



Extract of Team de la madone des motards de Belgique

<http://www.madonedesmotards.be/Les-trajectoires-de-securite>

Les trajectoires de sécurité

- En selle - La sécurité -

Publication date: jeudi 5 mai 2016

Copyright © Team de la madone des motards de Belgique - Tous droits réservés

Un article de [Méfisto90](#)

Bonjour,

Je vais vous décrire la trajectoire enseignée au Centre National de Formation des Motocyclistes de la Gendarmerie à FONTAINEBLAU.

Cette trajectoire dite de sécurité a pour but de permettre un passage en courbe optimal en vitesse tout en conservant une marge de manoeuvre et une sécurité maximales. Après plus de 10 ans à l'appliquer, je peux vous assurer qu'elle est TOP....

Dans ce guide, je vous décrirai donc cette trajectoire en détail en expliquant chaque point particulier. Comme c'est relativement long, et qu'elle se découpe en 4 phases, je ferai un billet pour chaque partie. Ce sera plus digeste à lire. Ensuite je vous préciserai ses avantages par rapport aux autres trajectoires et les erreurs les plus fréquemment commises par tout motard novice ou peu regardant sur sa sécurité.

Et pour commencer, quelques rappels de base.

Concernant le pilotage :

Il faut bien comprendre qu'une moto évolue en équilibre permanent. Elle tient lorsque s'établit un équilibre entre la force centripète (attraction terrestre) qui attire la machine au sol et la force centrifuge (fonction de la vitesse) qui vous redresse et vous fait éventuellement sortir du virage. Ces forces sont en action principalement en virage. Le contre-braquage est un geste réflexe et finalement inconscient. Il consiste à déséquilibrer sa machine en la faisant tomber du côté du virage. C'est ensuite la fameuse force centrifuge (vitesse) qui l'empêche de tomber au sol. (Tentez de contre-braquer à très faible vitesse et vous constaterez alors que la force centripète remporte le match ...)

Concernant la position :

- Comme on dit crûment chez nous : " On se pose pas comme une m... sur une moto, on en est le maître !"
- Dans un premier temps, on colle bien les 'ouilles contre le réservoir, on sert les genoux fermement contre ce même réservoir et enfin on met la pointe des pieds sur les cale-pieds. Là, on est en équilibre sur sa machine et on peut bouger, la commander et sentir ses réactions. Si les pieds sont engagés jusqu'au talon, vous n'aurez plus aucune sensation. (Regardez les pédales automatiques en vélo, l'axe se trouve juste en dessous de la dernière phalange du gros orteil ... Pas un hasard).
- Les bras doivent être légèrement pliés, le buste sur l'avant. Les réflexes n'en seront que meilleur et plus rapides.

Concernant le regard :

- "Le regard conditionne la trajectoire..!" Tout le monde connaît l'image du JOE BAR TEAM avec le motard planté dans le panneau publicitaire. Rien n'est plus vrai que cet adage.
- Pensez à regarder loin et à filmer votre route. Tout ce qui se situe à moins de 10 mètres de la moto à partir de

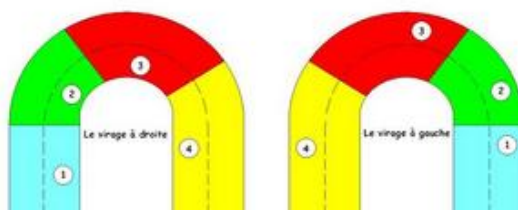
90 km/h, c'est déjà sous la roue....

- En cas d'obstacle, ne pas fixer ce dernier sinon c'est droit dedans, on regarde là ou on va s'échapper.
- Bien. Entrons dans le vif du sujet...

La trajectoire de sécurité

Voici les deux virages découpés selon la méthode : "Trajectoire de sécurité"

Eh oui, la méthode diffère selon que le virage est à droite ou à gauche. Mais très peu en vérité, seul le placement est différent.



