



PETIT GUIDE DE BASE DE LA PISTE DU DCF



À L'USAGE DES PARTICIPANTS AUX JD



**Prendre ¼ d'heure pour lire ce document
vous permettra de bien vous imprégner
de l'esprit du DCF.**

Ce guide a pour vocation de vous expliquer les grands principes des roulages sur piste, afin que vous puissiez les aborder dans les meilleures conditions possibles.

4 principes fondamentaux régissent les roulages du DCF :

- Le **plaisir**
- la **convivialité**
- le **respect des autres**
- et bien sûr, la **sécurité**.

Les notions de chronos et de compétition ne font absolument pas partie du vocabulaire des JD. Pour répondre à ce besoin, rejoignez nous sur les courses du DCF, qui, si le cœur vous en dit, vous permettront d'exprimer vos envies de compétition (amicales bien sûr).

La seule chose à gagner lors des roulage, c'est le plaisir, à la fin du week end, de ranger sa moto en parfait état dans le camion ou sur la remorque, de s'être bien amusé avec des amis et de rentrer chez soit en pleine forme (courbatures pour certains...) avec de beaux souvenirs plein la tête.



Respecter les règles et conseils que vous allez trouver ci-après vous permettra de rouler avec nous dans les meilleures conditions possibles.

1/LA PRÉPARATION PHYSIQUE

La conduite sur piste sollicite le corps tout entier. Les courbatures des lendemains en attestent, elles vous permettront de comprendre quels muscles sont principalement sollicités !

Des exercices, à pratiquer avant le premier roulage de la journée, assureront votre échauffement sur place et vous éviteront des blessures stupides qui pourraient gâcher votre roulage :

- **Les avant-bras** : de lentes séries de serrage et relâchement de la poignée d'embrayage (5 main droite puis gauche ; puis en alternance par séries de 10 pour un total de 100), échaufferont les avant-bras et poignets afin d'éviter de tétaniser.
- **Les poignets** : croiser les doigts et effectuer des roulis avec les mains jointes.
- **Les bras et les muscles dorsaux** : rien de tel que des pompes pour muscler ou chauffer les muscles les plus sollicités au freinage.
- **Les cuisses** : sur piste, l'incessant passage d'un côté à l'autre de la moto sollicite énormément les quadriceps au niveau du genoux, le seul tendon de ce muscle est très sollicité.
- **Le cou** : incliner la tête doucement de droite à gauche, puis rotations douces de droite à gauche vers l'avant menton en contact avec les épaules et la poitrine (ne pas aller vers l'arrière). Le but est essentiellement de faire travailler **en douceur** les vertèbres cervicales (ne surtout pas forcer et ne pas faire de grands mouvements rapides). L'ensemble de ces mouvements ne sont pas des assouplissements ni de la musculation. Il servent essentiellement à préparer vos muscles et articulations.



2/ LES RÉGLAGES DE LA MOTO

D'une manière générale, une moto réglée d'origine permet 90% des performances. Donc, ne vous prenez pas la tête avec ce "détail"... ça c'est dit !

3/LA SIGNALISATION SUR PISTE

Sur nos roulages, la signalisation, pour des raisons de facilité d'assimilation, est réduite au strict minimum, mais il convient en contrepartie de bien connaître chaque code et de réagir efficacement à chaque message.



- **Drapeau jaune** : signalisation de danger, réduire l'allure (pas de coup de frein !), on ne double surtout pas, on attend d'être loin de la zone concernée pour remettre les gaz.



- **Drapeau rouge** : attention, sortie obligatoire de la piste. Ne pas changer brusquement d'allure (cela pourrait provoquer une collision avec un poursuivant). Rentrer au stand à allure normale tout en restant vigilant et sans doubler.

Notez-bien que l'attention se relâche dans ces moments là, restez vigilants ! Par exemple, ne changez pas brutalement de trajectoire.

4/ L'ENTRÉE EN PISTE

C'est un moment très délicat, où peuvent se produire de graves collisions. Lorsque vous accédez à la piste, signalez vous aux éventuels pilotes déjà en piste en tendant la main gauche, puis par sécurité, sacrifiez le premier virage. Il faut bien garder à l'esprit **de ne jamais couper la piste** pour aller chercher le point de corde, nul n'étant à l'abri d'un instant d'inattention ou d'un angle mort cachant une moto arrivant à pleine vitesse. Il est impératif d'intégrer ce réflexe, en présence comme en l'absence d'autres pilotes ! Gardez votre ligne en longeant le bord de piste du côté de l'entrée de piste.



