

Salut les blaireaux ! ;-)))

Bon, je vous met en pièce jointe la bitmap du circuit Carole avec la bonne trajectoire. C'est petit, alors il va falloir zoomer pour bien voir, mais je vous fais confiance pour ça.

Voici donc les commentaires qui vont avec:

1: Virage Alpha. C'est un virage très classique. On freine fort avant, on peut entrer sur les freins si on veut, mais c'est facultatif (seulement pour ceux qui savent déjà freiner sur l'angle). On prend le point de corde assez tard pour pouvoir remettre la sauce vite et fort. Attention à bien placer son regard en entrée. C'est un virage avec une échappatoire, et si on la regarde, on a tendance à tirer tout droit. On peut rentrer très fort dans ce virage, parce que la piste est bien large et légèrement relevée. Plutôt que de faire un tout droit, il vaut mieux rentrer avec un peu de frein et élargir. Ce n'est pas un virage dangereux, et l'échappatoire n'est utile qu'en cas de problème de freinage (ce qui peut arriver, les freins venant d'être extrêmement sollicités par les deux plus gros freinages du circuit, Golf et Hotel, dans les 40 secondes précédentes, ce qui est très juste pour leur laisser le temps de refroidir).

2: Le gauche après alpha. Il est un peu délicat, parce qu'à partir du point de corde, ça se met à descendre. On manque de visibilité sur le tracé, ce qui rend l'entrée délicate. Il faut rentrer dedans assez tard, sans freiner (juste couper les gaz), et dès qu'on voit la descente, on redresse la moto pour viser le point 3 avec du gros gaz. La moto peut facilement partir en wheeling à cet endroit (gaz + relever la moto rapidement + descente = wheeling très facile).

3: A cet endroit, la ligne blanche est assez loin du vibreur. Il ne faut pas hésiter à la couper pour passer au plus près du vibreur, gaz à fond. Très vite, il va falloir freiner fort en visant le point 4.

4: Entrée du pif. Attention, mine de rien, c'est un gros freinage, même s'il ne dure que très peu de temps en ligne (2 secondes maxi). La bonne position de la moto est au milieu de la piste. Inutile d'aller chercher l'extérieur à gauche, ce que font beaucoup de gens. C'est simplement une perte de temps, et si on le fait, on est quasiment sûr de se faire dépasser par l'intérieur. C'est un des meilleurs endroits du circuit pour un dépassement au freinage d'ailleurs.

Entre les points 2 et 4, comme on le voit sur le schéma, c'est quasiment une ligne droite. Pourtant, quand on va vite, il n'y a pas de ligne droite. On passe directement d'un déhanché à gauche à un déhanché à droite. Avec l'accélération, tout se passe très vite. En 2 on est genou gauche à terre, en 3 la moto est presque verticale, on freine en ligne un très court instant avant de balancer la moto à droite sur les freins (pour ceux qui ne savent pas freiner sur l'angle, il est possible de freiner plus tôt en ligne et de relâcher les freins avant de prendre de l'angle). Mais quand on va vraiment vite avec une machine puissante, on voit cette portion comme un pif-paf très large, et la moto n'est jamais droite.

5: Début de la ligne de corde du pif. Ce virage n'a pas de point de corde, c'est une ligne. Il faut prendre la corde au début du vibreur (à 1 ou 2 mètres près quand même ;-)) et longer le vibreur aussi longtemps que possible. On remet un filet de gaz dès qu'on est à la corde, afin de conserver une vitesse constante, et si possible une très légère accélération.

