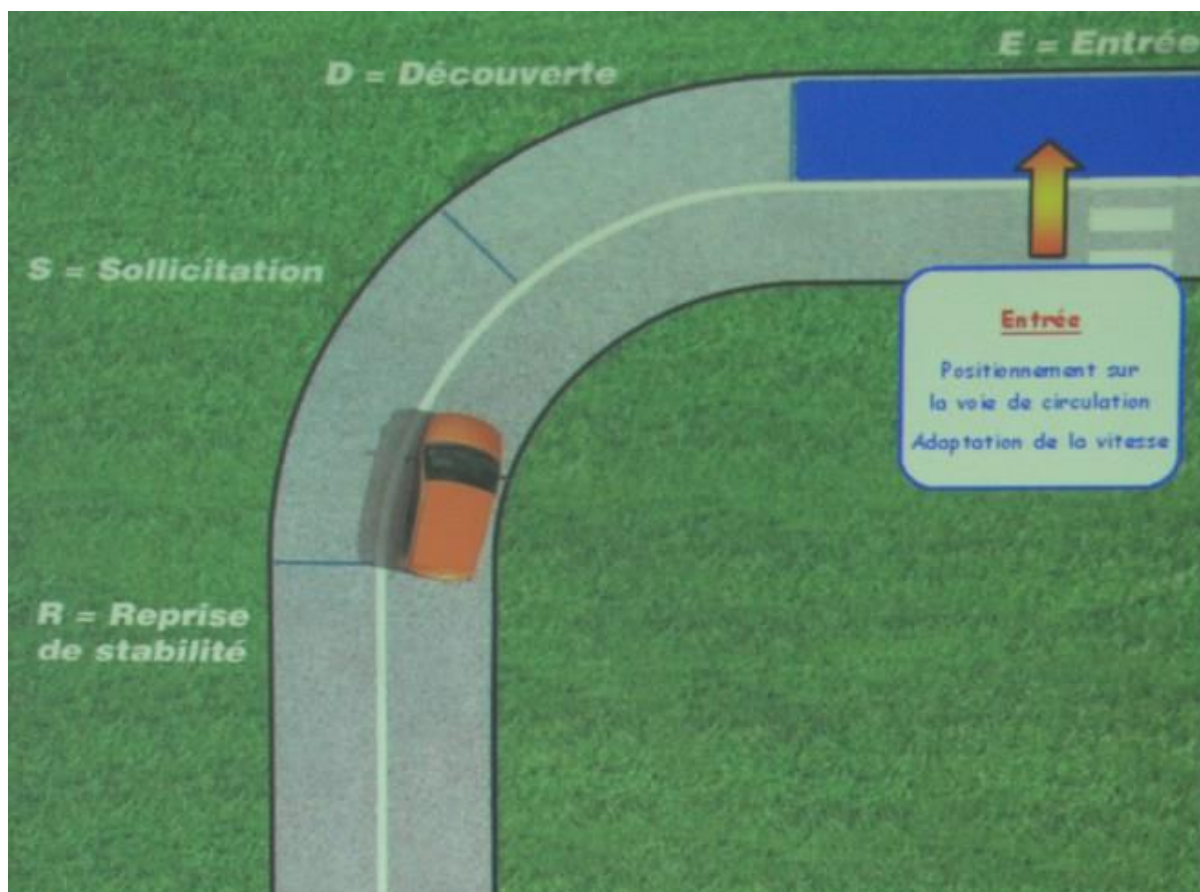
Entre les deux, plutôt que d'aller au point de corde, on tâchera de passer au point haut.

**De ces trois points découlent les quatre zones qui décomposent un virage.**

1. zone d'approche, de découverte, de positionnement ;
2. zone d'entrée, de lecture du virage (s'il est en aveugle) ;
3. zone de sollicitation, de trajectoire, de placement (en fonction de la suite)
4. zone de sortie.

\* \* \*

## 1. Avant le POINT D'ENTREE, c'est la zone d'entrée.



Cela peut sembler logique, mais cela ne l'est pas tant que ça.

On préfère parler de « zone de découverte » et inverser les dénominations des deux premières zones. Avant le point d'entrée, c'est plutôt la zone de découverte : on découvre qu'il y a un virage et dans quel sens il tourne, mais on ne le voit pas encore, on ne le connaît pas.

Après le point d'entrée, c'est précisément la zone d'entrée. Cela paraît bien plus logique.

**Position** : le motard reste droit, en ligne sur la moto.

**Placement** : c'est là, très en amont du virage, qu'on choisit son positionnement le plus tôt possible sur la chaussée en fonction de l'orientation du virage: à gauche si c'est un virage vers la droite, à droite si c'est un virage à gauche.

N'attendez pas le dernier moment pour vous placer afin de vous présenter en entrée de virage avec une moto stable, sans transfert de masse ni changement d'inclinaison.

**Allure** : c'est aussi pendant ce temps, avant d'entamer le virage, qu'on adapte sa vitesse en ralentissant, c'est-à-dire en décélérant (au moins un peu), voire en freinant **avec la moto droite**, et surtout en rétrogradant au moins un rapport pour gagner de la motricité, donc améliorer l'adhérence et la maniabilité afin de pencher plus facilement et de pouvoir réaccélérer plus fort en sortie.

**Regard** : mobile, il effectue des allers-retours « loin / près » pour à la fois inspecter le revêtement et rechercher les indices sur le tracé du virage.

Même si vous avez l'impression de ne rien voir de ce qui vous attend, il y a souvent des informations pour aider à votre lecture de la route : poteaux électriques ou téléphoniques, haies, ligne des arbres, ligne de crête, feux des voitures...