3/ LES PREMIERS TOURS

Il faut en général 2 à 3 tours pour chauffer les pneus (et le pilote) :

- Ne "zigzaguez" pas (ça ne sert à rien).
- Sacrifiez les prises d'angle.
- Prenez le temps de découvrir ou de contrôler la piste.
- Le pneu avant va chauffer sur les phases de freinage, vous freinerez donc prudemment lors des premiers freinages, puis de plus en plus fort et de manière progressive au fur et à mesure de la chauffe du pneu. Même principe pour le pneu arrière qui lui chauffe lors des phases d'accélération.
- Mettez du gaz dans les lignes droites, gardez une trajectoire rectiligne, et ne freinez pas en pleine ligne droite sous prétexte de chauffer vos pneus... ceci, pour éviter tout risque de percution, avec des conséquences accidentelles souvent très graves.

4/ LA RESPIRATION, LA RÉCUPÉRATION

Souvent négligée et oubliée, la respiration est très importante. Le défaut d'oxygénation génère une perte d'attention et des contractions musculaires, pouvant entraîner des erreurs de pilotage et donc de la chute.

Les lignes droites doivent être propices à de fortes inspirations, puis expirations profondes, libérant l'accumulation de gaz carbonique au fond des poumons.

En cas de tétanisation des avant bras, vous devez impérativement sortir, retirer vos gants, croiser les doigts et étirer vos bras en tendant les mains à l'envers. Pensez à boire de l'eau...

5/ POUR LES PLUS LENTS

Vos "poursuivants" vous voient en arrivant sur vous, ils vont ajuster le dépassement à vos trajectoires. Donc, oubliez-les et roulez à votre rythme, pour votre plaisir en gardant des trajectoires cohérentes. Sur piste, c'est comme au ski, celui qui est en amont tient compte de celui qui est en aval (et non l'inverse comme sur route).



- Donc :

- **Ne vous retournez jamais, ne vous arrêtez jamais sur la piste et ne freinez pas brusquement sans raison.**
- **Ne changez jamais brusquement de trajectoire, car si vous vous écarterez pour laisser passer des poursuivants, vous risquez de vous faire percuter.**
- Rester calmes et sereins. Si vous stressez sur les dépassements, vous allez vous mettre en insécurité en vous raidissant sur la moto et le fait de vous retourner risque de vous faire faire des écarts de trajectoire et surtout vous fera perdre la perception de ce qui peut se passer devant vous à ce moment. Il est important de toujours rester calme, tranquille et de garder le sourire sous votre casque.

6/ POUR LES PLUS RAPIDES

Pilotes "rapides", c'est à vous qu'incombe la responsabilité du dépassement...

- Assimilez la différence de vitesse, et ne "collez" pas votre prédécesseur pendant la manœuvre. Surpris, il pourrait modifier sa trajectoire et vous heurter, voire entraîner un autre pilote dans une chute collective (cas de chute grave).
- À la télévision, les pilotes que voyez se bousculer lors des dépassements sont des professionnels et se connaissent tous parfaitement... et c'est leur métier.
- Vous n'êtes pas derrière la manette de votre playstation et les conséquences d'une chute et encore plus d'une percussio n ne seront pas les même que sur votre télévision. Ne l'oubliez jamais. Surtout lors de roulages amicaux...
- **Ne cherchez jamais à vous mettre à l'aspiration en ligne droite !** Même s'ils sont peu rapides, certains pilotes freinent brusquement très tôt. À pleine vitesse, ils deviennent inévitables. A



l'aspiration, vous ne pourrez également jamais éviter la collision avec un pilote ratant un passage de vitesse ou victime d'un ennui mécanique.

- Ne "zigzaguez" jamais dans les lignes droites et ne vous rabattez pas après un dépassement au prétexte de prendre la bonne trajectoire. En effet, si par moments on peut se croire seul, un concurrent est parfois collé contre soi dans un "angle mort" de vision. **Généralement ce type de collision peut avoir des conséquences catastrophiques**, et entraîne des malheureux qui n'ont rien demandé.
- À chaque tour, pensez toujours aux entrées et sorties de la piste, et surtout anticipez bien l'hypothétique entrée en piste d'un concurrent.
- Pas de dépassement "limites" en courbe à l'intérieur... en cas de perte d'adhérence, vous allez entraîner le pilote extérieur dans votre chute...
- Attention aux pilotes "lents" qui vont chercher l'extérieur de la piste très tard en bout de ligne droite avant le freinage... évitez les dépassements par l'extérieur à ce moment là.
- **Dépassez les autres avec au moins 1,5m d'écart (ne les « rasez » pas, ils pourraient être surpris et changer de trajectoire alors qu'un autre pilote rapide vous suit, menant alors à la percussio n).**

7/ L'INCIDENT MÉCANIQUE

En cas d'incident, ne cherchez pas à rentrer au parc, arrêtez-vous au plus tôt.

