

## PRENDRE UN VIRAGE : L'ALLURE

### La gestion de l'allure en virage

*Prendre du plaisir sur l'angle suppose d'être certain de sortir vivant du virage. Cette sécurité repose avant tout sur l'anticipation, la préparation de la trajectoire et la gestion de votre allure...*

La conduite en courbe dépend de quatre points : votre position sur la moto, (traitée en première partie), la position de votre moto sur la chaussée (voir la deuxième partie), la gestion de l'allure et enfin votre regard sur la route (quatrième partie).

**Rappel** : il ne faut **JAMAIS** entrer à fond dans un virage dont on ne voit pas la sortie ou dont on ne connaît pas le tracé.

Rappelons qu'environ 30% des accidents mortels à moto n'impliquent pas de tiers identifié, c'est-à-dire que le motard s'est sorti tout seul comme un grand, en général parce qu'il a joué au con en virage.

L'allure, ce n'est pas seulement la vitesse. C'est aussi le rapport de boîte engagé, l'utilisation des freins et la gestion des gaz. Tout compte : suis-je en train d'accélérer, de décélérer, de garder les gaz constants ? Est-ce que je freine de l'avant et/ou de l'arrière, fort, un peu, pas du tout et quand ? En quel rapport je suis et quand dois-je en changer ?

Au tout début, comme beaucoup de débutants, vous allez arriver en freinant assez fort, sans forcément changer de rapport, passer le virage en vous « traînant » et ré-accélérer ensuite. Malgré le fait de bien comprendre la trajectoire, avoir plutôt une bonne position, et regarder bien loin... beaucoup d'entre vous ont systématiquement du se faire larguer à partir du milieu du virage.

**Comprendre un truc fondamental : il faut garder du gaz en permanence !  
Et pour cela, rétrograder en entrée de virage...**

Sauf que rétrograder ne sert en fait pas du tout à ralentir ! Le but n'est pas d'arriver moins vite, mais **tout aussi vite**, avec un régime moteur supérieur.

Il faut rétrograder, oui, mais aussi et surtout **garder du gaz**, voire en mettre un peu plus. Pas spécialement pour aller plus vite, mais pour faire monter le régime dans les tours, ce qui va augmenter l'adhérence de la roue arrière.

Augmenter le régime moteur, ne signifie pas forcément augmenter la vitesse. Or la vitesse en entrée de virage est l'ennemie.

En virage, la moto est soumise à une force centrifuge. OK, les physiciens vont me jeter des pierres, ce n'est pas exactement ça. Je sais, la force centrifuge n'est pas une vraie force, au sens purement physique du terme. Passés les débats sémantiques, revenons à la pratique. L'énergie cinétique (emmagasinée par un objet en déplacement, au hasard une moto) varie selon deux paramètres : la masse de l'objet (son poids) et sa vitesse de déplacement. Sauf que dans l'équation, la vitesse pèse deux fois plus lourd (jeu de mots) car l'énergie cinétique augmente selon le carré de la vitesse. Disons que si vous allez deux fois plus vite, l'énergie cinétique sera elle quadruplée.

Mais le facteur principal de la force centrifuge reste la vitesse, car elle augmente toujours selon la vitesse au carré. C'est pour ça qu'avec la même moto dans le même virage, le fait d'arriver juste 10 km/h plus vite augmente **BEAUCOUP** la force centrifuge.

Il est donc évident qu'il ne faut pas arriver plus vite dans le virage que dans la ligne droite qui le précède et qu'il est même plutôt recommandé d'arriver moins vite. Tout le monde le sait ou tout au moins le ressent. Or monter le régime moteur, faire plus de bruit donne l'impression d'aller plus vite... Ce n'est pas naturel.

**A accélération égale, descendre les rapports fait monter le régime moteur  
mais maintient la vitesse égale.**

Et par quel miracle cela améliore-t-il la tenue de route ? L'accélération transmise à la roue arrière entraîne un changement de la répartition des masses.

Quand on freine ou qu'on décélère, cela charge la roue avant et déleste la roue arrière : la direction devient plus lourde, la moto s'incline plus difficilement et en sortie, sur l'accélération, la roue arrière dérive, glisse doucement vers l'extérieur, ce qui fait élargir la trajectoire.

Alors que quand on maintient la vitesse en rétrogradant, le surcroît de couple charge l'arrière et allège l'avant : la moto s'incline plus facilement, l'arrière colle à la route et évite la dérive en sortie de virage.

Le contrôle de l'accélération est très important.

La vitesse d'entrée dans un virage va varier selon la nature du virage, le type de moto, le niveau du conducteur (ainsi que selon un certain nombre de paramètres aléatoires, comme l'adhérence du revêtement, la météo, la qualité des pneus, l'humeur du motard, etc.), mais  **dans tous les cas, la gestion de l'accélération suivra cette progression : 1/3 des gaz en entrée, 2/3 des gaz dans le virage, 3/3 en sortie.**

Entre chacun de ces stades, il faut absolument conserver un contrôle souple, doux, progressif de l'accélérateur. Jamais de brusquerie !

**Si vous appliquez ces deux règles simples, vous vous sentirez beaucoup mieux en virage :**

**Ne jamais couper les gaz, toujours garder de l'accélération ;  
Ne jamais accélérer brutalement dans un virage, tant que la moto est inclinée.**

Une fois qu'on a commencé à ouvrir les gaz, il faut les garder de façon stable, souple et constante tout au long du reste du virage.

En résumé :

- Il n'est pas bon d'entrer en virage en forte accélération : cela va considérablement augmenter la force centrifuge.
- Il ne s'agit pas non plus de freiner après la zone de découverte, car cela va verrouiller la direction et empêcher d'incliner.
- Le mieux est d'entrer à vitesse stabilisée, mais avec du gaz, en n'hésitant pas à descendre au moins un rapport.

Si vous débutez et ne savez pas trop par quoi commencer, le meilleur conseil que je peux vous donner est de vous forcer à ne plus freiner de l'avant en entrée de virage. Même si vous devez pour cela arriver « lentement », pas grave. Progressivement, vous arriverez plus vite.

**L'important est d'oublier le frein avant, au moins dans un premier temps.**

Décélérez au frein moteur (en tombant un rapport, voire deux) et par la mise sur l'angle.

**Pencher**, vous fait perdre de la vitesse car la surface de contact entre le pneu arrière et la route étant moins grande, la force de traction transmise à la route est moins importante.

**Pencher** vous fait ralentir, souplement, en conservant à la fois motricité et maniabilité.

Par ailleurs, **rétrograder** fait monter le régime moteur sans augmenter la vitesse, ce qui améliore là aussi la motricité, donc la maniabilité.

**Si dans le virage, vous avez la sensation d'élargir, d'aller trop vite... trois choses à faire**

**Tourner la tête vers la sortie (pas juste les yeux, mais vraiment la tête !)**

**Pousser plus fort sur le guidon intérieur**

**Freiner doucement de l'arrière.**

Ensuite, quand vous vous sentirez plus à l'aise, vous pourrez arriver plus vite et réintroduire du frein avant dans la zone d'entrée, toujours rétrograder et, progressivement, garder de plus en plus de gaz dans le virage et en remettre **de plus en plus tôt**. C'est là que se fait la vraie différence.

Cela ne servira toutefois pas à grand-chose si votre regard est mal placé.

Pour cela, lire : « *Prendre un virage : le regard* »