6: Fin de la ligne de corde du Pif. Il faut chercher à garder cette corde le plus longtemps possible, parce que si on élargit trop tôt, on sera vraiment merdique dans le paf et le gauche suivant. Élargissez seulement d'un mètre, et vous perdez au moins deux secondes dans la partie suivante. Si vous êtes en paquet, vous vous ferez doubler par 4 ou 5 motos avant l'entrée de la parabolique. Autant dire qu'ici, la trajectoire est cruciale. On passe directement de l'angle à droite à l'angle à gauche, le plus rapidement possible, avec les gaz coupés (le frein moteur suffit à ralentir suffisamment la moto). Il faut jeter la moto à gauche assez brutalement. Pour les machines lourdes, il est recommandé de donner un très court et très léger coup de frein avant, ce qui facilite la manoeuvre. Si vous avez peur de ne pas savoir doser le frein avant à cet endroit (ce qui est délicat parce qu'en même temps vous passez directement d'un déhanché à droite à un déhanché à gauche), vous pouvez vous en passer. Ça ne changera rien à vos temps, seulement vous devrez y mettre plus de muscle, et vous fatiguerez plus rapidement. Pour ceux qui veulent tenter le frein avant, allez-y mollo. Un blocage de roue dans cette situation et c'est la chute immédiate.

7: le Paf. Le point de corde est assez tard, mais pas trop. La précision de ce point de corde détermine l'accélération que vous pourrez faire jusqu'au point 9. Pris trop tôt, vous serez obligé d'élargir, et de prendre beaucoup d'angle pour prendre le gauche suivant, ce qui vous empêche de mettre les gaz. Dans ce cas, tout le monde vous double par l'intérieur. Si le point de corde est pris trop tard, c'est encore pire. Vous allez longer la ligne, et vous serez très mal pour passer le second gauche. Vous serez obligé de couper les gaz pour tourner, et comme il y en aura toujours un ou deux pour vous faire l'extérieur, vous serez encore obligé de serrer à gauche en sortie, ce qui vous empêchera de mettre du gros gaz. Et avec une vitesse ridicule, y'en a bien encore un ou deux qui vont vous taxer par l'intérieur au freinage de la parabolique. Donc, ce point de corde est crucial. Il doit être pris avec une précision de 20 centimètres maximum. C'est très délicat, d'autant plus qu'il est difficile à voir, puisque la piste est en montée à l'entrée du Paf, et ça redevient plat jusqu'au point 8. Avec l'angle on ne voit pas le sol à plus de 10 mètres devant soi. On sait qu'on a bien pris son point de corde quand on décrit un virage à angle constant sans dépasser le milieu de la piste, en passant au plus près des points de corde 7 et 8, en maintenant une accélération d'abord légère puis de plus en plus forte. Attention, au point 7, on est à l'endroit le plus lent du circuit, et avec un angle très important, au sommet d'une (légère) côte. Les risques de chutes sont très importants si on veut passer vite, parce qu'avec la vitesse faible, on n'a pas le temps de rattraper la moto si elle glisse. Cependant, il est inutile de vous dire d'être particulièrement prudent, parce que comme on ne voit pas la sortie du virage (à cause de la pente), ça ne va pas vous inciter à y entrer vite.

8: Ce point de corde est évident. Du moins quand on a bien pris le précédent. Comme l'angle est constant, la moto y va naturellement toute seule. A partir du point 8, ça se remet à descendre jusqu'à l'entrée de la parabolique. Juste après avoir passé le point de corde, on redresse progressivement la moto en mettant de plus en plus de gaz. Il est inutile d'aller jusqu'à l'extrême bord de la piste en sortie de ce virage, ça ne sert pas à grand chose. Vous devez juste passer à moins d'un mètre de la ligne.

9: On fait ensuite un gros freinage, assez éprouvant parce qu'il est en descente, en ayant positionné la moto au milieu de la piste pour l'entrée de la parabolique. On ne cherche pas à regagner le côté gauche de la piste. Si vous cherchez à le faire, vous perdrez du temps, parce que vous ne pourrez pas accélérer fort après le point 8, et vous serez obligé de commencer à freiner sur l'angle pour remettre la moto en ligne, donc vous devrez freiner plus tôt qu'en passant au milieu. On peut même dire que si vous arrivez à aller à gauche, c'est que vous êtes sorti trop lentement du gauche précédent (trajectoire foirée ou manque de gaz). Quand on va vraiment vite, même en le cherchant on n'y arriverait pas. Par contre, il est vrai que c'est moins rassurant d'entrer dans la parabolique à partir du milieu de la piste, on verra plus tard pourquoi.