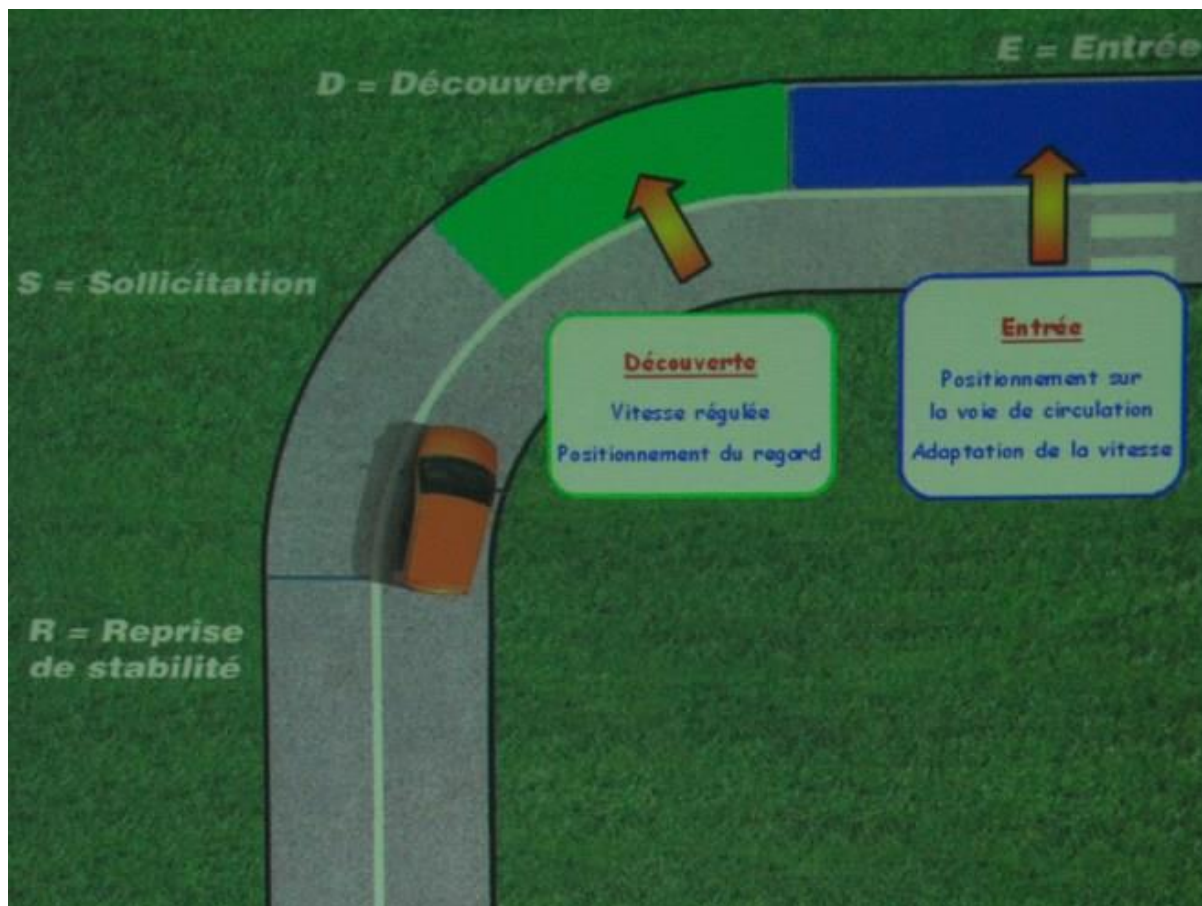
Beaucoup de motards ont tendance à figer le regard sur l'entrée du virage, alors qu'il est très important de procéder à ce qu'on appelle des « coups d'oeil d'évaluation », des regards rapides vers la sortie du virage pour aller chercher l'info.

Vous verrez qu'on se sent ensuite bien plus à l'aise pour engager le virage.

*Pour comprendre pourquoi, lire Où regarder en roulant à moto ?*

\*\*\*

## 2. Entre le point d'entrée et le **POINT HAUT**, c'est la **zone de découverte**.



Dans la logique, il s'agirait plutôt de la zone d'entrée : on entre dans le virage, on cherche le point de sortie.

**Position** : selon le type de virage, notre vitesse, l'adhérence du revêtement, on va choisir entre le déhanché intérieur ou extérieur, commencer à bouger, à utiliser les appuis du pied et du genou intérieurs.

