le petit guide du ***Ducati Club de France®*** *pour*

l'accès à la piste

*Ce document est dédié aux pilotes débutants du **Ducati Club de France**®.*
Il ne s'agit en aucun cas d'un cours de pilotage, mais d'un guide visant à accompagner les néophytes dans ce grand événement qu'est l'approche de la Piste.
Ainsi, nous espérons t'éviter autant que possible les pièges liés à cette discipline.
Bienvenue et bonheur à toi, parmi ce monde de passionnés…

La Piste pourquoi, la Piste comment… !?

"*Faire de la piste*", c'est apprendre à connaitre sa moto dans des conditions de sécurité optimisées, c'est apprendre à mieux se connaitre soi-même dans des conditions extrêmes, c'est affûter ses réflexes pour être plus efficace sur la route, c'est partager de grands moments entre passionné(e)s, mais c'est aussi et surtout une activité émotionnellement intense dont on a du mal à se passer une fois qu'on y a goûté...

Une *Ducati* quelque soit son époque, c'est une moto aux gênes sportifs, au comportement mécanique et dynamique très attachant sur route, mais qui par une conduite sportive "plus extrême", trouve toute sa valeur dans son élément "*naturel*" qu'est la *Piste*...

Les *Journées Ducati* du *Ducati Club de France*®, c'est autant d'occasions au fil de l'année d'aller goûter aux joies de la *Piste*, quelque soit ton niveau. Une catégorie *Strada* notamment est réservée aux débutants, et permet à chacun d'aborder la discipline à son rythme, dans des conditions de sécurité privilégiées (moins de monde sur la piste et en principe pas de pilotes rapides), et avec un encadrement bénévole attentionné.

Avant de te lancer dans l'aventure, il te faudra toutefois un minimum de *préparation physique, mentale, et mécanique.*

Sur le plan *mécanique*, le *Bulletin d'Inscription* aux *Journées Ducati* t'indiquera les quelques préparatifs à effectuer sur ta moto avant de rejoindre les copains en pré-grille.Cette intervention, contraignante au premier abord, que le *Ducati Club de France*® a fait le choix d'imposer à tous sur chacune de ses organisations, est un efficace gage de sécurité pour toi comme pour chacun des participants.

Pour la préparation *physique* et *mentale*, entrons dans le vif du sujet, au travers de ce "*Petit Guide*"...

Quelques conseils préliminaires…

1/ la préparation physique

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

Dans les semaines précédant l'événement, il est bon de pratiquer quelques exercices à un rythme tranquille, rien ne sert de forcer.

Ces exercices, re-pratiqués avant le premier roulage de la journée, assureront également ton échauffement sur place.

- *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 de t'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 genou, le seul tendon de ce muscle est très sollicité. Le vélo peut être un moyen efficace pour muscler et assouplir les jambes.

En échauffement, se tenir droit, pieds liés, fléchir les genoux et remonter, par de lentes séries de 10.

2/ les réglages de la moto

D'une manière générale, une moto réglée d'origine permet 90% des performances. Donc, ne te prends pas la tête avec ce "détail"...

Néanmoins, si on peut penser préférable de durcir les amortisseurs "pour bien tenir la route", une *Ducati* nécessite d'être réglée "souple".

Ces motos étant pour la plupart issues de la route et configurées "biplace", elles sont réglées pour une charge de deux personnes, donc "trop ferme".

Plus encore sous la pluie, il te faudra "assouplir" au maximum les réglages. N'oublies jamais de noter ton dernier réglage d'amortisseurs ainsi que toute modification. Ainsi, tu éviteras de t'y perdre, et tu pourras facilement revenir sur de bonnes bases.

