

PIÈGE 1

La pierre qui tombe
malencontreusement
sur votre chemin !

PIÈGE 2

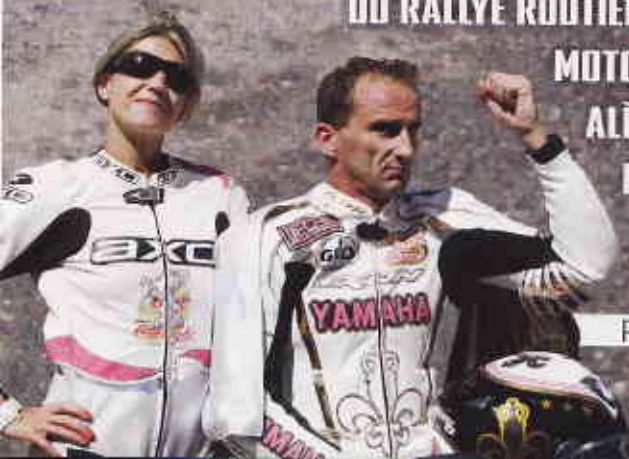
Une attaque de
gravelles venue de
très loin !

DÉJOUÉZ LES PIÈGES DE LA ROUTE

STAGE PERFECTIONNEMENT ROUTE ET PISTE

À L'INITIATIVE DE LOÏC VOILLIOT DU PÔLE MÉCANIQUE D'ALÈS, DES STAGES DITS « DE SÉCURITÉ » SONT ORGANISÉS À LA FOIS SUR LE SITE DU RALLYE ROUTIER MAIS ÉGALEMENT SUR LA PISTE VITESSE. LE PROFESSEUR ? UN CERTAIN SERGES NUDDUS, BIZARRE, ZE CHEVALIER DONNERAIT-IL DES LEÇONS DE BONNE CONDUITE ? DE QUOI INTRIGUER MA CURIOSITÉ, TOUT COMME CELLE DE DÉCOUVRIR AVANT L'HEURE, LE TRACÉ DU RALLYE ROUTIER QUI SERA AU PROGRAMME DU PROCHAIN DARK DOG MOTO TOUR. ALORS LE 13 JUILLET JE ME SUIS RENDUE À ALÈS, AVEC GÉRARD (ALIAS MON ERG DE LA COUPE KAWA), EN PARFAITE ÉLÈVE APPLIQUÉE... ET JE ME SUIS RÉGALÉE !

PAR KARINE « SHORT BLANC » SLIZ. PHOTOS FABRICE « SHORT GRIS » LHERITIER



PIÈGE 3

Un virage qui se referme mais non signalé.



C'est particulièrement calme et défendu que Serge accueille le petit groupe de 8 motards qui l'attend pour commencer la leçon de perfectionnement. Il ne s'agit pas de venir mettre du gros gaz partout aujourd'hui, mais bel et bien d'avoir les bons réflexes au bon moment. On aurait pu appeler cela « les pièges de la route » car le circuit de rallye routier du Pôle Mécanique est parsemé d'embûches. Entre les bosses, le mauvais revêtement, les changements d'adhérence, les épingle, les descentes, les trous et

PIÈGE 4

Un bitume vraiment pourri avec des trous à l'intérieur.

même quelques graviers parsemés un peu partout... bref, toutes les conditions que l'on retrouve également sur la route, mais regroupées sur un seul tracé. En y ajoutant les orages violents survenus une heure avant le lancement du stage, il y avait de quoi nous mettre dans le bain. A l'approche des cônes placés façon « auto-école » j'ai vite compris que l'évitement avec freinage d'urgence serait aussi de rigueur. Limite j'ai peur ! Serge nous explique à nouveau que ce stage s'adresse à tous les motards, du débutant à l'expérimenté qui souhaitent s'améliorer, et

surtout bien dissocier le pilotage sur route du pilotage sur circuit. Dans notre groupe, on trouve en effet un pistard égaré, un père accompagné de son fils de 16 ans sur des 125, une motarde qui demande à être rassurée, un sportif en GSX-R, un rallye man en Ducati, deux potes en roadsters et moi ! Serge n'est pas en « mode Chevalier », sans cape ni frocrou c'est en jean et baskets qu'il nous dévoile les exercices à réaliser dans la matinée. Le tout dans une ambiance très sérieuse. Le mot d'ordre de la journée est également donné : le frein arrière !