*Lire : Prendre un virage : la position.*

**Trajectoire** : on reste sur l'extérieur.

**Allure** : on reste à vitesse stabilisée, plus question de freiner ou de rétrograder, il faut l'avoir fait avant.

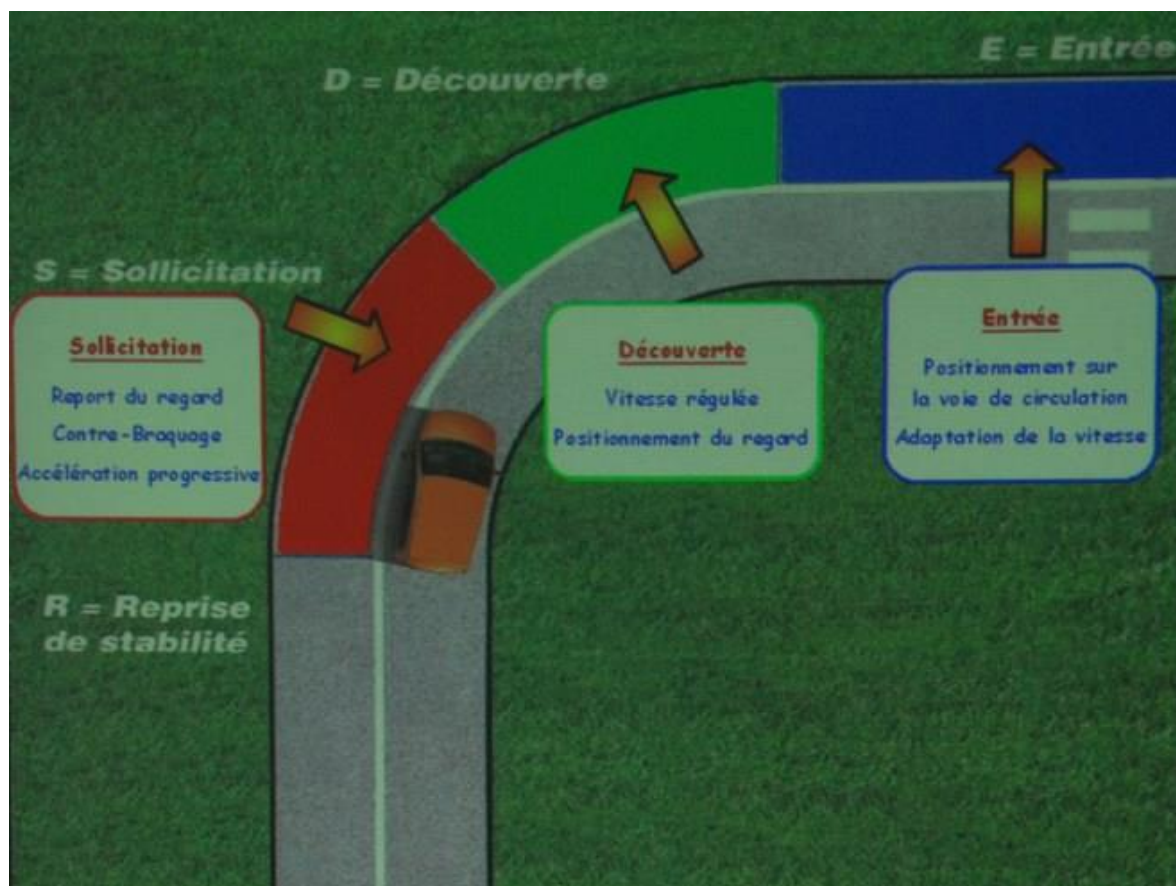
**Regard** : c'est là qu'on place son regard le plus loin possible vers la sortie du virage, en « filmant » des yeux la trajectoire qu'on veut suivre afin de programmer notre cerveau. Ce dernier va naturellement faire accomplir à notre corps les actions nécessaires pour suivre cette trajectoire.

Cela n'empêche pas, dans le cas d'un virage prolongé, de nouveaux balayages visuels, où on alterne les regards sur la trajectoire à suivre (en extérieur, par où on veut passer) et sur la sortie du virage (là où on veut aller au final)

Dès que l'on aperçoit la sortie du virage, donc le point de sortie, on se trouve au point haut, c'est-à-dire au début de la zone de sollicitation.

\*\*\*

### 3. Entre le point haut et le POINT DE SORTIE c'est la zone de sollicitation.



On « sollicite » la machine, à la fois en l'inclinant et en accélérant : on « contrebraque » pour incliner la moto et on accélère progressivement.

**Position** : la gestion des appuis s'accroît, on sort les épaules, les bras toujours souples, les genoux serrés.

**Trajectoire** : à partir du moment où on voit la sortie, on voit ce qui suit le virage, on peut donc s'y adapter, se replacer en fonction de ce qui arrive.

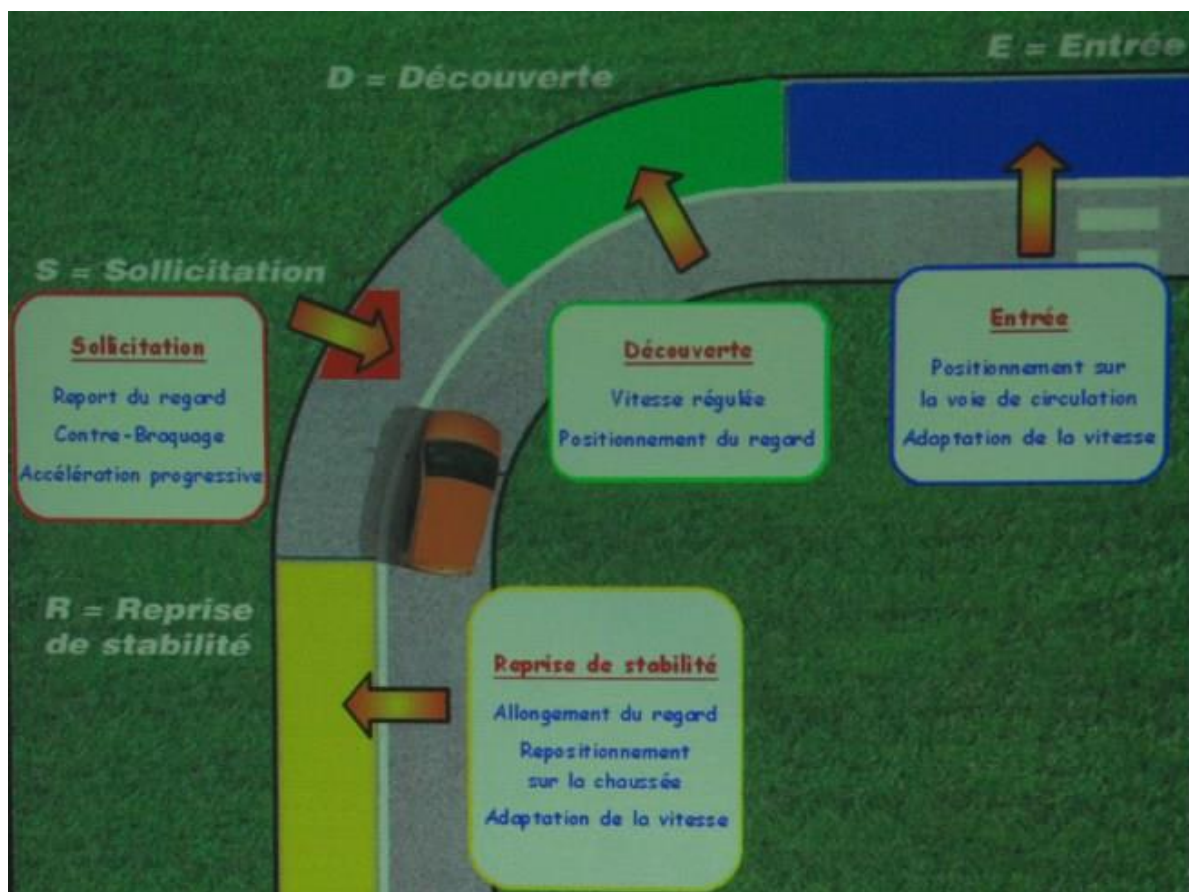
**Allure** : on accélère **progressivement**.

