



Code de bonne conduite sur la piste avec Pit-lane Endurance 86

Check liste MOTO :

On ne vient pas sur circuit avec une bécane qui fuit de l'huile, qui cale toutes les 5 minutes ou dont les pneus sont limite d'usure. Et ce n'est pas le moment de casser son câble d'embrayage effiloché au bout de la ligne droite des stands !

Il faut passer en revue ta machine et vérifier les points suivants :

- Batterie : en bon état et pas trop faiblarde,
- Chaîne : graissage et vérification de la tension,
- Plaquettes de frein avec encore assez de marge et liquide de frein récent,
- Niveaux d'huile moteur, de liquide de refroidissement et de liquide de frein ajustés.

Si ta vidange date un peu, n'hésite pas à en faire une avant le jour J.

- Serrage : vis de carénages, vis d'étriers, etc. Assure-toi que tout est correctement serré, spécialement ce qui est particulièrement soumis aux vibrations.
- Encore plus important : tes pneus !

L'échappement devra être homologué, la limite de bruit est fixée selon les exigences du circuit :
Piste FONTENAY LE COMTE (85) 95dB

Un contrôle sonomètre sera réalisé ainsi que le contrôle technique de la moto.

Tout véhicule présenté au contrôle sonométrique sera refusé à ce contrôle si :

Compte-tour absent

Compte-tour défectueux

Lors que les motos sont dans le paddock ces dernières doivent être stationnées sur un tapis Environnemental (réglementation FFM) cette règle est imposée par le circuit de Fontenay le comte Les béquilles devront être attachées. Les phares, clignotants, rétroviseurs devront être protégés ou démontés. Nous nous réservons le droit de la remise en état ou la suppression d'un élément qui pourra nous paraître dangereux sans quoi nous vous refuserons l'accès à la piste. Tous déplacements sur le paddock, moteur tournant, nécessitent le port du casque, sous votre propre responsabilité.

Le non-respect de cette signalisation, quelle que soit sa nature, si minime soit-il, sera sanctionné par l'exclusion immédiate de la Piste du contrevenant sans aucune indemnité compensatrice ou remboursement.

Check liste PILOTE :

QUEL ÉQUIPEMENT MOTO POUR PISTE ?

Casque moto intégral.

- **Le port de casques dits modulables, cross et jet ne sont pas accepté sur la Piste.**



- Combinaison moto en cuir (une ou deux pièces).



- Des gants de moto en cuir, de manchettes longues et avec protections.



- Des bottes sportives en cuir, avec TPU présent sur la majeure partie de la botte.



- La Dorsale homologation 1621-2



La consommation d'alcool, stupéfiants et médicaments dangereux sont strictement interdit sur la piste.

Le non-respect de cette signalisation, quelle que soit sa nature, si minime soit-il, sera sanctionné par l'exclusion immédiate de la Piste du contrevenant sans aucune indemnité compensatrice ou remboursement.

Les règles à savoir sur la piste :

- **Bleu clignotant pour feu accès Piste** : le Pilote est responsable de son entrée sur la Piste, faire une priorité à droite et ne pas gêner les Pilotes déjà en Piste.
- **Vert** : la Piste est dégagée, retour à son état d'origine, roulage normal.
- **Jaune clignotant (feux + drapeaux)** : danger, vous devez ralentir immédiatement, vous écarter de l'incident, ne pas doubler et ce jusqu'au feu ou drapeau vert suivant l'incident.
- **Noir (drapeau)** : concerne un véhicule en particulier. Votre véhicule présente une anomalie (fuite, bruit anormal, pièce en train de se détacher, etc.) ou votre comportement est jugé dangereux. Cela nécessite l'arrêt immédiat dans la voie des stands près du commissaire présent.
- **Rouge (feux + drapeaux)** : fin de session ou accident, arrêt immédiat de la séance, vous devez rentrer aux stands ou aux paddocks au ralenti sans dépassements. Vous devez être prêt à vous arrêter si besoin.
- **Damiers (drapeau)** : fin de la session.

Le non-respect de cette signalisation, quelle que soit sa nature, si minime soit-il, sera sanctionné par l'exclusion immédiate de la Piste du contrevenant sans aucune indemnité compensatrice ou remboursement.