De l'huile pourrait se répandre sur la piste, devenant un piège sournois pour vous comme pour les autres.

De plus, rouler au pas ou à allure réduite à proximité des trajectoires habituelles est particulièrement dangereux.

Posez la moto contre un rail ou au sol de préférence à l'intérieur d'un virage et protégez vous. Rien ne sert de chercher à réparer ou demeurer auprès de votre moto, la chute d'un autre concurrent pourrait vous balayer !

Ralentissez en levant le bras gauche pour signaler aux autres votre infortune.



8/ SORTIES DE PISTE ET CHUTES

L'un des risques du roulage sur piste est de trouver sa limite ou rencontrer un obstacle, et de finir son roulage par terre. Il faut bien entendu éviter d'en arriver là, **mais également éviter de se traumatiser avec l'idée de tomber (vous allez vous raidir, vous stresser et du coup ne faire qu'aggraver le risque).**

Il est souhaitable de dédramatiser cette idée, afin de ne pas trop se crispier sur la machine, la chute sur piste n'est pas toujours synonyme de gros dégâts, le pilote étant globalement bien protégé et le circuit largement sécurisé par les dégagements et "bacs à graviers" en sorties de trajectoires.



Si vous rencontrez sur la piste un pilote ayant chuté, ne vous arrêtez pas, vous risquez de vous faire percuter violemment.

Avertissez le commissaire suivant par des signes au besoin...

Si c'est vous qui chutez, mettez vous très vite en situation de protection. Une fois en sécurité, n'enlevez votre casque et vos gants que derrière le rail de sécurité.

Faire un "tout droit", ça arrive même aux champions, donc pas de honte ! C'est bien mieux qu'une chute. Si le problème est lié à un mauvais freinage, un peu trop d'optimisme, une gêne pendant un dépassement... gardez la tête froide et ne cherchez pas à vous sortir d'une situation perdue d'avance :

- Freinez fort sur la piste afin de ralentir au maximum dans de bonnes conditions d'adhérence.
- Visez le bac à sable ou une partie gazonnée et ne freinez que de l'arrière une fois sorti de la piste.
- Gardez bien les pieds sur les repose-pieds.
- Tenez fermement le guidon bien droit.
- En cas d'absence de bac ou de vitesse trop rapide, n'hésitez pas une seconde, couchez la moto.

Après une chute ou une sortie de piste, ne reprenez jamais la piste sans un contrôle complet de votre moto (fuites, fissures, etc...). En cas de doute, attendez la venue des commissaires. Ne reprenez également jamais la piste sans contrôler si d'autres pilotes n'arrivent pas.

9/ ÉVITER DE SE FAIRE MAL...

D'une manière générale, ne cherchez pas à ralentir une glissade, essayez plutôt de rester en position « compacte » pour éviter de se casser quelque chose.

- **Gissade arrière** : ne cherchez pas à rattraper... en effet quand ça raccroche, on se retrouve catapulté par dessus la moto.
- **Gissade avant** : en général très spectaculaire mais moins dangereuse car pas de temps pour réagir, l'aventure se termine en glissade ou roulade.
- **Glissade sur le dos** : fermez les poings, laissez bras et jambes naturellement positionnées en l'air, et attendre en regardant le paysage. N'essayez pas de vous relever avant l'arrêt total. En effet, c'est à ce moment qu'on abîme son casque et que l'on casse des morceaux du bonhomme. De plus, ça change votre trajectoire, et votre poursuivant qui est peut être en train de faire le freinage du siècle pour ne pas vous percuter, se trouvera désorienté.
- **Glissade sur le ventre** : ça chauffe les côtelettes ... mais si vous fermez les mains et ne cherchez pas à modifier votre position, ça finit bien en général.
- **Roulades** : ça tape, c'est impressionnant mais si vous vous refermez bien sans chercher à accrocher la piste de vos mains, ça se terminera bien.



