



**FLEITE MOTO**

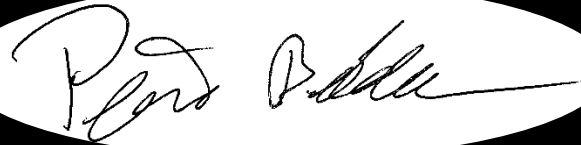
**INFO-PRATIQUE #2**

# ***INTRODUCTION***

L'objectif de ce document est de vous aider et vous guider quant au traitement, à l'entretien ainsi qu'aux divers ajustements de votre moto, afin de maximiser votre expérience et vos performances.

Nous élaborerons sur le remisage, l'ajustement et l'entretien de la chaîne, les changements d'huile, le choix et l'usure des pneus, l'entretien des freins, l'ajustement de la suspension, l'ajustement de la position et des commandes, etc.

Bonne lecture!!!

A handwritten signature in black ink, enclosed in a white oval. The signature appears to be "Pierre Robitaille".

En collaboration avec **Joffrey Bélanger, Pascal Beauchesne, Israël Gosselin, Claude Proulx et Patrick Hughes.**



# LE REMISAGE



Bien qu'il n'existe pas d'unanimité sur ce sujet, voici quelques conseils afin de remiser correctement votre moto pour l'hiver :

Si votre moto est remise au froid :

1. Veuillez-vous assurer que votre liquide de refroidissement est bon. Il est suggéré de le remplacer à tous les deux ans (assurez-vous qu'il s'agisse d'antigel si vous l'avez remplacé par une substance non-visqueuse pour la piste);
2. Il est recommandé d'ajouter un stabilisateur d'essence dans le réservoir plein d'essence. Cela conserve l'intégrité de l'essence pendant les mois d'inactivités. Faire tourner le moteur quelques minutes afin de faire circuler le stabilisateur dans le circuit d'essence;
3. La combustion du moteur génère des produits nocifs tel que de l'humidité et de l'acide. Il est donc recommandé de remplacer l'huile avant le remisage;
4. Débranchez votre batterie ou branchez-la sur un chargeur intelligent;
5. Assurez-vous que la pression des pneus est suffisante pour préserver leur structure.
6. Assurez-vous de bien lubrifier le câble d'embrayage, les joints de roulement de roue, les axes de repose pieds, la pédale de freins ainsi que tous les axes d'articulations visibles;
7. Un bon graissage de chaîne est aussi recommandé.

Si votre moto est remise au chaud, tous les éléments ci-haut sont requis à l'exception du point #1.

\* Notez que les pneus de course peuvent s'endommager si conservés à une température sous les 15°C.

# ENTRETIEN ET AJUSTEMENT DE LA CHAÎNE

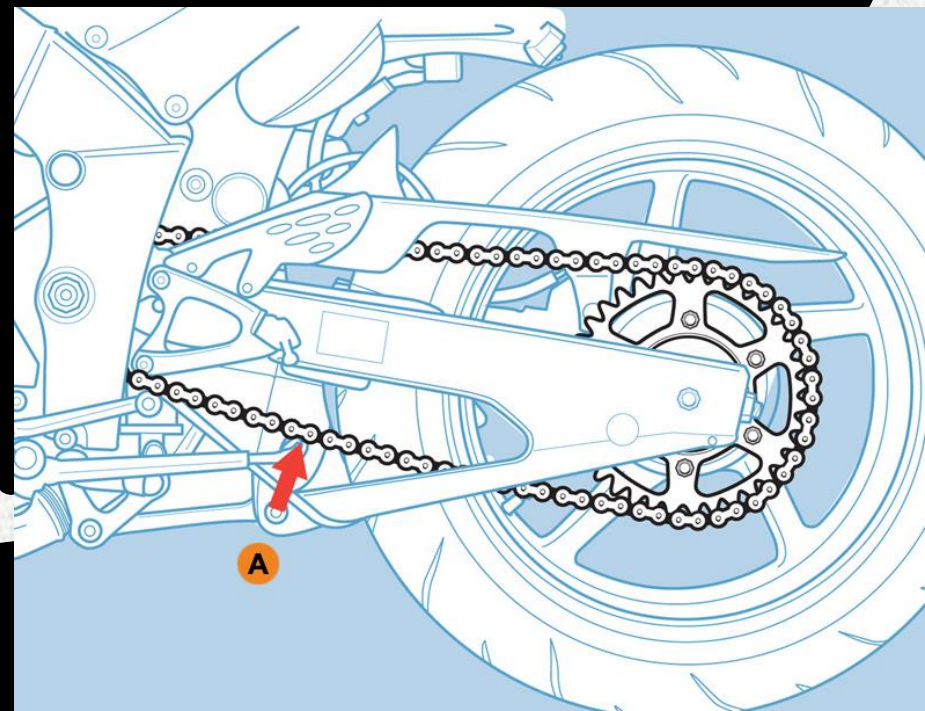
L'ajustement et l'entretien de la chaîne est très important pour son bon fonctionnement.