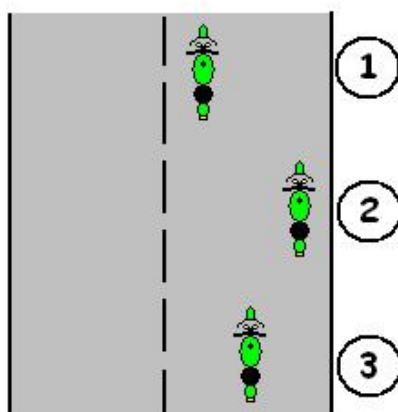
- Le n° 1, couleur bleue correspond à la zone d'entrée.
- Le n° 2, couleur verte correspond à la zone de découverte.
- Le n° 3, couleur rouge correspond à la zone de sollicitation.
- Le n° 4 enfin, couleur jaune correspond à la zone de reprise de stabilité.

Certains (es) ont déjà vu cela au permis moto. Je doute cependant qu'on ait eu le temps de vous en détailler toutes les subtilités et les secrets.

Dans les prochains billets je vais donc vous décortiquer chaque zone, une par une.

_Dans un premier temps, une petite mise au point concernant le positionnement sur la chaussée.

Le petit croquis ci-dessous matérialise une chaussée et ses deux voies de circulation.



Une voie de circulation comporte trois parties.

- La n° 1 on l'appellera la partie extérieure.
- La n° 2, la partie intérieure.

- La n° 3, évidemment la partie centrale.

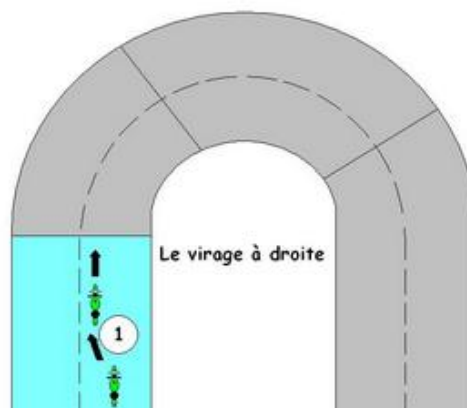
En ligne droite ou faiblement sinueuse, libre à chacun de se positionner où il veut, sachant qu'en 1 on risque de se faire toucher par un con d'en face, en 2, on se mange toute la merde qui traîne sur le bord de la chaussée et qu'enfin en 3, la DDE nous met toutes les bouches d'égouts depuis plusieurs années.

Bon, puisque c'est comme ça, je laisse la moto au garage..... Non, je déconne.

Par contre, lorsqu'arrive un virage, il n'est plus question de rester en 3.

Le virage à droite supposera un placement en 1 et le virage à gauche, un placement en 2, l'explication en dessin.

1)La zone d'entrée.



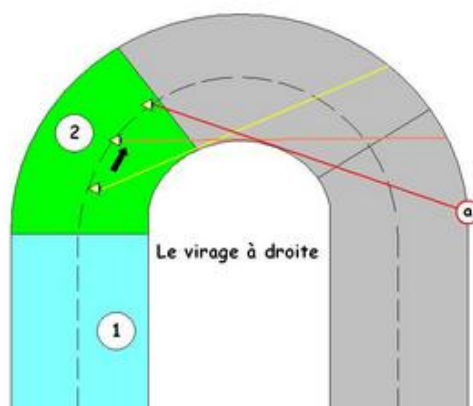
Dans le croquis ci-dessus, la zone d'entrée est en bleu. Le but est donc à l'approche de ce virage à droite, de venir placer sa moto près de l'axe médian (positionnement n° 1). Attention de ne pas empiéter sur la voie de circulation opposée. On stabilise sa vitesse et on commence à lire son virage.