**Ne jamais accélérer fort dans le virage, cela ferait se redresser la moto et vous emmènerait inexorablement dans le décor.**

**Regard** : il doit se porter au loin, au-delà de la sortie, vers la suite de la route.

\*\*\*

## 5 - Après le point de sortie, c'est la zone de reprise de stabilité.



Comme son nom l'indique, c'est là qu'on redresse la moto, qu'on reprend de la vitesse si c'est un bout droit ou qu'on prépare l'entrée dans le virage suivant en adaptant allure et placement.

**Position** : on revient droit en ligne sur la moto.

**Trajectoire** : en fonction de ce qui suit, on se mettra sur l'extérieur dans le cas d'un virage dans le même sens, sur l'intérieur dans le cas d'un virage dans l'autre sens, au milieu de la demi-voie de droite dans le cas d'une ligne droite.

**Allure** : dans le cas d'une recherche de vitesse, accélération franche sans changer de rapport. Sinon, accélération souple et montée des rapports.

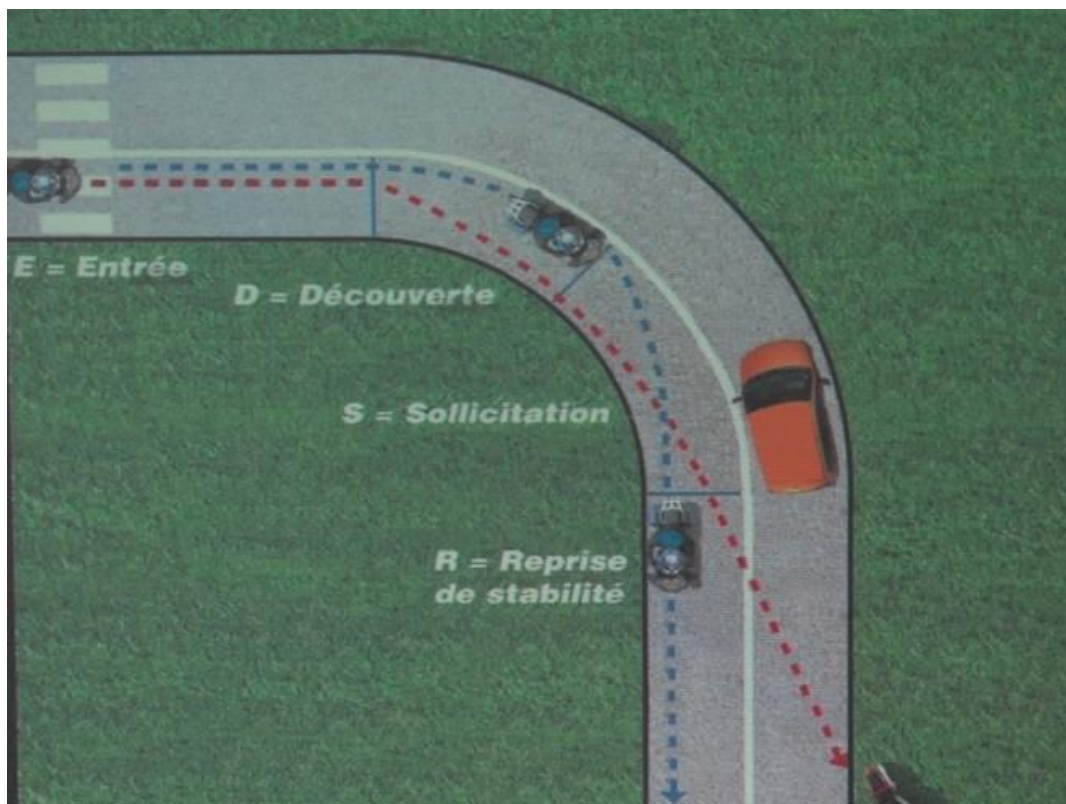
**Regard** : mobile, le plus loin possible.

**Tournez plutôt en "extérieur-intérieur" et raisonnez en termes de "demi-voie".**

En divisant votre voie de circulation en deux (dans le sens de la longueur, évidemment), vous devez entrer sur la demi-voie extérieure et sortir sur la demi-voie intérieure. Il s'agit d'entrer plutôt sur l'extérieur de la demi-voie extérieure et de sortir plutôt à l'intérieur de la demi-voie intérieure.

**Si vous avez bien suivi, vous aurez remarqué qu'à aucun moment, on ne parle de « plonger au point de corde », de prendre à l'intérieur. Sur route ouverte, oubliez le triptyque "extérieur-intérieur-extérieur" qui vient de la compétition sur circuit.**

Voici ce que ça donne :  
Trajectoire de sécurité **en bleu**, Trajectoire de vitesse **en rouge**.