Une chaîne trop lousse peut sauter sur l'engrenage en plus de faire beaucoup de bruit et créer un effet de fouet sur la transmission. Une chaîne trop serrée va endommager cette dernière ainsi que les engrenages prématurément en plus d'empêcher la suspension arrière de bien travailler.

Puisqu'une chaîne de moto ne s'use pas toujours de façon égale (dépendamment de sa qualité et de son utilisation), il est important de trouver le point le plus serré lors de l'ajustement. Pour ce faire, installer la moto sur un stand arrière, mettre la transmission au neutre, faire tourner la roue arrière afin de trouver le point le plus serré et régler la chaîne pour avoir entre 30 mm et 40 mm de jeu entre le point haut et bas au centre de la chaîne. Voir les spécifications du fabricant de votre moto pour les précisions et l'emplacement des ajustements.

De plus, il est important de bien lubrifier la chaîne après chaque balade afin de conserver la flexibilité et l'étanchéité des joints toriques. Lorsque ces derniers s'assèchent, l'eau peut s'infiltrer, causer la rouille et endommager la chaîne.

Il est aussi recommandé de nettoyer la chaîne à l'aide d'une brosse et du kérosène quelques fois par année selon votre utilisation.



# CHANGEMENT

## D'HUILE

Varie selon le type de moto, référez-vous au manuel de l'utilisateur pour connaître la fréquence des vidanges d'huile ainsi que du remplacement du filtre.

Pour toutes les motos, il est maintenant recommandé d'utiliser de l'huile 100% synthétique qui répond à la norme JASO MA. Faire fonctionner la moto quelques minutes avant de la vidanger. De cette façon l'huile s'écoulera plus facilement lors de la vidange. Dévisser le boulon sous la panne à l'huile et laissé couler dans un récipient. Lorsque l'huile est vidée, enlevez le filtre et remplacez-le par un nouveau. Lorsque complété, réinstaller le boulon sous la panne et remplir la moto d'huile jusqu'au niveau recommandé.

\*Il est très important de remplacer le joint d'étanchéité du boulon de vidange. Également suivre le couple de serrage recommandé pour le boulon et le filtre.





# **LES PNEUS**

Attachés à la suspension de la moto qu'on verra plus tard dans ce document, les pneus de moto constituent les liens directs entre la monture et la chaussée.

Plusieurs types de pneus sont disponibles sur le marché via les commerces et les distributeurs de pneus spécialisés. Contrairement aux commerces, les distributeurs spécialisés vendent principalement des pneus dédiés pour la piste. Que ce soient des pneus de piste ou de rue, ces derniers doivent atteindre leur température optimale pour bien fonctionner. Les pneus de piste offrent une adhérence supérieure au pneu de rue mais doivent atteindre une température plus élevée que les pneus de rue. C'est pourquoi il est fortement recommandé d'utiliser des couvertures chauffantes afin qu'ils atteignent leur température optimale le plus rapidement possible. Les pneus de rue offrent leur adhérence maximale à plus basse température que les pneus de piste. Ils peuvent bien fonctionner aussi mais ils ont leur limite. Ils peuvent même perdre de l'adhérence lorsqu'ils surchauffent. Il est important de prendre le temps de bien les réchauffer avant d'être agressif sur la piste en faisant au moins quelques tours à vitesse modérée.

On verra dans les pages suivantes les facteurs qui influent sur la performance d'un pneu.