DÉJOUÉZ LES PIÈGES DE LA ROUTE

STAGE PERFECTIONNEMENT ROUTE ET PISTE

→ FREINAGE D'URGENCE

ATELIER 1

ATELIER 2

ATELIER 3

ATELIER 4

ATELIER 5

ATELIER 6

ATELIER 7

ATELIER 8

ATELIER 9

ATELIER 10



Comme nous l'impose l'exercice du permis, nous voilà face à un évitement matérialisé par des cônes. Le goudron n'est pas des plus lisses puisqu'un trou nous signale l'endroit où nous devons arrêter la moto. Mais Serge nous demande après quelques passages de n'utiliser que le frein arrière à l'approche de la zone de l'évitement afin de ralentir la moto, de lâcher les freins pour éviter les cônes, avant de finir en stoppant la moto à l'aide du frein avant. Ça paraît bête à dire, mais dès ce premier exercice je me rends compte que je n'utilise pas souvent mon frein arrière en cas d'urgence sur la route. Il n'est pas mémorisé dans mes réflexes « alerte

danger! »... et il est pourtant très utile! Si le frein avant apporte beaucoup de puissance, l'arrière est utilisé pour équilibrer le freinage, et notamment stabiliser l'assiette de la moto. Pour vous en rendre compte, freinez de l'arrière à l'arrêt et débrayez progressivement en accélérant un peu. Vous constaterez que l'arrière de la machine s'écrase. Si le frein avant fait plonger la moto, l'utilisation du frein arrière va donc rétablir l'assiette. Et puis, avec des graviers sous les roues, mieux vaut ne pas trop solliciter l'avant, au risque de « croiser les skis » comme on dit, et donc de gérer votre équilibre avec les deux freins. Compris!?



→ VIRAGE LENT SUR BITUME DÉGRADÉ

ATELIER 2

ATELIER 3

ATELIER 4

ATELIER 5

ATELIER 6

ATELIER 7

ATELIER 8

ATELIER 9

ATELIER 10



Voilà un exercice très utile pour les spéciales en rallye, mais également pour tout motard au quotidien. Comment bien s'engager dans un virage serré? Dans cette situation, le virage est assez lent, pas très large et se referme sur un bitume vraiment très dégradé. Là encore, Serge nous demande d'utiliser le frein arrière et de prendre au maximum la corde, signalée par des cônes. Au fil des passages, on comprend vite à quel endroit on doit placer la roue avant et surtout l'utilité du frein arrière qui, comme expliqué juste avant, ralentit la moto à l'approche du virage et permet ainsi de l'asseoir pour éviter le fameux transfert de masses. Il nous demande également de rester droit sur notre moto et de faire pencher cette dernière, et pour le coup je suis bien contente de ne pas être venue en sportive! Dans ce cas, on est proche du pilotage Supermot®, et ce style permet de mieux faire virer la moto (qui est plus inclinée) tout en ayant la bonne position pour bien tenir la moto, et pourquoi pas de se rattraper avec la jambe intérieure.

EXERCICES SUR PISTE

ATELIER 3 ATELIER 4 ATELIER 5 ATELIER 6 ATELIER 7 INTERVIEW SERGE NOQUES



Le mime marceau selon Serge Noques. A vous de jouer!



Après un repas pris tous ensemble sur les coups de 11 h 30, Serge nous laisse 15 min de libre sur le tracé de vitesse. Amenés par Lucas Mahias (1er pilote en Coupe Pirelli 600 l'année dernière), la plupart des stagiaires découvrent la piste. Pour ma part, je suis heureuse de remettre sur circuit mon Er-6n dont le moteur tout neuf préparé par Thorn Bikes méritait encore quelques kilomètres de rodage. Au bout d'un quart d'heure, Serge donne quelques explications, notamment sur la position à adopter sur la moto en piste, qui contrairement à ce matin doit suivre l'inclinaison de la moto. L'explication est en relation avec le centre de gravité qu'il faut réduire lors d'une utilisation sur piste pour

gagner en stabilité, et en prise d'angle. Nous repartons pour 15 minutes de roulage avec autorisation de nous doubler, et lorsqu'on est qu'une petite dizaine sur le circuit, autant dire qu'on en profite au maximum. Durant la dernière demi-heure de circuit, Serge vient alors sur le bord de la piste pour nous donner quelques conseils sur le freinage. Il s'agit dans tous les sens, et nous demande de prendre le frein arrière avant l'épingle pour bien comprendre le système de transfert de masse d'une moto. Mais je suis déjà le nez dans la bulle (que je n'ai pas!), et je m'amuse sur le circuit sans m'appliquer. Ce n'est pas avec ses baskets que le chevalier va me rattraper de toute façon!