\* \* \*

### **Pourquoi entrer le plus à l'extérieur possible ?**

Avant tout, pour percevoir le point haut et le point de sortie le plus tôt possible, donc observer et anticiper au mieux les véhicules arrivant en face ou un éventuel obstacle sur la chaussée. Mais aussi pour « élargir » la trajectoire, le rayon de courbure du virage, et donc réduire la force centrifuge.

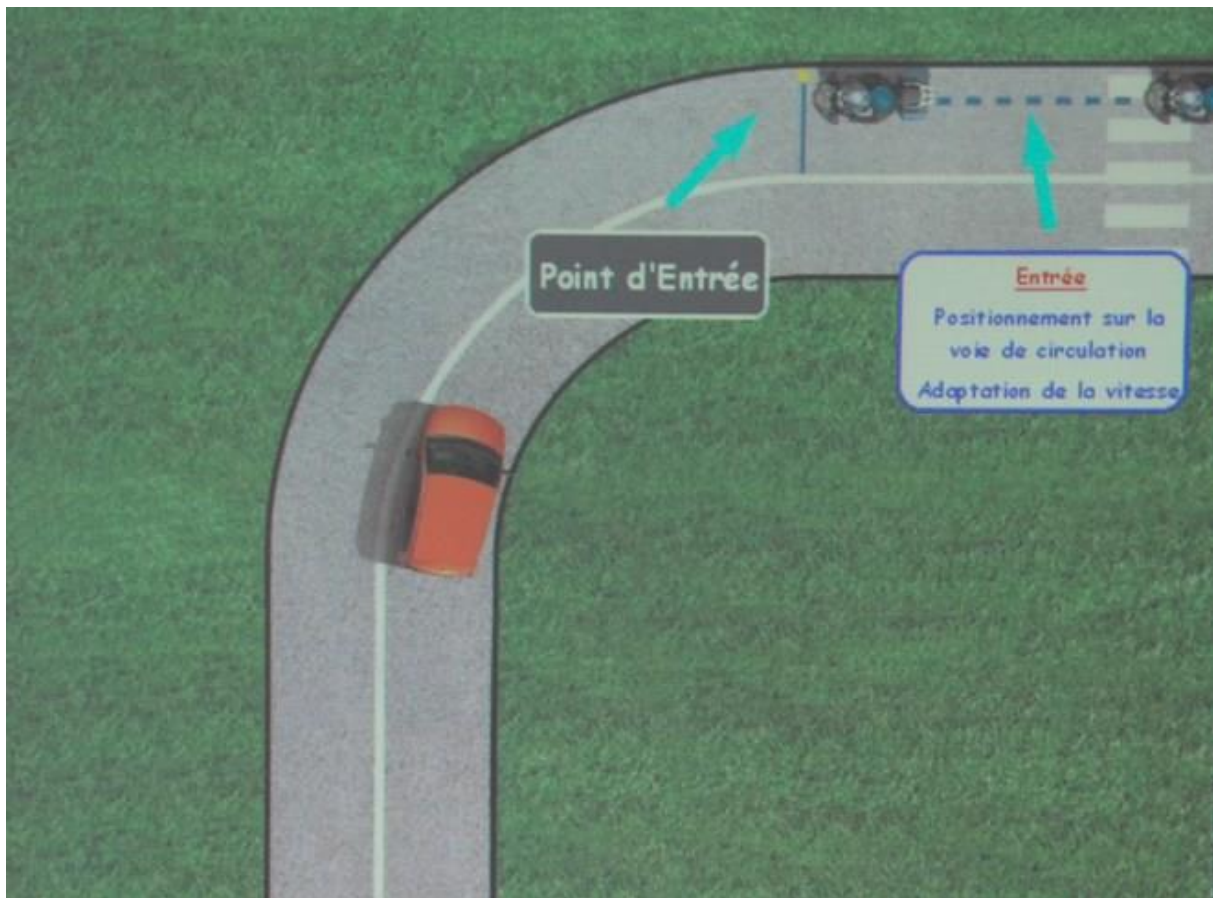
### **Pourquoi sortir à l'intérieur ?**

Pour éviter de se trouver face à face avec un véhicule venant en sens inverse et qui « trajecterait » en coupant le virage.

De plus, dans les enchaînements de virages en « S », cela permet de se trouver positionné au mieux pour le virage suivant dans l'autre sens.

\* \* \*

## Le point d'entrée



Il doit être le plus à l'extérieur possible du virage.

Sur route, cela signifie se positionner :

- pour un virage à droite, près de la ligne médiane (quand elle existe) ou du milieu de la route, mais sans qu'aucune partie du corps du motard ni de la moto n'empiète sur la voie en sens opposé, en se gardant un « coussin de sécurité » de quelques dizaines de centimètres, ce qui correspond en général à rouler dans la trace des pneus de gauche des voitures ;
- pour un virage à gauche, près de la ligne de rive (quand il y en a une), mais sans pour autant rouler dans les saletés souvent présentes sur le bord droit de la route, en gardant là aussi un « coussin de sécurité » de 20 à 50 cm.

Il faudra conserver cette trajectoire à l'extérieur jusqu'au niveau du point haut. Cela permet à la fois de bénéficier d'une meilleure visibilité sur la sortie et de se rabattre le plus tard possible (donc de rester moins longtemps sur l'angle), afin de sortir à l'intérieur.

Ainsi, on reste sur sa voie et on évite les mauvaises surprises des véhicules venant en sens opposé, qui peuvent eux aussi avoir envie de prendre le virage en "trajectant à mort", donc en le coupant.