# L'ADHÉRENCE

La friction du pneu sur la chaussée crée l'adhérence. La friction est un phénomène complexe qui est influencé par plusieurs facteurs :

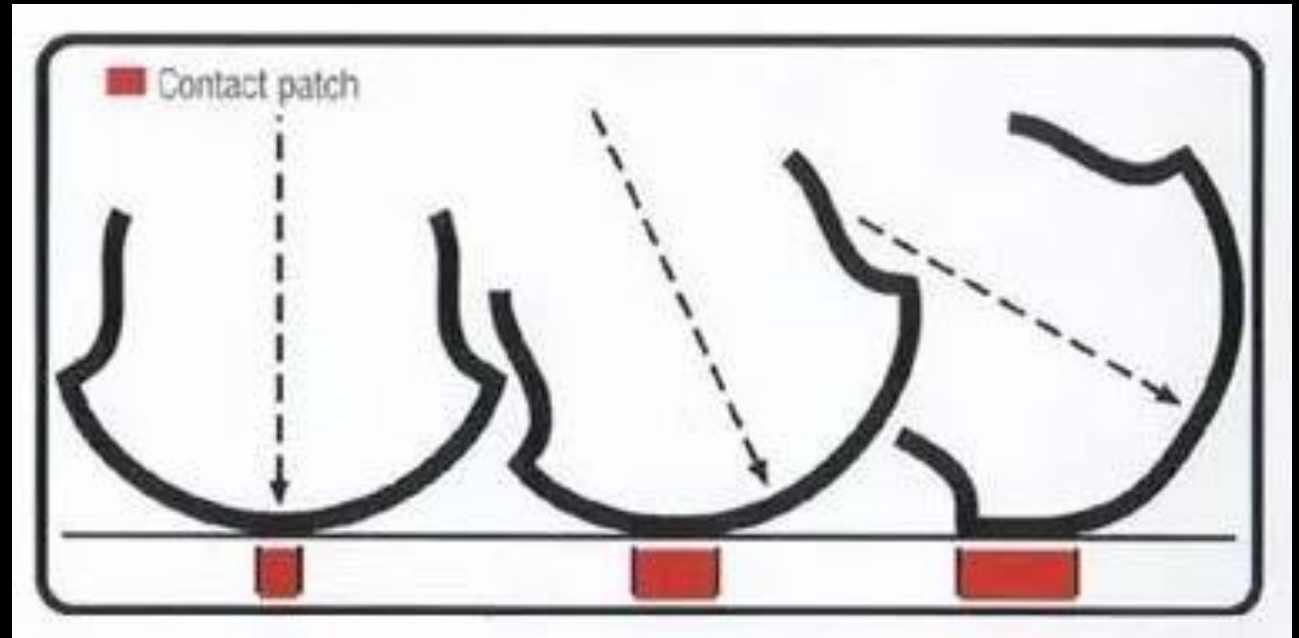
- la surface du pneu en contact avec la chaussée ;
- le type de chaussée ;
- le type de pneu ;
- sa composition ;
- son profil ;
- la température du pneu et de la chaussée.

Nous verrons chacun des éléments dans les pages suivantes.

## ***LA SURFACE DU PNEU EN CONTACT***

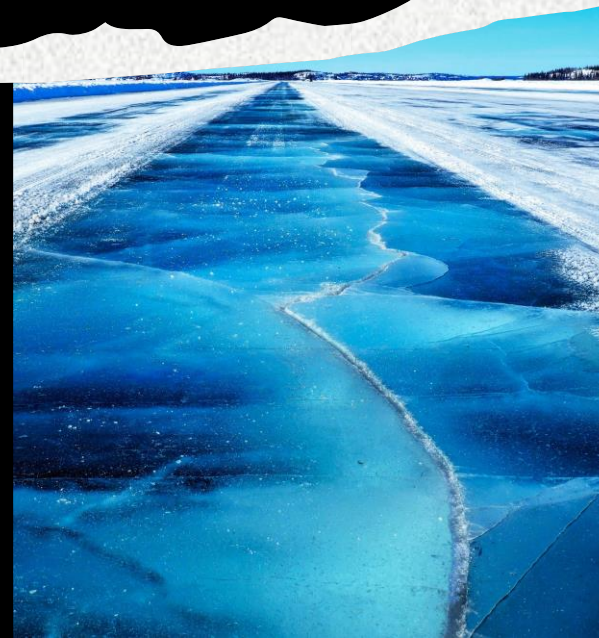
Lorsqu'une force est appliquée sur un pneu de moto, ce dernier se déforme.