Quand la glissade est terminée, prendre alors quelques secondes pour évaluer vos dégâts corporels et reprendre vos esprits car c'est un peu comme au sortir d'une machine à laver.

Il est primordial de vous situer et repérer d'où les machines arrivent, alors surtout ne courez pas sans réfléchir, vous risqueriez de prendre la mauvaise direction et vous faire percuter.

Si vous n'arrivez pas à vous relever, attendez de vous faire aider par un commissaire.

10/ LA FATIGUE ET L'ATTENTION

Ce sont 2 points cruciaux pour votre sécurité et celle des autres. Dès que vous ressentez des symptômes de fatigue (muscles qui se tétanisent, petites fautes...etc) rentrez au paddock. Inutile de prendre des risques pour vous et les autres.

Idem en cas « d'agacement » ou d'énerverment. Une petite pose ou une discussion amicale dans le paddock sont bien plus constructives que des gestes ou comportements inappropriés en piste.

11/ LE RETOUR AU Paddock

Comme l'entrée en piste, c'est un moment négligé mais très dangereux. Lorsqu'on sort pendant le roulage, en fin ou en cours de série, il est admis de toujours sacrifier le dernier virage ; on signale son intention de sortir en tendant la main gauche en l'air avant le dernier virage, et on confirme au moment ultime.

Attention, il faut bien garder à l'esprit de ne jamais couper la piste pour aller chercher le point de corde ou finaliser ce dernier virage... Comme pour l'entrée en piste, attention à la baisse de vigilance, et attention aux pilotes arrivant derrière vous à pleine vitesse!

De la même manière, lors du roulage, à l'approche à pleine vitesse de ces zones critiques, il faut bien penser à toujours préserver une zone de piste libre pour les éventuels entrants ou sortants. C'est un réflexe "de survie" !



12/ DIVERS

- **Compteur de vitesse** : masquer celui-ci, pas la peine de prendre le moindre risque de vous déconcentrer en cherchant à le lire.
- **Rétroviseurs** : démontés ou repliés ou occultés avec de l'adhésif. Vous ne serez plus concentré sur votre pilotage, vous risquez de faire un écart en les regardant et vous perdrez de vue ce qui se passe devant vous. Pour rappel, c'est au pilote qui est derrière de faire attention et de s'adapter aux pilotes qui le précèdent.
- **Pression des pneus** : à contrôler avant le début du roulage !
- **Alcool, drogue... inutile de vous faire un long discours, mais un rappel ne fait pas de mal :**

TOLÉRANCE ZÉRO

Sachez qu'en cas de soucis, les contrôles sont systématiques et les conséquences peuvent être dramatiques pour vous.

Attention à votre sécurité, un bon équipement dédié à la piste, qui peut représenter un investissement important, est une bonne garantie en cas de chute. Il est donc souhaitable d'y penser si vous voulez poursuivre cette discipline.

Casque, gants, cuirs, combinaison cuir et protection dorsale sont obligatoires et obligatoirement homologués.

POUR CONCLURE...

Une des nouveautés 2017 sera la présence de nos **EDUCATORI** sur la plupart des roulages du DCF.

Leur but principal est d'accompagner, d'aider et de sécuriser les débutants et pilotes loisirs sur leurs sessions.

Ils seront à votre disposition tout au long des JD où ils seront présents . Le programme proposé vous sera indiqué lors du **Briefing OBLIGATOIRE du Matin**.

Une autre de leur fonction sera de contrôler qu'il n'y a pas de comportements dangereux et que tout se passe en bien en piste sur l'ensemble des groupes.

À vous maintenant de mettre en pratique ces quelques conseils, et d'aborder vos premiers roulages avec la plus grande prudence.

Si vous manquez encore un peu de confiance en vous, n'hésitez pas à vous faire connaître au briefingvous pourrez vous faire conseiller voir même accompagner par nos **EDUCATORI**, le temps de vous sentir en confiance.

Ils sont là pour vous et n'attendent que cela.

Et voilà ... et surtout n'oubliez pas que nos roulages ne sont pas des courses !

Les comportements dangereux ou agressifs ne seront pas tolérés. Mettre quelqu'un en danger sous prétexte d'un chrono ou autre est une attitude qui n'a pas la place sur nos roulages.

Prenez le temps de dépasser en sécurité et en toute courtoisie

N'oubliez pas les 4 principes fondamentaux qui régissent les roulages du DCF :

- Le **plaisir**
- la **convivialité**
- le **respect des autres**
- et bien sûr, la **sécurité**.