Le regard

Il faut filmer sa route. Les yeux ne doivent pas sauter d'un point à un autre ou revenir en arrière. Vous devez faire comme si vous aviez une caméra à la place des yeux. Sachez que tout ce que vous verrez, votre cerveau l'aura analysé et enregistré. Le reste, contre-braquage, accélération, etc...sera automatique.

On regarde loin, je dirais (à vue de nez) qu'à 90 km/h, le regard doit porter à 20 mètres au moins. Cette distance augmente bien évidemment avec la vitesse, mais la vitesse pourra augmenter aussi grâce à un regard qui s'allonge. Si vous n'arrivez pas à placer votre moto comme précisé ci-dessus, inutile de lire la suite, ça ne passera jamais..... Bien, voici donc la zone où il ne faut pas s'endormir et où le regard prend toute son importance.

2)La zone de découverte.



Ici, tout en maintenant sa moto près de l'axe médian et en commençant à s'inscrire en courbe, on va, du regard, aller chercher un signe qui matérialise la fin du virage.

Ce signe, ce peut-être une glissière de sécurité qui se redresse, un mur ou tout simplement la ligne de rive (bande blanche) qui redevient droite.

Ce signe "a", on doit aller le chercher comme sur le croquis en de l'autre côté de la chaussée.

Pour aller le chercher, on ne doit sous aucun prétexte franchir du regard la corde du virage.

Je m'explique : Dans un fer à cheval (comme sur le croquis) où il n'y a pas de végétation, on peut aisément voir la fin du virage alors que l'on en est qu'au début. Certains profitent même de cette facilité pour engager un dépassement dès le début du fer à cheval.

Dans la méthode de "la trajectoire de sécurité", on doit filmer (du regard) tout son virage et ne pas s'affranchir de la moindre partie.

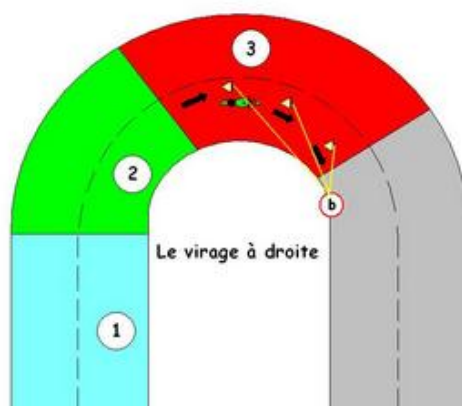
Donc, comme sur le croquis, le regard ne doit pas franchir la corde du virage.

L'accélération doit rester constante dans cette phase et demeurer la même que depuis l'entrée.

L'arsouille c'est pour plus tard.

En effet, les amateurs d'ouverture des gaz vont être servis avec la troisième partie.

3)La zone de sollicitation.



Ici, finit de rigoler, on attaque le pilotage. C'est généralement à ce moment là que les MIB font la différence.

Vous avez trouvé le signe qui annonce la fin de votre virage, dans la zone précédente.

Cette fois, vous allez faire un report de regard sur le point de corde de votre virage, matérialisé par un "b" dans le croquis ci-dessus, et vous n'allez plus quitter ce point de corde jusqu'à l'avoir pratiquement rejoint.



Attention, regardez pas la vache dans le champs, sinon labours garanties.

Le point de corde est imaginaire bien entendu, mais il se situe sur la partie intérieure de votre chaussée.

Dans le même temps, vous allez ouvrir les gaz (douceement, là t'es dans le décor !).

Le fait que votre regard soit sur le point "b" va vous contraindre (inconsciemment) à intensifier votre contre-braquage pour compenser la prise de vitesse.

Cette association de manoeuvre va faire plonger votre moto à la corde. Attention, on ne se jette pas sur le point de corde comme un gros "bourin". La trajectoire de votre moto doit avoir le même rayon que le virage que vous négociez. Pensez donc bien à votre regard.

Après, gros gaz....

4)La zone de reprise de stabilité.