Selon sa composition, son profil et la pression d'air dans ce dernier, le pneu se déforme pour offrir le maximum d'adhérence possible.



# ***LE TYPE DE CHAUSSÉE***

Il est évident qu'une surface en bitume sec, récemment pavée, constitue une surface offrant une meilleure adhérence qu'une surface abîmée, trempée, glacée ou en terre battue.





## ***TYPE DE PNEU ET COMPOSITION***

Les fabricants offrent trois types de pneus destinés à la piste. On y retrouve les pneus lisses « slicks », les pneus à rainures et les pneus de pluie. Les pneus lisses et les pneus à rainures ont souvent les mêmes composés et structures. Les pneus à rainures sont principalement conçus pour une utilisation sur route mais peuvent aussi être utilisés sur piste tandis que les pneus lisses ne sont pas homologués pour une utilisation sur route.

Les pneus de pluie offrent une adhérence surprenante en utilisation sur surface trempée mais doivent s'y limiter. Un pneu destiné à la pluie utilisé sur une surface sèche réchauffera très rapidement, perdra son adhérence et usera prématurément.

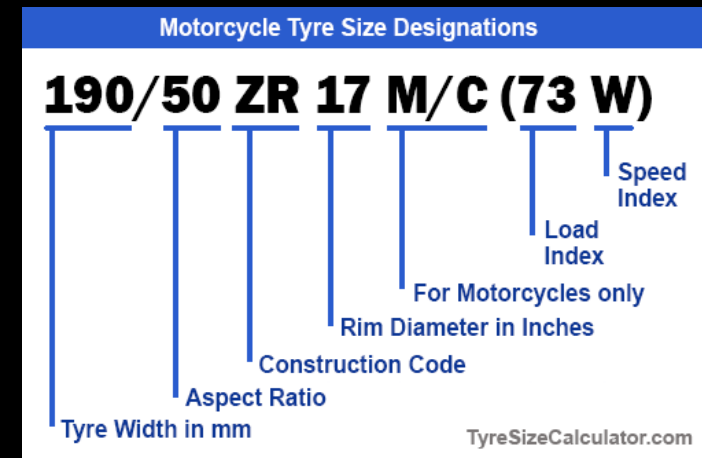
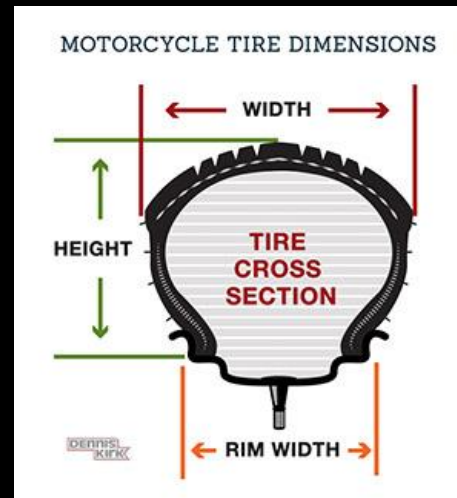
# PNEU: PROFIL

Le profil d'un pneu influence aussi la surface de contact. Le profil est la relation entre sa largeur (mm) et sa hauteur exprimée en pourcentage (%). Donc plus le profil est élevé, plus le pneu a une forme pointue.

Une hauteur de 50 est adaptée à une utilisation sur route et en course d'accélération car il offre une stabilité et traction maximale lors d'une position de moto verticale.

Une hauteur de 55 représente un classique qui offre une traction équilibrée entre une position verticale et une position inclinée.

Une hauteur de 60 est de plus en plus utilisée en piste car il offre une traction optimale lorsque la moto en position inclinée.



# PNEU: TEMPÉRATURE



Le facteur qui influence le plus la température d'un pneu est la pression. La pression optimale varie selon plusieurs éléments : Le poids de la moto et de son pilote, le type de pavage, la température extérieure, le vent, la température du pavage, le rythme de pilotage. La pression varie selon les marques et les modèles de pneu. Il n'y a pas une pression parfaite. Tous les fabricants offrent des pressions de référence de base. Les pressions utilisées sur la route ne sont généralement pas adaptées pour une utilisation en piste. Vous pouvez vous référer au site web du fabricant de vos pneus pour les pressions recommandées en piste ou demander aux pilotes d'expérience. Il n'y a rien de mieux que la pratique et l'expérience pour trouver les pressions qui vous conviennent.

