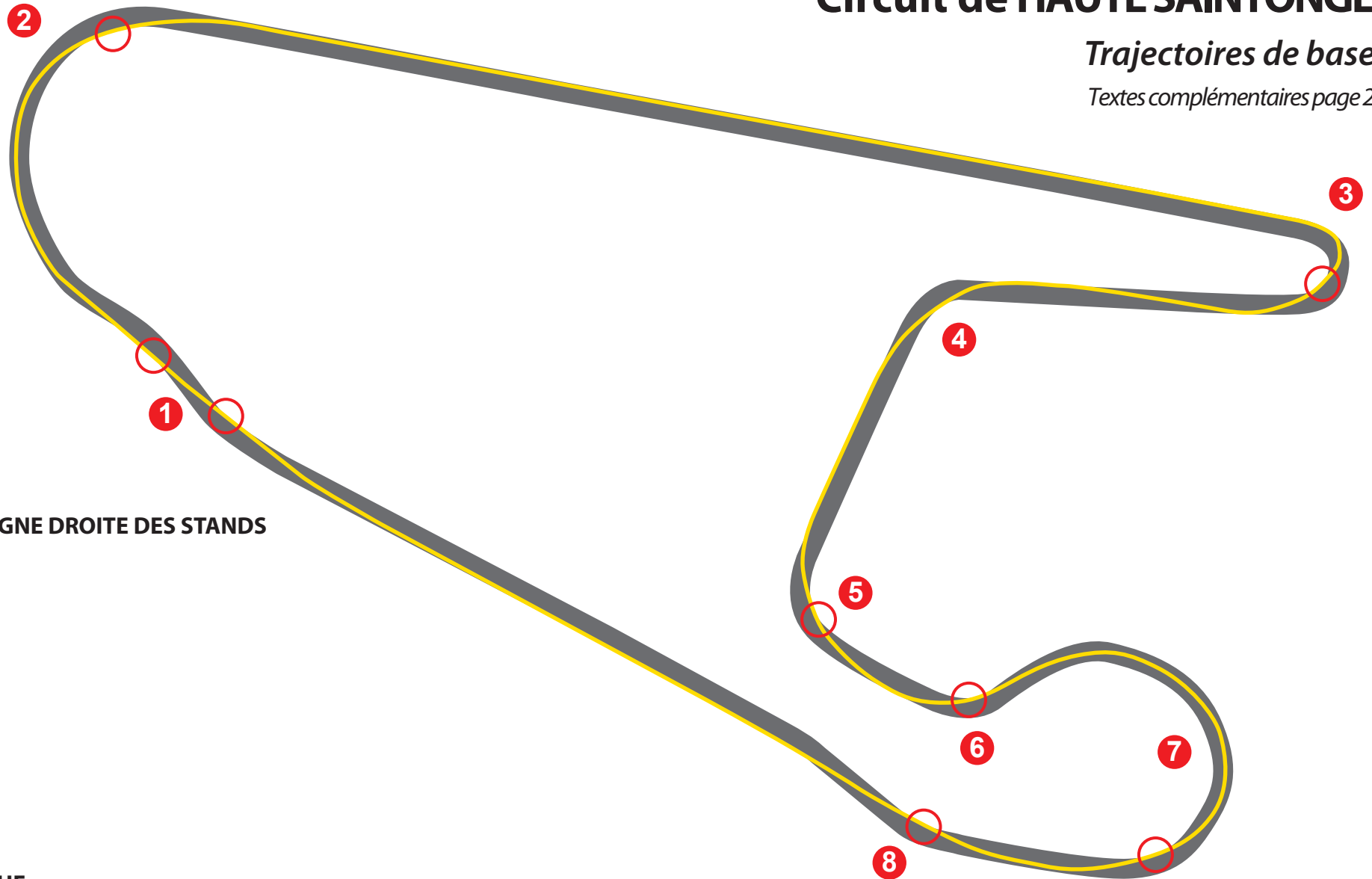


Circuit de HAUTE SAINTONGE

Trajectoires de base

Textes complémentaires page 2



1 FIN DE LA LIGNE DROITE DES STANDS

2 VIRAGE 1

3 EPINGLE


4 VIRAGE 3

5 VIRAGE 4

6 VIRAGE 5

7 PARABOLIQUE

8 VIRAGE 7

 Point de corde

N'hésitez pas à venir voir les **eDUCATori** présents lors des JD pour en parler.