10: Premier point de corde de la parabolique. Ce point de corde est également crucial, parce qu'il va déterminer la vitesse à laquelle vous passerez toute la parabolique. Pris trop tôt ou trop tard, vous sortirez facilement de la parabolique avec 20 km/h de moins. Ces 20 km/h vous manqueront pendant toute la ligne droite, et vous verrez les autres s'éloigner inexorablement. Autant dire qu'à Golf, vous serez 100 ou 200 mètres derrière les autres... Ceci veut dire qu'il est inutile de péter le freinage de la mort au point 9. Il vaut largement mieux perdre 2 dixièmes de seconde au freinage pour bien soigner son entrée plutôt que perdre 3 secondes dans la parabolique, faute d'avoir pu accélérer correctement. Vous verrez avec un peu d'expérience qu'il est très facile de dépasser quelqu'un au freinage à l'entrée de la parabolique. Par contre, si vous ratez le point de corde, celui que vous venez de dépasser sera 50 mètres devant vous à Golf, parce qu'il vous aura refait dans la parabolique avec 10 ou 20 km/h de mieux.

Donc, ce fameux point de corde, où est-il ? Il est au début du vibreur, environ à la hauteur du 3ème pavé de couleur. Autant dire qu'il est beaucoup plus tôt que ce qu'on peut penser, parce qu'il semble vous mettre sur une trajectoire qui vise directement le bac à gravier. C'est là qu'il faut des tripes si on veut vraiment aller vite. Je vais commencer par expliquer la méthode "couillue", et ensuite la méthode plus rassurante. Donc, dès le point de corde, on prend de l'angle mais pas trop, et on met du gaz dans le filet. L'idée est de reprendre de la vitesse le plus vite possible, et pour favoriser l'accélération, on sacrifie un peu d'angle. Seulement, ça vous projette vers l'extérieur à grande vitesse, direct vers le bac à gravier. Visuellement, c'est effrayant, et c'est pour ça qu'il faut des tripes. Arrivé vers le milieu de la piste, au point 11, on réduit fortement les gaz pour pouvoir prendre plus d'angle sans décrocher, et on se remet le plus rapidement possible sur une trajectoire qui va viser le second point de corde (12) avec assez peu d'angle. Surtout, on ne coupe pas complètement les gaz. On garde un filet de gaz pour maintenir la chaîne tendue et garder une vitesse constante. Une fois sur la bonne trajectoire,

on redresse un peu la moto et on remet du gros gaz, progressivement quand même. On vise le second point de corde avec une grosse accélération en montant ses rapports de boîte. Si tout se passe comme ça, on prend la seconde moitié de la parabolique constamment avec le genou par terre. C'est pour ça que les "pros" disent que la parabolique est un double droit, parce qu'on le prend en deux fois avec une variation d'angle temporaire entre deux accélérations.

La seconde méthode, moins couillue et plus rassurante, consiste à ne pas mettre beaucoup de gaz après le point de corde. Juste une petite accélération gentille qui ne vous projette pas comme une balle en direction du bac à gravier. Vous allez tout doucement jusqu'au milieu de la piste, et naturellement la moto reviendra toute seule vers l'intérieur, puisque la parabolique va en s'élargissant. Ensuite, comme vous n'allez pas très vite, vous redresserez progressivement la moto en continuant d'accélérer de plus en plus fort, mais vous n'avez aucune chance d'avoir le genou par terre ni de faire un temps canon. Vous perdez environ 20 km/h en sortie de parabolique, autant dire 3 secondes au tour. C'est cette méthode qu'on emploie au début, le temps d'être en confiance avec la piste et sa machine.