LES DRAPEAUX EN COMPÉTITION



Dans les disciplines Vitesse (toujours agités)

	NATIONAL PRÉSENTÉ DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE : Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.		
	NATIONAL : Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de départ, le Directeur de Course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.		
	VERT : La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe ainsi qu'au poste suivant un drapeau jaune.		BLANC : Le drapeau doit être présenté quand un véhicule lent emprunte la piste, le dépassement du véhicule lent est autorisé. Le dépassement entre pilotes est interdit.
	DRAPEAU ROUGE OU FEU ROUGE : Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre son stand à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du Directeur de Course et des Chefs de Poste et ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.		BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT-ANDRÉ ROUGE : Il est présenté sur ordre de la Direction de Course lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit, si la pluie s'intensifie il sera accompagné du drapeau jaune à bandes rouges.
	JAUNE : Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course.		PANNEAU "SC" : Le panneau "SC" doit être présenté sur ordre du Directeur de course, complété par un drapeau jaune agité quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.
	DOUBLE DRAPEAU JAUNE AGITÉ : Présentation au poste concerné en cas de chute si le pilote et/ou la moto restent sur la piste.		NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE : Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du Directeur de Course et des Chefs de Poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.
	JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES : Changement d'adhérence. Surface glissante quelle qu'en soit la cause. En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le Chef de Poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.		NOIR ACCOMPAGNÉ D'UN NUMERO : Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.
	BLEU : Signal de dépassement. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non présentation n'engage pas la responsabilité des Commissaires de Piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damiers si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.		À DAMIERS NOIRS ET BLANCS : Fin de la course ou des essais.

À DAMIERS NOIRS ET BLANCS PRÉSENTÉ DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE :
Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 800 x 1000 mm.
Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro-réfléchissants de couleur identiques remplaceront les drapeaux.

Quelques conseils pour débiter la piste

Freinage

La répartition de l'utilisation des freins doit se faire en général à 70-80% sur le frein avant et 20%-30% sur le frein arrière. C'est une règle qui varie énormément en fonction du lieu et du pilote. En effet, beaucoup de pilotes n'utilisent peu ou pas le frein arrière en course. De fait, son utilisation dépend aussi de l'endroit où l'on se trouve : en ligne droite ou en entrée de virage. En ligne droite, utiliser le frein arrière comporte un risque de dribble. Avant le virage, on peut utiliser le frein arrière à deux moments: en début de freinage - en même temps que l'on coupe les gaz - afin de ralentir la moto (on utilise ensuite le frein avant), puis en entrée de virage, freiner de l'arrière permet de remettre de l'appui sur l'arrière (alors que la moto a beaucoup d'appui sur l'avant) et de ramener la moto au point de corde si l'on est entré trop vite dans le virage.

Pour raccourcir les distances de freinage, il est particulièrement utile de prendre des repères

Pour freiner, deux doigts sur le levier suffisent et permettent de garder les autres doigts sur la poignée des gaz afin de pouvoir réaccélérer plus rapidement après le freinage.

Attention ! Bloquer l'arrière se solde rarement par une chute, par contre, bloquer l'avant et c'est la chute assurée.

Note: on freine toujours en ligne droite (jamais dans le virage).

Si on s'aperçoit qu'on est en train de partir sur un tout droit, il vaut mieux s'incliner et contre-braquer à fond (c'est moins risqué, mais plus facile à dire qu'à faire, je l'avoue).

Rétrogradage

La fonction du rétrogradage réside uniquement dans le fait d'être sur le bon rapport en entrée de virage (il ne sert pas du tout à ralentir). Il faut alors coordonner le freinage, le débrayage et les coups de gaz.

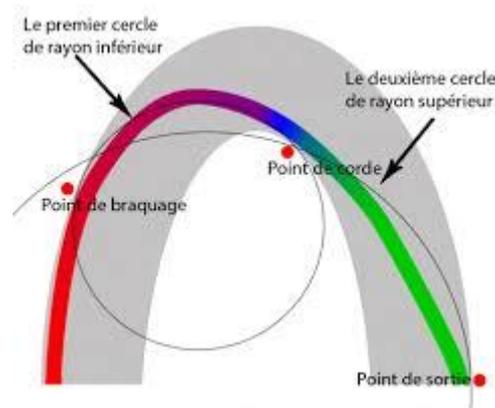
Virage (en étapes)

Sur circuit, à la différence de la conduite sur route, on utilise toute la largeur de la piste. Ceci conduit à aborder une courbe à droite en se plaçant le plus à gauche possible.

- Dans la ligne droite : freinage, rétrogradage, regard à la corde,
- Virage : contre-braquage, passage au point de corde,
- Sortie du virage : redresser la moto, accélération.

A la sortie du virage, vous devez vous trouver obligatoirement près du bord de la piste ; sinon, cela veut dire qu'au prochain tour, vous pourrez élargir votre trajectoire jusqu'à cette bordure et ainsi sortir plus rapidement.

Exemple d'une trajectoire correcte



Ce ne sont que quelques exemples. Pour un virage en épingle à cheveu, il faut oublier la trajectoire idéale au profit d'un freinage appuyé et du redressement le plus rapide possible de la moto.