1 FIN DE LA LIGNE DROITE DES STANDS

- La ligne droite est courte, en forme de cuvette au départ (attention au guidonnage après la cassure à gauche pour les machines qui lèvent).
- Vous arrivez placé à gauche au sommet d'une bosse quand il faut plonger en aveugle à droite. Il faut du temps pour bien appréhender cette fin de ligne droite, et avoir ses bons repères. Avec une petite voir moyenne cylindrée, uns fois calé, ça passe à fond jusqu'à un des vibreurs en bas. Avec un 1000 c'est vraiment "gros cœur", d'autant que certaines peuvent se mettre en wheeling avant le sommet de la bosse.
- En général, on déclenche le virage aveugle au niveau de la ligne d'arrivée. Il faut ensuite faire son freinage dans ce qui ressemble à un pif paf, mais qui en fait se prend tout droit, le plus à gauche possible (au raz du vibreur gauche dans l'idéal).

2 VIRAGE 1

- Une fois le freinage bien attaqué, il faut se placer petit à petit vers l'extérieur de ce grand droit pour s'ouvrir la trajectoire et rendre la ligne droite qui suit la plus longue possible.
- Plus vous avez de puissance plus vous devrez entrer inter' pour casser la trajectoire et prendre le point de corde tard. A l'inverse, si vous avez une moto légère qui passe vite en courbe, vous devez arrondir la trajectoire en entrant un peu plus large. Le point de corde se prend évidemment très tard et donne le top départ pour l'accélération de la ligne droite.
- Attention, une sorte de bosse à l'exter donne du mouvement à la moto, mieux vaut l'évoir bien repérée. Ensuite, il y a une belle dénivellation qui fait partir les machines puissantes ou légères en wheeling, et il faut bien gérer son passage de rapport au sommet de la bosse pour couper le moins possible les gaz.

3 ÉPINGLE

- Le virage le plus lent du circuit.
- Vous attaquez un gros freinage au bout de cette ligne droite vallonnée après la dernière partie montante. Restez bien à gauche et attendez vraiment avant de plonger dans le virage. En effet, celui-ci a un passage en dévers négatif à la sortie.
- Profitez de l'entrée pour mettre la moto en appui, car la première moitié de ce virage est relevée et en montée. Puis, prenez le point de corde vraiment sur la fin et redressez la moto pour rester en sécurité à la remise des gaz.

4 VIRAGE 3

- Vous vous êtes fait déporter à gauche après l'épingle, à l'accélération. Le temps de monter un rapport et de ramener la moto à droite, il faut déjà freiner pour attaquer cetet courbe descendante plus rapide, mais aussi en devers défavorable (attention les premiers tours, les pneus chauffent moins vite à gauche).
- Un court freinage permet de plaquer la moto sur l'avant pour l'aider à rentrer dans le virage. Attention tout de même à ne pas garder trop les freins à l'entrée, car la moto sera destabilisée (l'arrière flotte et manque d'appui !).
- L'entrée de ce virage étant sur une bosse, on a en général du mal à trouver l'appui. Il est assez ouvert donc la traj est simple (pas besoin de point de corde trop tardif), la difficulté est de gérer la plongée et le devers pour réussir à garder de la vitesse et remettre fort du gaz derrière.

5 VIRAGE 4

- Vous êtes immédiatement repoussé à droite et le 2^{ème} gauche vous saute aux yeux. faites un léger freinage si vous avez repris beaucoup de vitesse. ccelui-là remonte

légèrement et vous avez un bon appui. On s'y sent plus en sécurité pour y rentrer fort et remettre tôt un peu de gaz. Pas beaucoup, car la suite est très proche.

- Ce virage crée en général beaucoup de dribble, il est idéal pour régler le châssis et le frein moteur.

6 VIRAGE 5

- Encore une fois vous êtes projeté à droite, et tant mieux, car c'est par là qu'il faut attaquer. Ce pif paf est très court et demande une bonne vivacité, mais sans brutalité pour ne pas trop déstabiliser la moto et pouvoir sortir en accélération.
- On passe au ras des vibreurs intérieurs en essayant de caler la moto sur l'accél au passage du droit (le paf).
- Attention si vous passez juste au ras du vibreur du pif, la moto risque d'être déstabilisée, ou de frotter, car il y a une grosse compression à cet endroit.

7 PARABOLIQUE

- Si la sortie du pif paf se fait correctement, vous êtes à l'inter de la parabolique (qui tourne à droite) et accélerez pour vous laisser élargir.
- Mieux vous gérez le freinage sur l'angle, plus vous pouvez prendre de la vitesse, parce qu'après, il faut sévèrement resserrer la traj' pour prendre le point de corde au moment ou le virage s'ouvre à nouveau. Et si vous arrivez très vite, il faut freiner un peu.
- La sortie du virage dépend de votre machine. En supposant que vous accélériez tôt, il ne faut pas trop se laisser élargir par l'accél', car il y a une petite cassure à gauche (virage 7) en entrant dans la ligne droite des stands, et il ne faut pas être obligé de couper les gaz pour y passer. Moins vous avez de puissance, moins vous avez de problème, forcément.

8 VIRAGE 7

- Cassure à gauche (cf parabolique)