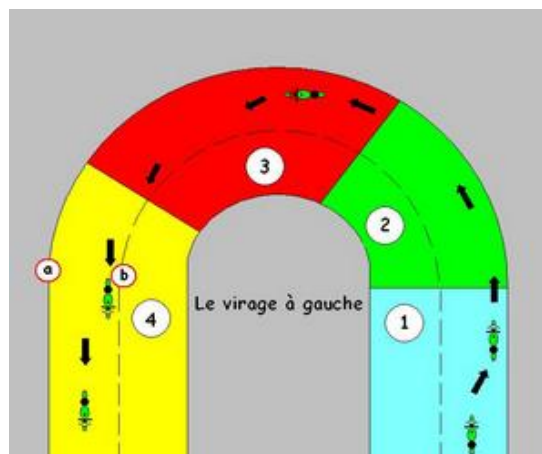
Voilà, nous sommes sortis (sains et saufs) de notre virage, on allonge bien le regard et on s'en va loin, tout là-bas, vers d'autres horizons.

En fait, dans cette dernière zone, la moto se redresse et on part vers le virage suivant. Rien de bien compliqué.

La trajectoire de sécurité vous est désormais accessible. Un peu d'entraînement et de pratique sont nécessaires pour l'assimiler, donc commencez à vitesse moyenne pour bien décomposer les différentes phases et bien comprendre l'importance du regard.

Le virage à gauche...

Ci-dessous. Technique identique, positionnement idem, mais c'est le côté le plus dur....



Petite précision.

Vous remarquerez qu'avec cette méthode, on se retrouve par défaut positionné pour prendre le virage inverse juste après.

Je m'explique : A la fin d'un virage à droite, on se retrouve à la corde, position idéale pour attaquer un virage à gauche.

Alors pour ceux qui aiment les pif paf :twisted : , c'est que du bonheur cette technique...

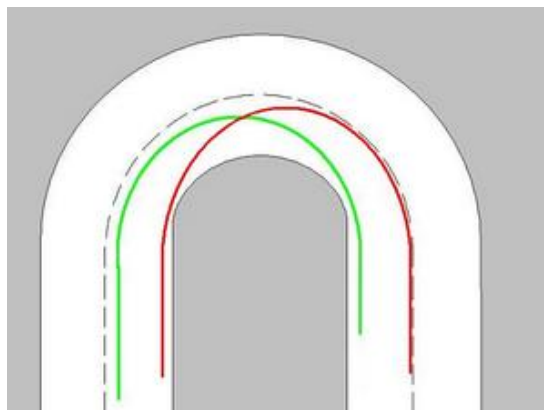
Bien, maintenant que la trajectoire de sécurité n'a plus de secret pour vous, je vais vous en décrire les avantages.

1)Avantages Sécurité :