Dans le cas d'enchaînements de virages, il faut souvent faire un choix et privilégier tel ou tel virage. Il y a un virage à privilégier : le dernier, celui qui précède la ligne droite. En effet, plus vous sortez rapidement d'un virage avant une ligne droite, plus vous gagnez quelques km/h qui se traduiront par de précieuses secondes en temps.

Appuis

On utilise les repose-pieds, pour diriger la moto ! Ils servent d'appuis pour se déplacer sur la moto mais aussi pour la faire tourner. A la réaccélération, ils permettent d'alléger la roue arrière et ainsi de la faire glisser (lire plus loin les

techniques de champions). Le repose-pied intérieur sert à faire tourner la moto dans le virage tandis que le repose-pied extérieur permet de redresser la moto plus rapidement lors des changements d'angle.

Le regard

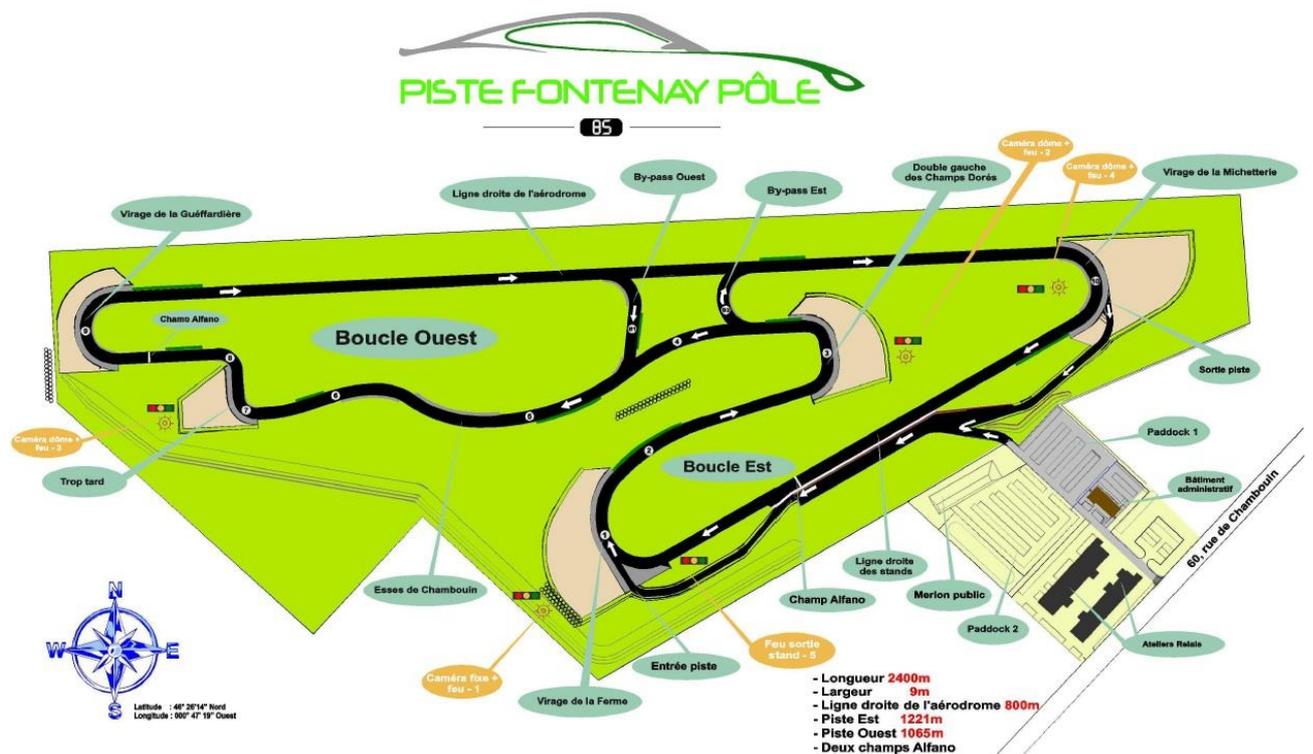
Le rôle du regard dans la conduite d'une moto

La moto va où vous regardez, c'est une règle physique

Pour cela, il faut travailler votre regard : à fond dans un bout de ligne droite, vous regardez déjà le point exact où vous allez prendre les freins, mais sans se bloquer dessus, puisque votre regard va aussi fixer le point de déclenchement du virage.

Le regard est quelque chose de TRES important. On dit toujours que la moto va là où tu regardes et c'est particulièrement vrai sur circuit. Il faut toujours lever les yeux et anticiper tes points de repère : freinage, déclenchement et repère de sortie

Plan de circuit de fontenay le comte



L'important est de prendre du plaisir avec un encadrement et un équipement adapté à la conduite sportive sur piste.