A l'inverse, rester à la corde impose soit de descendre sa vitesse à un niveau très bas, soit de pencher tellement loin qu'il sera très difficile de relever la moto en cas d'obstacle imprévu ou de corriger la trajectoire si le virage se referme, sans parler des risques de perte d'adhérence.

Rester sur l'extérieur jusqu'à voir la sortie permet également de gérer au mieux son inclinaison, d'avoir de la place pour pencher en toute sécurité. Si on se met à l'intérieur, surtout avec un déhanché intérieur, on aura la tête, voire tout le haut du corps sur la voie en sens opposé dans les virages à gauche et la tête dans la falaise ou le mur ou tout autre obstacle proche de la chaussée dans les virages à droite.

Si la visibilité le permet, si on est sûr et certain qu'aucune voiture n'arrive en face, on peut se positionner sur la voie opposée, cela permet d'entrer plus vite dans la courbe, et à décélération égale, d'en sortir plus vite.

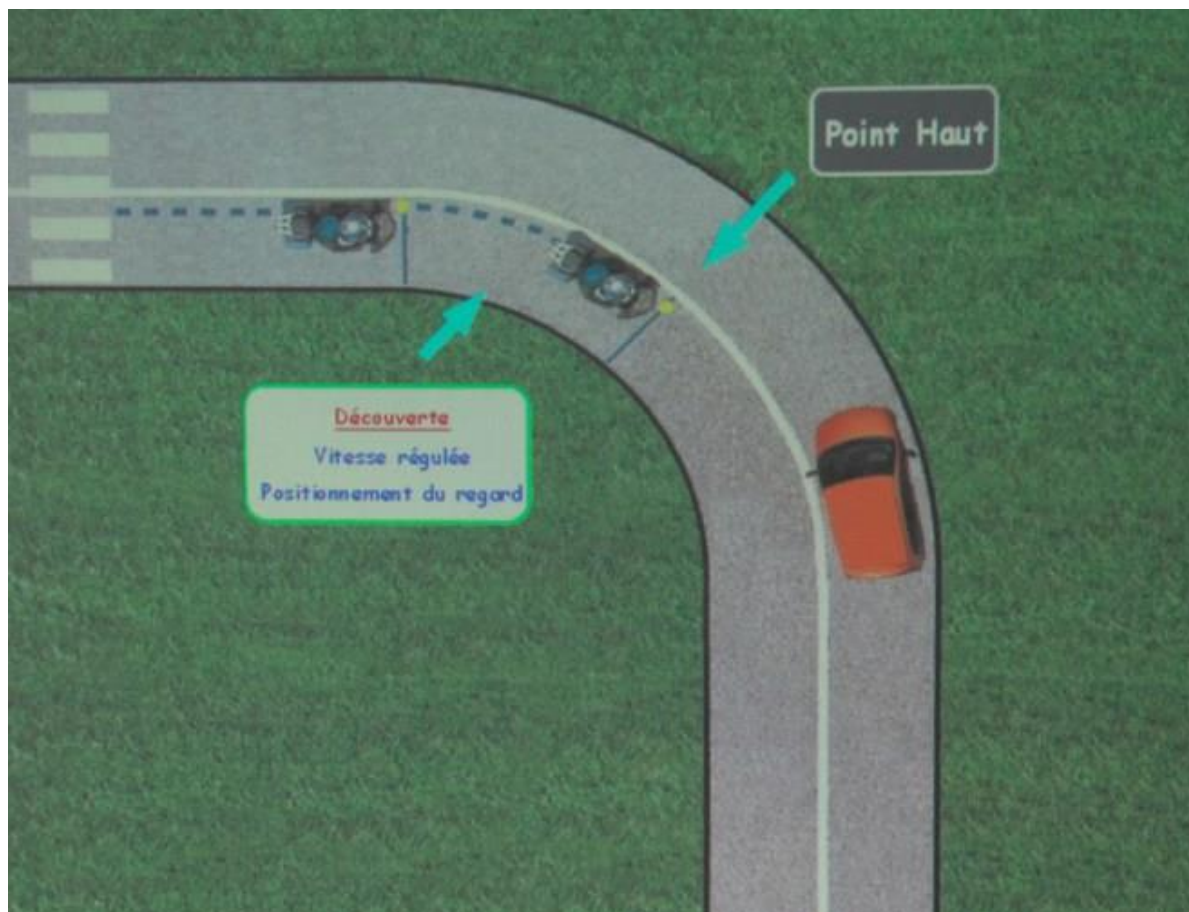
Enfin, avec une entrée en extérieur, on freine plus tard, on freine moins (sous réserve d'une bonne anticipation et/ou d'une bonne observation de la sortie) et on reste penché moins longtemps. C'est autant de gagné pour une meilleure maniabilité, la possibilité de changer de trajectoire, la possibilité de freiner en gardant la moto droite et surtout une meilleure anticipation du point de sortie.

Une des erreurs communes des débutants (moi le premier à l'époque) est en effet de croire qu'en entrant à l'intérieur du virage, on va rester à l'intérieur du virage, au plus près de la corde et ainsi parcourir une distance moindre. Sauf que la force centrifuge pousse le véhicule vers l'extérieur.

Rester à la corde sans «élargir» et sans tomber impose soit de descendre sa vitesse à un niveau très bas, voire ridicule, soit de pencher tellement loin qu'il sera très difficile de relever la moto en cas d'obstacle imprévu ou de corriger la trajectoire si le virage se referme, sans parler des risques de perte d'adhérence et de glissade.

\* \* \*

## **2. Le point haut**





Il est situé à l'extérieur du centre de votre voie de circulation, plus loin dans le virage et moins à l'intérieur que le point de corde d'une trajectoire de vitesse sur circuit.