FREINAGE EN DESCENTE

ATELIER 4 ATELIER 5 ATELIER 6 ATELIER 7 INTERVIEW SERGE NOQUES



De retour en début d'après-midi sur la piste du rallye routier, Serge veut nous voir lever nos fesses dans la descente tout en freinant de l'arrière afin de nous jeter dans une épingle serrée. Cette fois je m'applique et il semble content. Je me rends compte que le réglage du frein arrière est très important si l'on veut ressentir au maximum le dosage. Tout comme les pilotes de Motocross le font dans les séries de Whoops, le fait de se lever de la selle permet de ne pas subir les bosses, mais aussi d'alléger la moto tout en la laissant travailler. Comme le tracé est en descente, la position permet également de se reculer, donc de moins charger l'avant (et donc d'éviter un transfert de masses trop important), et en tendant un peu plus les bras de mieux tenir la moto.



DÉJOUÉZ LES PIÈGES DE LA ROUTE

STAGE PERFECTIONNEMENT ROUTE ET PISTE

→ UTILISER SON PIED... POUR SOULAGER SES BRAS

ATELIER 5

ATELIER 6

ATELIER 7

INTERVIEW SERGE NUCLÉS

Dans la continuité de l'exercice précédent, Serge nous explique que le fait d'utiliser le frein arrière dans une descente va nous permettre, non seulement de moins appréhender le virage qui va s'offrir à nous, mais surtout de ne pas se fatiguer les avant-bras dans un col, puisque le frein arrière ralentit déjà la moto, que l'utilisation du frein avant intervient vraiment lorsqu'on doit se freiner fortement ou s'arrêter. Je me souviens avoir beaucoup souffert en rallye avec ma Ducati Monster, dont le guidon est très en avant et le freinage assez puissant, mais avec la technique de Serge en descente les cols me paraîtront moins fatigants !



→ GRAVIERS & CO...

ATELIER 6

ATELIER 7

INTERVIEW SERGE NUCLÉS



« Le gravier n'a jamais attaqué personne... Par contre si vous le brutalisez il se vengera. Alors lorsque vous passerez sur la partie en terre, ne soyez pas brusque et ça passera ». C'est sur ces bonnes paroles que nous entamons une grosse montée digne d'un champ de bosses, où il faut se lever sur la moto pour pouvoir accélérer (bien que pour le coup ce ne soit pas évident en plus de passer les rapports), suivi d'une belle descente en aveugle, d'un passage dans la gravette... bref un parcours de montagne bien pourri comme on les déteste ! Comme le veut la logique, et pour rebondir sur la notion de « brutalité » soulevée par Serge, il faut piloter avec douceur, et dans ces conditions, éviter de freiner brusquement, et de mettre beaucoup d'angle. Ce n'est pas ici que vous allez gagner beaucoup de secondes lors d'une spéciale, mais vous risquez d'en perdre beaucoup ! Grâce à tous les conseils prodigués tout au long de la journée, on se sent vraiment à l'aise avec sa moto. L'utilisation du frein arrière ? J'en abuserai même un peu trop... mais c'est tellement rassurant sur la route.



BRÈVES DE COMPTEUR



PLAGISTES

On est arrivé équipés pour aller bosser sur le circuit d'Ales Fab' et moi, avec nos shorts fashion KTM... sauf qu'il tombait la mer et les poissons !



BEL EXEMPLE

Pendant que Serge nous prodiguait quelques conseils pour prendre les virages sur la piste son disciple Bernardo, alias Lucas Mahias, nous montrait le style « désastre sonné ».



PHOTOS INSOLITES

Lorsqu'on fait la sélection des photos d'essais de Fab', on trouve souvent des clichés de petites fleurs... de petits papillons... ou encore de petites fesses... mais ça n'a jamais rien à voir avec la moto.

DÉJOUÉZ LES PIÈGES DE LA ROUTE

STAGE PERFECTIONNEMENT ROUTE ET PISTE

LE JUMP

ATELIER 7 INTERVIEW SERGE NUQUES

Le saut ? Quel saut ? Ben voyons ! Serge enfle alors son habit de lumière et vole dans les airs. On accélère, on saute, on atterrit, on soulève son derrière pour la compression avant de réaccélérer dans la montée. L'important est ici, comme en cross, de ne pas atterrir sur la roue avant, et ainsi avoir toutes les chances de s'en mettre une. La roue arrière d'abord, ou les deux roues en même temps... et c'est tout ! On laisse Serge nous faire de beaux passages sous nos yeux terrifiés, d'autant que Fab' nous place vraiment très près du souffle de la R1 volante. Quelques téméraires feront un ou deux passages pour imiter Serge, et à 17h le stage de perfectionnement se termine avec 8 énormes sourires sous les casques.