La signalisation sur Piste…

Si sur la route la signalisation est nécessaire pour permettre aux usagers de cohabiter, il en est de-même sur piste, même si une codification plus sommaire est suffisante.
Les *Journées Ducati* étant une formule d'accès simplifiée, la signalisation est encore 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, réduis l'allure, ne double surtout pas, attends d'être plus en sécurité pour remettre les gaz,

- *drapeau* ***jaune agité*** : signalisation de danger important ou à proximité, redouble d'attention,

- *drapeau* ***rouge*** : attention, ce drapeau t'informe de la sortie obligatoire de la piste. Ne réduis pas brusquement ton allure (cela pourrait provoquer une collision avec un poursuivant). Rentre au parc à allure soutenue tout en restant vigilant sur l'événement ayant lieu sur la piste.
Évidemment ne double pas !

- *drapeau* ***à damiers*** : ça y est, ta séance est déjà terminée. Après avoir passé le drapeau, tu devras boucler un dernier tour à allure normale.
Attention, l'attention se relâche dans ces moments là, il peut donc y avoir de bêtes collisions !

- en *Journées Ducati* pour simplifier les choses, il n'y a pas d'autres drapeaux.

1/ l'arrivée en pré-grille

Ça y est, tu es en pré-grille avec les copains, tu t'apprêtes à entrer dans l'arène. Les premières fois, ce moment peut être stressant.

Attente sans fin, voisins déjà "ailleurs" et pas très bavards, moteurs en chauffe bruyante et mal-odorante, fan-club déchaîné dans les tribunes... Pas très reposant tout ça !

Respire, décompresse, remets-toi le tracé du circuit en tête… !

2/ l'entrée en piste

C'est un moment très délicat, où peuvent se produire de graves collisions. En *Journées Ducati*, tout le monde part ensemble pour une série de 15 à 30 minutes, il n'y a a-priori personne sur la piste puisque les pilotes de la série précédente sont censés être rentrés aux stands.

Toutefois si tu pars en retard sur le groupe, redouble d'attention, d'autres pilotes peuvent déjà boucler leur tour de formation.

Lorsque tu accèdes à la piste, signale-toi aux éventuels pilotes déjà en piste en tendant la main gauche, puis par sécurité sacrifie 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 !

Quelques exemples concrets :

- sur le circuit de Lurcy Levis

Serre à gauche, passe le premier virage gauche à l'intérieur, garde la gauche en mettant du léger gaz. Tu es sur la trajectoire idéale pour le droit serré.

- sur le circuit du Vigeant

Serre à gauche, passe le premier double-droit complètement à l'extérieur gauche. À la sortie, tu es sur la trajectoire. *DANGER*, surtout ne plonge pas à la corde de ces deux virages, tes poursuivants arrivent si vite qu'en te retournant à l'entrée sur la piste, tu ne les voies pas au bout de la ligne droite.

- sur le circuit de Nogaro

Serre à gauche, lance-toi sur la gauche et passe le premier droite sur l'extérieur gauche, ou si assez de vitesse sur la ligne médiane.

- sur le circuit Carole

Serre à gauche, passe le premier gauche à l'intérieur, et emprunte la ligne médiane pour rejoindre le second gauche à négocier au point de corde.

3/ les premiers tours

Il faut en général 3 tours pour chauffer tes pneus et amortisseurs :
- ne “zigzague” pas (ça ne sert à rien),
- sacrifie tes prises d'angle,
- mets du gaz dans les lignes droites, garde une trajectoire rectiligne, et ne freine pas avant le bout de celle-ci, un peu seulement avant le repère de freinage habituel (pour éviter tout risque de percution, avec des conséquences accidentelles souvent très graves).
- Après quelques essais soft sur les premiers freinages, pratique de gros freinages en bout de chaque ligne droite.

L'échauffement des pneus s‘opère principalement par la déformation des carcasses à l'accélération (pneu arrière) et au freinage (pneu avant), ainsi que par l'effet gyroscopique lié à la vitesse.

Au terme de trois tours à ce rythme, propices au repérage des trajectoires ou de salissures sur la piste, engage des prises d'angles progressives.