N'oubliez pas: le point 11 est le lieu de très nombreuses chutes à Carole. Soit par excès de confiance d'un pro qui aura pris un angle de folie sans réduire suffisamment les gaz, soit par un timoré adepte de la seconde méthode qui se sera dit après coup qu'il se traîne et veut compenser par une forte accélération, d'où une grosse virgule. Soit un autre timoré qui aura tenté la méthode couillue, et qui au lieu de maintenir un filet de gaz aura carrément coupé en prenant plus d'angle. L'à-coup et le frein moteur donnent alors le même résultat qu'un excès d'optimisme sur les gaz. Il y a une autre possibilité: ne pas oser prendre assez d'angle au départ et se laisser mourir complètement à l'extérieur. C'est pas bon non plus, parce que comme personne n'y passe, la piste est très sale. Si vous devez y passer parce que vous avez raté votre freinage ou pris trop tôt votre point de corde, ou pas assez d'angle, faites vous une raison, vous avez perdu plusieurs secondes, mais surtout n'essayez pas de rattraper le temps perdu en mettant immédiatement du gros gaz, sinon c'est la chute assurée. Donc, prudence extrême à cet endroit. N'essayez pas d'attaquer avant que la trajectoire ne vous soit devenue parfaitement naturelle (et ça prend pas mal de temps).

12: Le second point de corde de la parabolique. Il n'y a rien de particulier à faire à cet endroit, puisque vous êtes en accélération constante. La seule difficulté, c'est de le visualiser, parce qu'il n'y a pas de repère (pas de vibreur). Peu après le point 11, quand on est au milieu de la piste, déhanché donc au ras du sol, on le repère très bien. Il y a une petite cassure sur la ligne blanche. Au lieu de décrire une courbe parfaite, elle fait un petit angle. C'est léger, mais on le voit très bien si on sait où regarder (d'ailleurs il n'y a qu'une cassure, aucun risque de confusion).

13: A cet endroit, il y a un ajout de bitume d'environ 80 centimètres de large derrière la ligne blanche. Quand on passe vraiment très vite, on y va. Par contre, on ne cherche jamais à y aller, on vise à l'intérieur de la ligne blanche, et avec une grosse machine c'est la puissance qui vous fait inexorablement élargir jusqu'à cette bande de bitume. On peut l'utiliser sans danger, ce n'est pas glissant malgré l'aspect différent du bitume. Donc, ne cherchez surtout pas à y aller, mais si vous y êtes déportés, n'ayez aucune crainte, vous pouvez rester à fond et conserver de l'angle pour revenir sur la piste. Il faut juste garder cet angle pour en sortir avant qu'elle se termine. Quand vous arrivez à ce point, vous avez deux trajectoires possibles. Sur le schéma est représentée la trajectoire qui convient à une machine très puissante et rapide. Vous conservez donc de l'angle au point 13. Avec une machine plus lente, il est inutile de retourner à droite, vous redressez la moto pour longer la ligne blanche à gauche de la piste.

14: Ce point ne concerne que les grosses bêtes. L'intérêt de revenir à droite s'explique par la cassure vers la gauche de la piste juste avant Golf. Sur le plan, on voit qu'elle est infime. Par contre, quand on déboule à plus de 200, il faut prendre un angle notable pour l'aborder. Le problème est qu'à très grande vitesse, si on reste à gauche, on va devoir commencer à freiner sur l'angle, donc pas très fort, ce qui oblige à freiner plus tôt. On perd alors nettement plus que le bénéfice d'avoir fait moins de chemin. Donc, avec une grosse bête, on rallie le point 14, gaz à fond, on jette la moto à gauche, toujours à fond, et on la redresse dans l'axe de la cassure pour faire un freinage parfaitement en ligne avant Golf. Ca n'a l'air de rien comme ça, mais c'est au contraire très délicat. Imaginez la scène: vous avez gardé de l'angle en sortant de la parabolique, après le point 13. Cet angle n'est pas énorme, et vous êtes déjà revenu en position de recherche de vitesse (planqué derrière la bulle), mais vous arrivez au point 14 avec quand même de l'angle sur la droite, les gaz toujours à fond, couché sur la