Conscient de la satisfaction des stagiaires et de l'utilité évidente de ce type de stage, l'idée du Pôle Mécanique était de faire prendre en charge une partie de cette formation par la prévention routière et une autre partie par un assureur afin que les motards aient une faible participation. À savoir qu'il est six fois plus dangereux de circuler à moto qu'en voiture. Un constat qui les a incités à proposer un stage de conduite, pour permettre aux stagiaires de connaître et

d'éviter les dangers de la route. Aujourd'hui, le Pôle Mécanique dispense des stages pour 180 à 240 personnes par an, alors qu'il faudrait en faire 1000. Comme l'explique Loïc c'est "jouable, et complètement faisable", mais pour le moment les mentalités ne sont pas prêtes de changer et la répression est plus forte et hélas plus rentable qu'un investissement dans des stages de sécurité". En tout cas, si vous êtes intéressés, de nombreux stages sont organisés tout au long de l'année, moyennant la somme

de 160 euros (repas compris), pour une journée complète en alternance sur le circuit de rallye routier et la piste de vitesse. Que ce soit un cadeau à offrir à un ou une amie motarde, une envie de se rassurer en deux roues, de prendre de bons réflexes sur la route, ou encore pour les jeunes non titulaires du « gros cube » de prendre un bon départ avant le passage à la grosse cylindrée, tout le monde y trouvera son compte. Tous les renseignements se trouvent sur le site www.polemecanique-mc.com

INTERVIEW : LE CHEVALIER ORD

5 PETITES QUESTIONS À SERGE NUQUES

➔ Ces stages ont été créés

Il y a trois ans par le Pôle Mécanique Moto Club dans le but de proposer une formation complémentaire de sécurité en deux roues. Pourquoi toi, Ze chevalier, tu t'es investi dans une telle mission, pourtant à l'opposé des défis tous que tu te lances à longueur d'année ?

Car en bon Chevalier, je préche aussi pour donner des conseils de pilotage pour plus de sécurité.

J'essaie de mettre à profit auprès de mes stagiaires mes années de compétition et surtout mes différentes expériences sur tous types de terrains : sable, terre, bitume, graviers, neige et eau... voire dans les airs.

➔ Quel est le principal objectif de ce style de stage, que, me semble-t-il, vous êtes les seuls à proposer ?

L'objectif est d'apprendre à mieux rouler sur route avec surtout plus de sécurité pour mieux dompter sa monture.

La piste de rallye d'Alès permet de découvrir plusieurs facettes du pilotage sur routes défoncées ou dégradées. C'est le top pour travailler maniabilité et agilité et pour se sentir dominer sa moto et non pas l'inverse.

➔ Ces stages se font uniquement sur Alès ? Et combien y en a-t-il par an ?

Il y a environ une vingtaine de journées organisées par an sur ce type de formule à Alès. J'organise aussi au Pays Basque des stages de deux jours un peu dans la même lignée avec une virée de 250 km sur route et ensuite une initiation au pilotage sur circuit à Pau Arnos... (www.sergel.fr)

➔ Quel est le type de motard que tu reçois le plus en stage de perfectionnement ?

C'est complètement aléatoire car cela va du pilote de rallye qui vient se perfectionner sur route fermée à du jeune permis qui vient apprendre les bases du pilotage sur route et circuit.

Mais le type de motard idéal reste tout de même la belle blonde à forte poitrine...

➔ Allez donne nous le cas d'un stagiaire qui l'a particulièrement marqué ?

Allez, lors de cette session, il y avait une belle blonde (sans forte poitrine) mais le plus fort c'est un toubib avec ses 30 ans d'expérience en moto qui était venu rouler avec son fils, qui lui était jeune permis en 125.

Le père a montré l'exemple à son fils en s'envoyant en l'air en moins d'une demi-heure... Même pas eu le temps de le calmer et de lui faire prendre conscience des risques encourus. Papa est devenu incontrôlable sous la pluie en roulant comme si c'était sec.

Bilan, 2 cotés cassées et un métacarpe... L'avantage d'être toubib c'est de pouvoir faire son diagnostic sur place... Allez Docteur en attendant, une journée complète pour la prochaine expérience... Car le fiston, lui, est resté sur sa faim.

Ze Chevalier