4/ la respiration, la récupération

Le défaut d‘oxygénation génère une perte d'attention et des contractions musculaires, pouvant entrainer des erreurs de pilotage et donc 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, tu dois impérativement sortir, retirer tes gants, croiser les doigts, et étirer tes bras en tendant les mains à l'envers. Puis bois une gorgée et repars.

5/ pour les plus lents

Tes poursuivants te voient en arrivant sur toi, ils vont ajuster le dépassement à tes trajectoires. Donc, oublie-les et roule à ton rythme, pour ton plaisir.
- ne te retourne jamais, ne t'arrête jamais sur la piste,
- ne change jamais brusquement de trajectoire ; te pousser pour laisser passer tes poursuivants ne pourrait avoir pour effet que de te faire percuter.

6/ pour les plus rapides

Pilote “rapide”, c'est à toi qu'incombe la responsabilité du dépassement…
- Assimile la différence de vitesse, et ne “colle” pas ton prédécesseur pendant la manœuvre. Surpris, il pourrait modifier sa trajectoire et te heurter, voire entraîner un autre pilote dans une chute collective (cas de chute grave). À la télévision, les pilotes que tu voies se bousculer lors des dépassements sont des professionnels et se connaissent tous parfaitement…
- Attention en bout de ligne droite, même s‘ils sont peu rapides, certains pilotes freinent brusquement très tôt. À pleine vitesse, ils deviennent inévitables.
- Ne “zigzague” jamais dans les lignes droites. 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 fait très mal, voire entraîne des malheureux qui n'ont rien demandé.
- À chaque tour, pense toujours aux entrées et sorties de la piste, et surtout anticipe bien l'hypothétique entrée en piste d'un concurrent.

7/ comment réagir face à un signalement par drapeau

Déjà abordé... Retourne au chapitre précédent, ça ne fait jamais de mal..

8/ l'incident mécanique

En cas d'incident, ne cherche pas à rentrer au parc, arrête-toi au plus tôt. De l'huile pourrait se répandre sur la piste, devenant un piège sournois pour toi comme pour les autres. De plus, rouler au pas ou à allure réduite à proximité des trajectoires habituelles est particulièrement dangereux.
Pose la moto contre un rail et protège-toi derrière celui-ci, ou selon le cas laisse-la au sol et fuis hors trajectoire en attendant d'être sous protection des commissaires de piste. Rien ne sert de chercher à réparer ou demeurer auprès de ta moto, la chute d'un autre concurrent pourrait te balayer !

9/ la chute

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 de se traumatiser avec l'idée de tomber. Pourtant il est souhaitable de dédramatiser cette idée, afin de ne pas trop se crisper sur la machine, et parce que 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 tu rencontres sur la piste un pilote ayant chuté, ne t'arrêtes pas, tu risques de te faire percuter violemment. Avertis le commissaire suivant au besoin... Si c'est toi qui chute, mets-toi très vite en situation de protection.

10/ la "sortie" de piste

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

- Freine fort sur la piste afin de ralentir au maximum dans de bonnes conditions d'adhérence,
- Vise le bac à sable et ne freine que de l'arrière une fois sorti de la piste,
- Garde bien les pieds sur les repose-pieds,
- Tiens fermement ton guidon bien droit,
- Le bac va t'arrêter. Surtout, ne cherche pas à tourner sur l'élan pour sortir du bac. Tu viens de subir un changement dans ton rythme de roulage, tes réflexes ne sont pas prêts, alors attends l'arrêt complet.
- En cas d'absence de bac ou de vitesse trop rapide, n'hésite pas une seconde, couche la moto en gardant les pieds sur les repose-pieds. Bloque l'arrière par un bon coup de frein et un léger coup de guidon, et hop, bonjour les pâquerettes !!!

11/ éviter de se faire mal…

Ton serviteur connaît très bien le goût chaud de la piste pour l'avoir embrassée bien trop souvent. Enregistre bien ces quelques conseils, c'est ceux d'un connaisseur … !