bécane, et à une vitesse très élevée (dans les 230 avec le ZX12R). Tous ces éléments combinés font que la moto a une stabilité maximale, et qu'il va falloir utiliser du muscle pour la faire basculer vers la gauche. Il est très possible de faire un tout droit ici. Pas au point de sortir de la piste au point 14, mais assez pour vous faire aborder Golf beaucoup trop vite par l'intérieur. Tout simplement parce que si la cassure n'est pas négociée à temps, vous serez obligé de prendre les freins sur un angle transitoire, la machine déstabilisée, et vous serez nettement trop long, donc c'est direct le bac à gravier de Golf, avec une vitesse encore importante. Donc, pour ceux qui veulent expérimenter cette trajectoire, ne vous approchez pas trop près de la ligne, et anticipez beaucoup le changement d'angle. Sortir le genou gauche (mais en restant assis) aide un peu, par effet aérodynamique. Vous approcherez à un mètre de la ligne blanche seulement quand vous aurez accumulé des dizaines de tours avec cette trajectoire. Et n'oubliez pas, si vous n'avez pas tourné à Carole, vous n'avez certainement jamais eu l'occasion de faire un changement d'angle aussi brutal à aussi haute vitesse, et croyez-moi, il est nettement plus raide que ce qu'on imagine.

15: Golf. C'est un virage classique, qui ressemble beaucoup à Alpha, mais dans l'autre sens. On essaye de prendre son point de corde assez tard pour pouvoir mettre les gaz à fond le plus vite possible. Attention, quand je dis gaz à fond, ce n'est pas au point de corde. Comme toujours dans les virages lents, on remet les gaz très progressivement. Il y a d'ailleurs beaucoup de chutes à la sortie de Golf, pour cause de remise des gaz trop optimiste au point de corde. Si vous prenez le point de corde trop tôt, vous perdrez quelques kilomètres heures dans la ligne droite, et n'importe qui pourra vous faire l'aspi. Si vous le prenez trop tard, vous mettrez simplement les gaz un peu plus tard et vous n'aurez pas à utiliser toute la piste, mais c'est nettement moins de temps perdu. Attention à l'entrée de Golf. C'est le second lieu où il y a beaucoup de chutes, parce que beaucoup de gens se ratent au freinage. Il y a très souvent de la poudre absorbante à l'entrée de la courbe. Il faut donc éviter de freiner trop tard. De toute façon, comme toujours, un freinage peut vous faire gagner quelques mètres, alors qu'un bon point de corde et une bonne remise des gaz vous feront gagner des kilomètres/heures, ce qui est nettement plus important, parce que les mètres se gagneront tous seuls les uns après les autres dans la ligne droite qui suit. Donc, freinez assez tôt, vous risquerez moins de vous planter, et vous ne tournerez pas moins vite, au contraire. Freiner tard ne fait gagner quelque chose qu'à la condition expresse que ça ne sabote pas la sortie du virage. On gagne dix fois plus de temps en soignant sa sortie que son entrée. Et de toute façon, un freinage retardé, c'est toujours plus ou moins dangereux...

La ligne droite maintenant. Elle est légèrement en courbe. Ça implique qu'on la prend avec un léger angle. Tout le monde s'en doutait. Bon, ceci dit, cela recèle quelques pièges. D'abord, à la sortie de Golf. Il arrive qu'on sorte de Golf sans être parfaitement à l'extérieur. Ça arrive pour deux raisons: soit on a pris son point de corde trop tard et il est alors inutile d'aller jusqu'à l'extérieur (c'est rare), soit on l'a volontairement pris tard afin de faire l'intérieur à une autre moto à la sortie. Dans les deux cas, on va se retrouver moto droite, en direction du bord gauche de la piste, en pleine accélération. Quand on va se rapprocher de la ligne, il faudra alors prendre pas mal d'angle à droite pour la longer. Cette prise d'angle à haute vitesse est un peu musclée, pour les mêmes raisons qu'au point 14. Mais bien sûr, c'est nettement moins flagrant. Ne vous faites donc pas surprendre par la moto qui sera un peu plus raide que dans les virages lents, sinon vous risquez de mordre légèrement dans l'herbe (je vous rassure, ça n'arrive qu'aux grands débutants qui se prennent pour des pros ;-)