Placer le point haut à l'extérieur permet de conserver la tête à l'abri et de pouvoir choisir vite et facilement votre trajectoire de sortie en cas d'obstacle imprévu.

Par ailleurs, une règle est de **ne pas réaccélérer tant que l'on n'a pas le point de sortie dans son champ de vision**, ce qui implique d'avoir atteint le point haut. C'est seulement là qu'on réaccélère progressivement pour redresser la moto et la remettre en ligne. Il est donc évident que si on le fait trop tôt, on élargit la trajectoire. Au mieux on perd du temps, au pire on se sort.

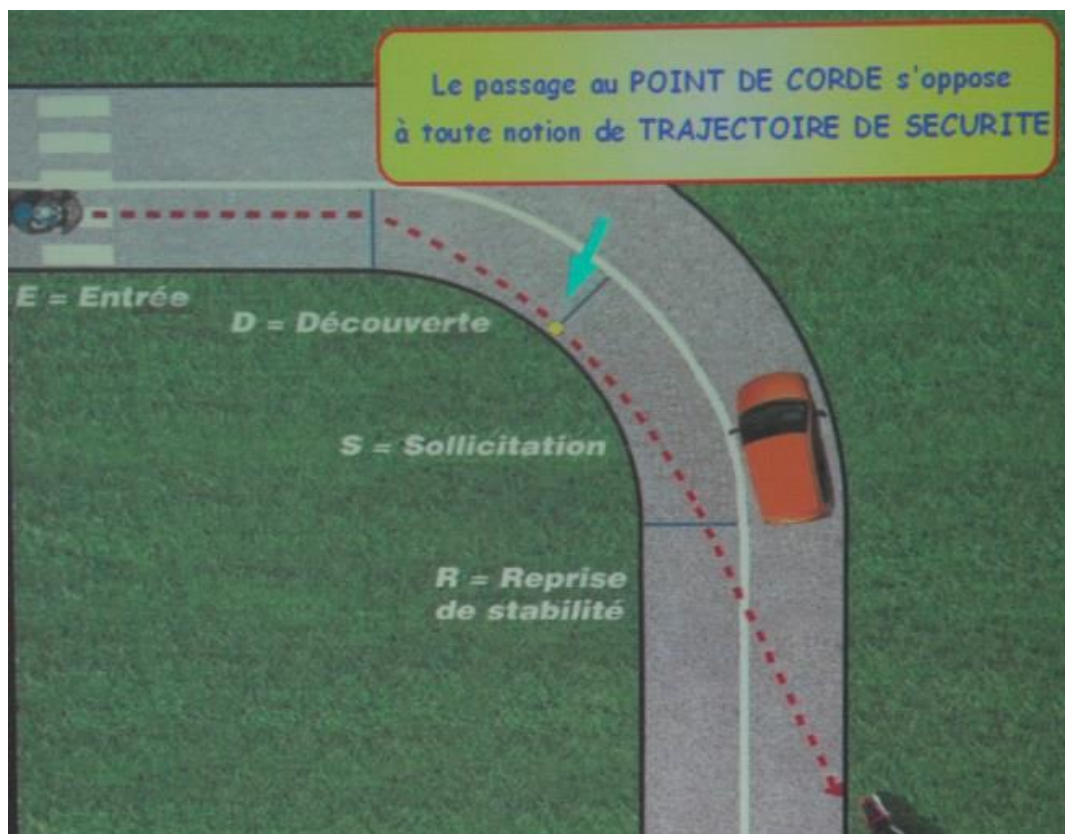
Pourquoi alors tant de motards débutants éprouvent tant de difficultés à rester en extérieur du virage et viennent systématiquement prendre la corde trop tôt ? Plusieurs raisons se combinent.

1 - Tout d'abord, surtout dans les virages à gauche, le motard débutant (ou pas à l'aise) préfère se garder un large coussin de sécurité entre sa moto et le bas-côté, histoire d'avoir de la place pour se rattraper en cas de loupé.

2 - Ensuite, il y a souvent des erreurs de regard : le débutant va chercher à regarder loin en entrée de virage et sa moto a tendance à suivre son regard, donc à couper le virage. Comme la moto part trop tôt à la corde, elle élargit en sortie et là, le débutant regarde le bas-côté, là où il a peur d'aller.

3 - Enfin, il y a aussi la mauvaise gestion de l'allure qui empêche de garder la moto stable et de l'incliner en toute sécurité. Faute de pouvoir incliner sereinement, le débutant se crispe, coupe les gaz et se retrouve forcément à couper le virage pour arriver à le prendre avec la moto droite sans aller tout droit.

\* \* \*



**Dans une trajectoire de vitesse sur circuit,  
le point de corde est sur le vibreur intérieur du virage.  
Sur route, on ne peut pas se le permettre.**

Dans un virage à droite, cela signifierait rouler près de ou sur la bande de rive.

Le revêtement y est souvent dégradé et/ou sali, et surtout, cela ne laisse aucune marge de manœuvre si le virage se referme ou si un obstacle se présente, surtout dans le cas d'un virage en aveugle ou avec une faible visibilité.

Dans un virage à gauche, il faudrait frôler la bande médiane. Les pneus seraient alors encore dans la voie de circulation, mais la tête, voire tout le haut du corps, empiéterait sur la chaussée opposée. Si une voiture élargit en face ou qu'un camion arrive, c'est soit la décapitation, soit le « tout-droit », soit un évitement brutal et dangereux.