- *glissade arrière* : ne cherche pas à rattraper… en effet quand ça raccroche, on se retrouve catapulté par dessus la moto. Tarif : clavicule ou cheville.
- *glissade 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* : ferme les poings, laisse bras et jambes naturellement positionnées en l'air, et attends en regardant le paysage. N'essaies pas de te relever avant l'arrêt total. En effet, c'est à ce moment qu'on abîme son casque et casse des morceaux du bonhomme. De plus, ça change ta trajectoire, et ton poursuivant qui est peut être en train de faire le freinage du siècle pour ne pas te percuter, se trouve désorienté.
- *glissade sur le ventre* : ça chauffe les côtelettes mais si tu fermes les mains et ne cherches pas à modifier ta position, ça finit bien en général.
- *roulades* : ça tape, c'est impressionnant mais si tu te refermes bien sans chercher à accrocher la piste de tes mains, ça se terminera bien.

À l'arrêt, attends de reprendre tes esprits avant de te relever. En effet, tu risques, une fois debout, de partir à la dire comme un homme ivre au beau milieu de la piste et là, gros carton alors que la chute s'était bien finie. Souvent, te faire aider d'un commissaire pour te relever est le plus sage et le plus sécuritaire.

12/ le retour au parc

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 tend la main gauche 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 toi 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" !

Quelques exemples concrets ***:***

- sur le circuit de Lurcy Levis

Alerte avec la main gauche avant le dernier gauche, négocie-le sur la trajectoire mais termine-le sur le bord gauche de la piste.

Fais signe avec la main gauche, c'est tout droit.

- sur le circuit du Vigeant

Alerte avec la main gauche avant le dernier gauche, négocie-le sur la trajectoire, mais termine-le sur le bord gauche de la piste, et longe le dernier virage droit sur ce bord extérieur gauche.

Fais signe avec la main gauche, c'est tout droit.

- sur le circuit de Nogaro

Alerte rapidement avec la main gauche au moment du freinage avant le pif-paf. Prends le virage à droite normalement, puis garde la corde du gauche pour demeurer à gauche. Tends la main gauche et sors.

- sur le circuit Carole

Alerte avec la main gauche avant le dernier droit. Élargis au maximum à gauche, et emprunte la voie de décélération réservée à cet effet.

ATTENTION : du fait de l'existence de cette dite voie de décélération, tes poursuivants rentrent très vite au freinage de ce gauche. Ainsi, si d'aventure tu rejoignais le point de corde à faible allure, personne ne pourra t'éviter...

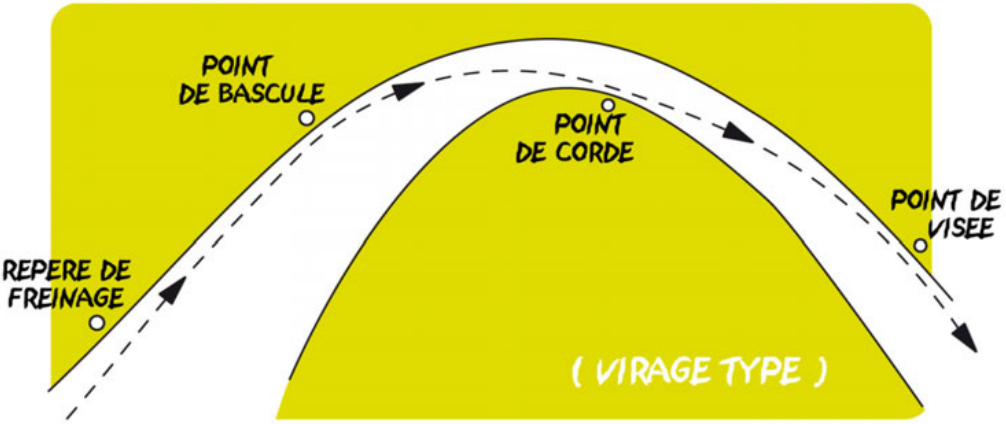
Quelques bases de "Pilotage"…

1/ l'entrée et la sortie de piste :

Attention, comme évoqué précédemment, il s'agit de moments trop négligés mais très dangereux et générateurs de graves collisions.
Rappels :
- toujours sacrifier le premier et le dernier virage,
- toujours signaler ses intentions, main gauche tendue en approche de zone et lors de la manœuvre,
- ne jamais couper la piste pour aller chercher le point de corde ou finaliser le dernier virage…
- toujours préserver une zone de piste libre pour les entrants ou sortants.