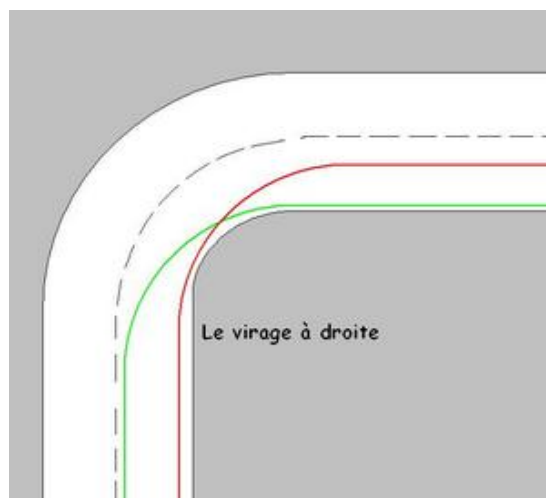
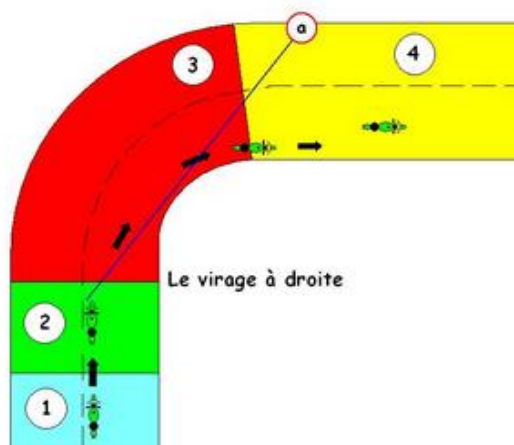
- Cette trajectoire, si elle est correctement appliquée, permet de ne jamais interférer avec les véhicules circulant en sens inverses. On demeure en permanence sur sa voie de circulation. Trop d'accidents sont dus à une interférence lors du croisement. (guidon qui touche une aile, tête qui tape une calandre de camion, etc....)
- Un autre avantage est lié au positionnement. Etant donné que l'on se trouve loin du point de corde en entrée, on a une meilleure vue et donc une meilleure lecture de son virage. On peut ainsi détecter suffisamment tôt un obstacle ou une particularité du virage.
- Le positionnement extérieur avec un retour à la corde à la fin exclu toute nécessité de freinage. Tout est basé sur l'accélération, bien plus facile à doser qu'un freinage d'urgence. (Point que j'aborde un peu plus loin)

2)Avantages Vitesse :

- Le gros soucis dans un virage, c'est de ne pas se faire sortir au milieu ou à la fin. La vitesse est donc, après le regard, un facteur déterminant. Avec la trajectoire de sécurité, on peut rentrer aussi fort qu'en passant à la corde, mais en plus on peut encore accélérer après, une fois dans la zone de sollicitation.
- Le dessin ci-dessous vous présente les deux trajectoires possibles. Celle de sécurité en vert et celle à la corde en rouge, je les ai matérialisées pour une vitesse d'entrée identique...



- Par contre, j'émetts des doutes sur la vitesse de sortie. Imaginez vous accélérer encore au milieu de la courbe rouge....
- Autre avantage, le placement dans le cadre des lacets. En zone de reprise de stabilité, on est idéalement placé pour attaquer un virage opposé, comme c'est généralement le cas sur les routes de montagne.
- Là où l'hégémonie de la trajectoire de sécurité est moins marquante, c'est sur une courbe moins fermée et donc plus rapide, style circuit.. Les 2 dessins ci-dessous le démontrent :



Dans ce type de courbe, on peut se montrer moins technicien et un peu plus fou.. Toute raison gardée...

3) Petits conseils.

Il vous est déjà arrivé de rentrer trop fort dans un virage et de faire alors le hibou.... (Faire le hibou = Grand yeux + trou du cul serré)

Quelle réaction avoir alors En général, on saute sur les freins... OUI et NON

- **Solution n° 1** = Freiner légèrement de l'arrière seulement. Cette manoeuvre va asseoir votre moto, lui écraser le cul et donc intensifier le contre-braquage et vous ralentir faiblement. La moto tournera encore mieux. Il m'arrive de pratiquer ce petit freinage pour passer plus fort encore. Attention , c'est pas un freinage d'urgence, c'est une simple compensation.
- **Solution n° 2** = Vous arrivez vraiment trop fort, donc pas le choix, on freine de l'arrière et puis de l'avant. Il faut bien avoir présent à l'esprit que le freinage de l'avant remet votre roue dans l'axe de la machine, annulant ainsi le contre-braquage et redressant par la même la moto ...

Moralité :



Il va donc falloir, tout en freinant énergiquement, maintenir de force le contre-braquage pour maintenir la moto dans sa trajectoire. Il ne s'agit plus dans ce cas d'un geste réflexe et conditionné, mais bien d'une manoeuvre volontaire.

Voilà, c'est tout.

Méfisto90

Un vidéo explicative de [CASIM78](#)

Le site moto-sécurité explique aussi la trajectoire de sécurité : <http://moto-securite.fr/virage-2/>