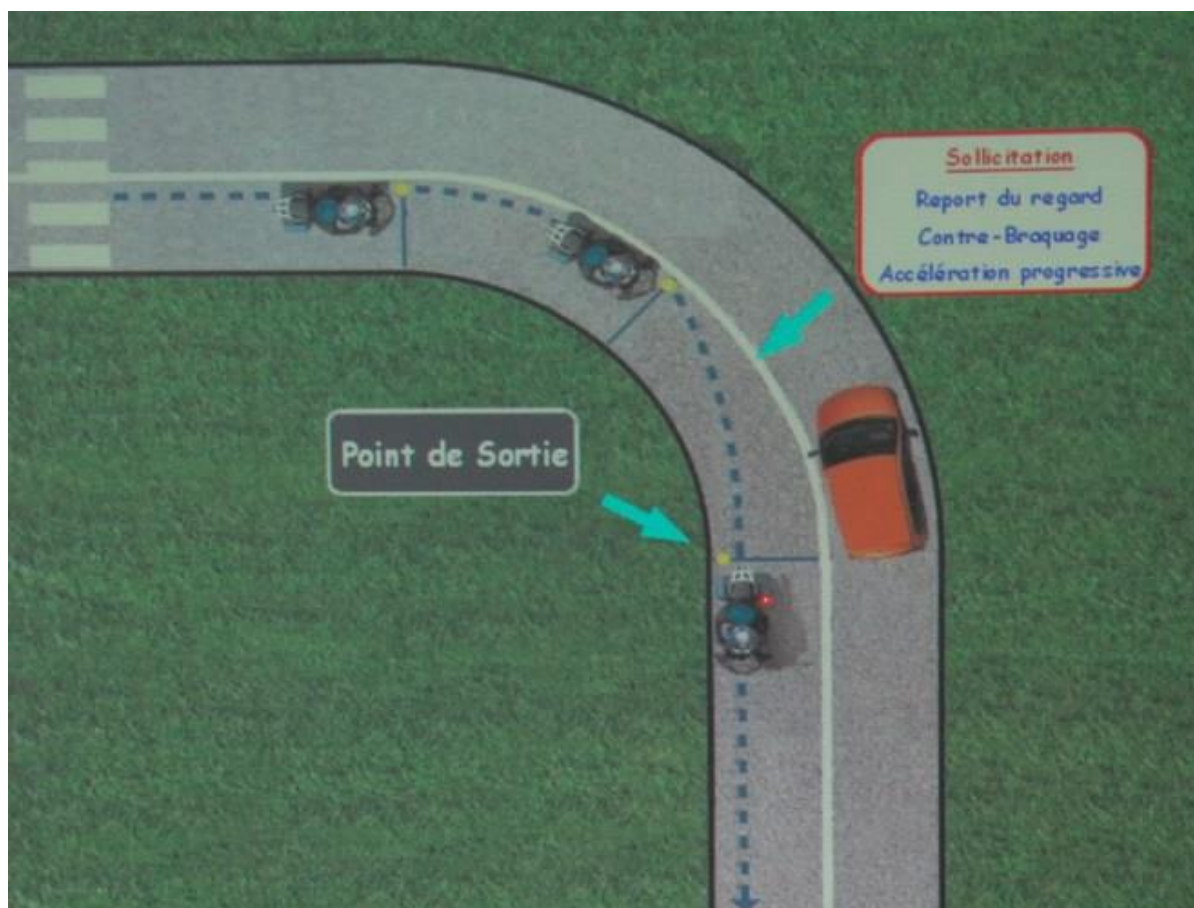
### **Surtout, déterminer un point de corde suppose de connaître le virage !**

Sur circuit, c'est possible car on effectue des dizaines de tours, on finit par connaître le tracé par cœur. Sur la route, dans un environnement changeant, et surtout sur une route inconnue, d'autant plus avec des virages en aveugle, c'est juste impossible. Essayer de deviner, supposer un point de corde revient à jouer à la roulette russe ! Si le virage se referme, on n'aura aucune échappatoire.



\* \* \*

### 3. Le point de sortie



Il découle naturellement du point d'entrée et du point de corde.

**Encore une fois, sortez plutôt à l'intérieur (dans un virage à droite)  
ou au milieu de votre voie (dans un virage à gauche).**

Cela vous protégera des véhicules (voitures et motos) qui arrivent en sens inverse et qui vont eux attaquer le virage à l'intérieur, allant parfois jusqu'à empiéter sur votre voie de circulation, quand ils ne roulent pas carrément dessus.

Sortir sur le milieu de votre voie de circulation permet aussi de vous aligner plus facilement pour préparer le virage suivant. Dans un enchaînement de virages que vous ne connaissez pas, vous ne savez pas si le virage suivant sera un droit ou un gauche, il est donc utile de se positionner au milieu de la voie pour tout de suite l'attaquer à l'extérieur, sans avoir à traverser toute la voie.

Bien sûr, cela vaut encore plus en cas de virage qui se referme sans que vous l'ayez anticipé. Dans une enfilade de virages (pif-paf), la sortie du premier virage conditionne l'entrée et la vitesse de passage du second.

Dans la phase d'accélération en sortie de virage, il faut donc veiller à ne pas élargir la trajectoire. Si le virage suivant est loin, il faut sortir très au large. S'il est près, mieux vaut rester du « bon côté », à l'extérieur de l'entrée du virage suivant.

**Dans une bonne trajectoire de sécurité, les points  
(point d'entrée, point haut, point de sortie) qui ne sont pas visibles dès l'entrée  
(dans un virage en aveugle, par exemple)  
doivent être placés sur l'extérieur jusqu'à les percevoir.**

Moins vous voyez, plus longtemps vous devez rester sur la demi-voie extérieure dans votre virage afin de conserver une marge de manœuvre en cas de surprise : obstacle, véhicule en sens inverse, chaussée glissante...

Vous devez pouvoir redresser la moto pour freiner fort ou corriger la trajectoire sans vous retrouver sur la voie en sens opposé ou dans le décor.