2/ la position en ligne droite

Tiens ta ligne, ne zigzague pas. En sortie de virage, vise le point de bascule du bout de ligne droite, et rejoins-le en une longue trajectoire droite ou courbe. Il ne faut jamais rejoindre brusquement le bord de piste, tu risques une collision avec ton poursuivant, qui est peut-être en train de te dépasser.
Si tu gardes ta ligne, celui-ci saura où passer sans te toucher (c'est lui qui est responsable de la manœuvre) !



3/ le freinage

- À l'approche du virage, cale toi bien en position. Anticipe le déhanchement en positionnant ton noble derrière sur l'extérieur de la selle (ne pas en faire trop) côté courbe pendant que la moto est encore droite. À l'entrée en courbe, tu n'auras qu'à ouvrir le genou, afin de ne pas créer d'onde de choc dans la moto au moment du déplacement du corps.
- Moto bien droite, vise le repère de freinage que tu t'es fixé sur le bord de piste ; appuie progressivement sur le levier de frein jusqu'à sentir la fourche commencer à se comprimer ; serre très fort jusqu'au repère de bascule ; relâche doucement le frein et accompagne ta moto sur un filet de gaz jusqu'au point de corde.

Une roue avant "en charge" sur le sec ne décroche jamais. Attention, cette manœuvre suscite une grande vigilance, prudence si tu es néophyte.

4/ l'entrée en courbe

Tout "à-coup" brusque du pilote crée une onde de choc dans la moto, propice à la chute. Donc, de la finesse, et de la concentration !

- Comme exposé au paragraphe "freinage", tu dois anticiper la manœuvre, et préparer ta position.
- Une entrée intelligente en courbe engage une sortie rapide et un gain de vitesse en bout de ligne droite ; donc c'est tout bon pour le chrono !
- Après le repère de freinage, vise un repère de bascule le plus près possible du bord extérieur de la piste (évite la peinture au sol sous la pluie).
- Engage la bascule en ouvrant le genou et en visant le point de corde ; la moto va où les yeux regardent. Force-toi toujours à regarder au loin.

5/ le point de corde

- Termine la décélération et le freinage (en douceur) sur ce repère.
- Engage le redressement de la moto et l'accélération progressive.

C'est à cet instant que le déhanchement est le plus utile, en te calant bien sur le fond de la selle pour donner du poids sur la roue arrière et engager une motricité optimum.

Plus la moto est droite, plus on accélère sans glisser.

- Vise le point de sortie extérieur.

Si le point de corde optimum a été atteint, la sortie de courbe idéale se fait toute seule, il est trop tard pour corriger la trajectoire.

6/ la sortie de courbe

- Utilise la piste au maximum, et accélére en conséquence.

Attention, on est ici au point de chute le plus fréquent !!!

- Vise tout de suite le prochain repère de freinage, et positionne-toi en conséquence.

7/ “le genou par terre”…

C’est bien connu, sur piste on fait frotter le genou. La capacité d‘adhérence des pneus est en effet bien mieux exploitée que sur route, en toute sécurité. Le genou par terre (en appui sur les sliders donc, ... si tu en as !), c’est alors un excellent repère d‘inclinaison et donc de pilotage, et un point d‘appui qui peut être un élément de sécurité en cas de perte d‘adhérence.