Le freinage de la ligne droite est lui aussi un micro-poil en courbe. Pour freiner parfaitement droit, il faut regarder loin, et accepter que la moto s'écarte de 10 ou 20 centimètres de la ligne avant de s'en rapprocher à nouveau. J'en ai vu certains freiner le long de la ligne et passer juste au delà, sur la bande de bitume rajoutée (comme au point 13) en fin de freinage. C'est une possibilité, mais presque personne ne fait ça, bien qu'en théorie ça puisse faire gagner quelques centièmes... mais ça fait couper deux fois la ligne blanche, alors bof... Si vous voulez passer quelqu'un au freinage, il faut le faire par la droite (par l'intérieur), mais vous passerez moins vite dans Hôtel. Ce n'est pas très grave, parce qu'il est très difficile pour celui que vous venez de doubler de vous faire l'extérieur dans la courbe (sauf si vous n'arrivez pas à tenir la corde, auquel cas il n'aura qu'à croiser votre trajectoire pour réaccélérer plus tôt). Attention quand même, c'est le troisième point dangereux du circuit, beaucoup de gens se ratent à ce freinage. C'est assez normal, dans la mesure où les freins viennent de subir le très gros freinage de Golf, et n'ont pas eu le temps de refroidir pendant la ligne droite. Vos freins sont donc toujours moins efficaces à Hôtel qu'à Golf (à moins d'avoir du matosse très haut de gamme). Il est donc normal qu'il y ait plus de freinages ratés à Hôtel qu'à Golf. Donc, ne faites pas trop les marioles si vous n'êtes pas équipés pour...

16: Point de corde d'Hôtel. Il faut prendre ce point de corde très tard. Nettement plus tard que ce qu'on pourrait croire de visu. En effet, il y a l'entrée des stands, et la piste semble hyper large quand on entre dans Hôtel. Mais l'extérieur du virage est nettement plus près que ce qu'on croit. Il faut passer évidemment avant le vibreur extérieur, mais on le voit assez tard, quand on a déjà défini sa trajectoire. A part ça, c'est encore un virage classique, qui ressemble à Golf. On peut rentrer sur les freins quand on sait faire, ou freiner en ligne et prendre son angle ensuite. Il vaut mieux garder un poil de freins en entrée, car le lâcher de frein va naturellement faire prendre un peu plus d'angle à la moto et l'aider à passer au point de corde.

17: J'ai mis un repère sur le début du vibreur extérieur. C'est là qu'il faut passer, ce qui est évident, mais ce n'est surtout pas là qu'il faut regarder ! Si vous posez votre regard à cet endroit en accélérant, vous êtes sûr de le dépasser et d'aller dans l'herbe. N'oubliez pas, derrière ce vibreur se situe le bitume de l'entrée des stands. Visuellement, ça va vous attirer. Il faut absolument positionner son regard pour viser la fin du vibreur, une trentaine de mètres plus loin. Ainsi, vous passerez au bon endroit.

18: Ce point est variable, sa position dépend de la puissance de votre machine. Il est important de revenir rapidement du côté droit de la piste pour aborder Alpha. Mais il faut le faire sans précipitation, en gardant les gaz à fond. L'important est que ce soit fait rapidement, et de façon prévisible. Il faut éviter d'inciter quelqu'un à vous dépasser par la droite en étant trop long, sinon vous risquez de lui faire une queue de poisson sous la passerelle Dunlop, et ne pas être trop court non plus sinon vous risquez d'accrocher quelqu'un qui aurait commencé à vous passer par l'intérieur juste après le point de corde si vous êtes sorti trop lentement. Votre manoeuvre doit être claire et nette, rapide et précise, sans vous empêcher de garder les gaz à fond (si vous revenez trop vite, vous serez obligé de réduire, voire de couper les gaz, pour vous remettre en ligne). On va dire qu'un dépassement par la droite est légitime à cet endroit, à condition que ce dépassement soit terminé (et pas simplement entamé) au point 18 (donc bien avant la passerelle Dunlop). Dans tous les cas, vous devez être complètement à droite en passant sous la passerelle, sauf bien sûr si vous êtes en train de doubler quelqu'un par.

Et c'est reparti pour un tour

Circuit Carole

- 1** : Alpha
- 5-7** : Pif-Paf
- 9-13** : Parabolique
- 15** : Golf
- 16** : Hôtel