Pour autant pas la peine d’en faire trop, ça viendra tout seul avec l‘affinage de ton niveau de pilotage, et il n‘y a aucune honte à avoir si ça ne se passe pas. Par contre attention, ton genou risque de frotter au moment où tu t‘y attends le moins, lorsque justement tu t‘appliques sur ta trajectoire, et de surprise tu pourrais faire une dangereuse embardée... malheur à tes poursuivants. Pas de panique, ressaisis-toi, ça va passer, et ça t‘arrivera d‘autres fois. Autant donc t‘y préparer avant que ça n‘arrive, le plaisir viendra plus tard...

8/ l‘enchainement de virages

Dans ce cas, le basculement d'un côté à l'autre de la moto se fait au point de corde. Cette opération doit être vive, au moment où la moto est droite. En effet, l'à-coup donné à la moto s'amortit dans le rebond des amortisseurs, et si il n'y a pas de freinage bloquant l'avant à ce moment, ça se fait tout seul. Ah, dur les cuisses ! Trop tard, fallait faire du vélo !!!!!!!!

9/ les changements de vitesses

Sur piste, le régime moteur te permet le passage des vitesses "à la volée”, sans nuisance mécanique. Ceci te permet de gagner du temps et de laisser le moteur en prise continue.

Le couple moteur d'une *Ducati* te permet de passer les vitesses avant les virages et d'utiliser le "sous régime" afin de ne pas glisser à l'accélération sur l'angle. Néanmoins, un trop bas régime fait "cogner" le moteur et peut entraîner des séquelles mécaniques sur celui-ci.

Les derniers préparatifs…

Les *Journées Ducati* sont initialement prévues pour que chacun puisse venir s'amuser avec sa moto de tous les jours, "seulement" sécurisée selon le règlement technique commun à ces *Journées*.
Dans le cas d'une moto de route, il te faudra prévoir sur place le démontage des rétroviseurs et de la béquille, et le scotchage des optiques.

Reste quelques petits détails à soigner, en fonction de tes moyens et de tes ambitions :
- *habillage* : en cas de chute même minime, un carénage polyester est réparable et beaucoup moins coûteux qu'un carénage d'origine. De plus, le bac à huile fourni avec, améliore la sécurité.
- *freins* : sur les *Ducati*, les freins d'origine sont très performants. Dans le cas où tu t'engages dans leur préparation, sache que la modification par changement de flexibles ou de maître-cylindre doit se faire par un expert. On voit encore trop souvent des durits sortir de leur logement, entraînant des sorties de piste gravissimes.
Par ailleurs, il est recommandé de purger son liquide de frein avec du *DOT4* à chaque saison : en effet, fortement sollicité, le liquide monte en température et perd ses propriétés.
- *compteur de vitesse* : masquer celui-ci, pas la peine de prendre le moindre risque de te déconcentrer en cherchant à le lire.
- *pression des pneus* (valeurs de référence) : avant 2,1 Kg ; arrière 1,9 Kg.

En ce qui te concerne, évidemment si tu n'es pas équipé au top dès tes premiers roulages, rien de bien grave, ton équipement de route (blouson et pantalon cuir, dorsale, casque intégral, gants cuir et bottines montantes) peut être suffisant pour une sortie découverte en catégorie sécurisée ("*Strada*"). Mais attention à ta 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 tu veux poursuivre cette discipline, et tu pourras également l'utiliser sur route, dans des conditions de sécurité bien meilleures…

Pour conclure…

Tu as pris la peine de découvrir ce *petit guide du* ***Ducati Club de France®***. Te voilà donc sensibilisé à l'approche de cette discipline palpitante.

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

Si tu manques encore un peu de confiance en toi, n'hésites pas à te faire connaitre en pré-grille, un gilet fluorescent de signalisation te sera confié, et/ou tu pourras te faire accompagner par un bénévole du *Club*, le temps de trouver tes marques...

Bon courage pour ce saut dans l'inconnu, évite de t'y faire mal, et prends-y autant de plaisir que possible…

mise à jour : février 2009 - Crédits photos : DCF

Ducati Club de France®
http://www.desmo-net.com