\*La pression maximale indiquée sur le flanc d'un pneu est la pression MAXIMALE pour le poids TOTAL maximal. La pression de référence indiquée sur le châssis est la pression de référence pour un pneu d'origine afin d'obtenir une durabilité maximale et une économie d'essence maximale.

# ***PNEU: DIMENSION ET CONCLUSION***

Les dimensions des pneus peuvent être modifiées des dimensions d'origines. L'important est de respecter la largeur de la jante recommandée par le manufacturier pour une dimension donnée.

La majorité des petites cylindrés sportive (600cc) offrent des jantes de 5.5 pouces de large et la majorité des grosses cylindrés offrent des jantes d'origine de 6.0 pouces de large. Les jantes de 5.5 pouces de largeur sont adaptées pour des pneus de 180 et 190 de largeur. Les jantes de 6.0 pouces de largeur sont adaptées pour des pneus de 190 et 200 de largeur.

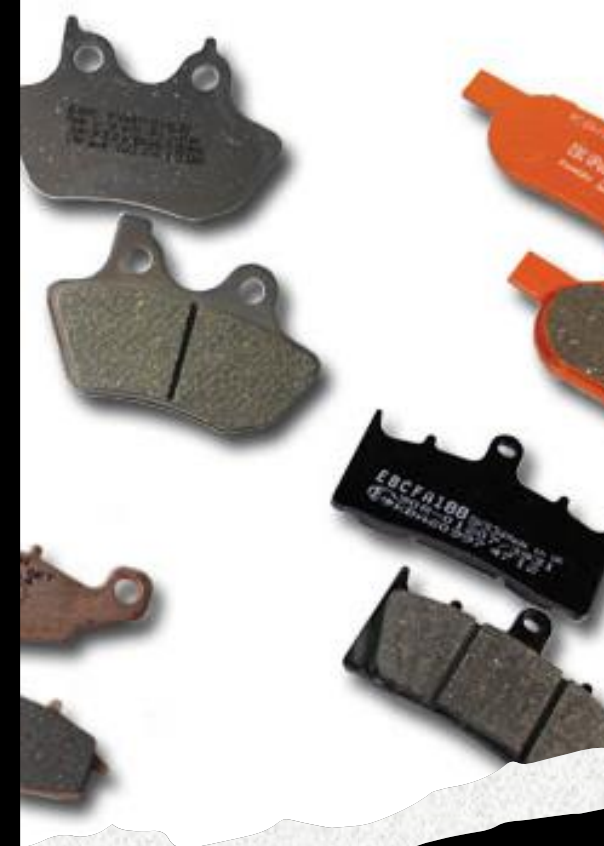
Les dimensions imposées dans le championnat de course canadien et américain (CSBK et MotoAmérica) sont le 180/60-17 pour la classe supersport (600cc) et 200/60-17 en option pour la classe superbike (600-1000 cc).

## **Résumé :**

Il n'y a pas de pneu parfait ou de meilleur pneu. Tous les manufacturiers offrent des pneus de qualité qui ont des performances très similaires les uns des autres mais ayant des caractéristiques différentes. Il y a plusieurs marques et modèles qui répondent à divers besoins et préférences personnels.

Pour ceux qui comprennent l'anglais, nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus d'explication :

[Les secrets de l'adhérence](#)



# ***COMPOSITION, TYPES ET ENTRETIEN DES FREINS***

### Spiegler Brake Line Routing Alternatives

■ Master Cylinder   
 ■ Calipers   
 ■ Fitting   
 ■ OEM Manifold   
 — Brake Lines



2 lines over the fender

2 lines alternative

3 lines Type 950 fitting

3 single lines

### Brake Fluid Compatibility Chart

	DOT 3	DOT 4	DOT 5	DOT 5.1	Shimano Mineral Oil	Magura Royal Blood	LHM+ Mineral Oil
DOT 3	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗
DOT 4	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗
DOT 5	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
DOT 5.1	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗
Shimano Mineral Oil	✗	✗	✗	✗	✓	⚠	⚠
Magura Royal Blood	✗	✗	✗	✗	⚠	✓	⚠
LHM+ Mineral Oil	✗	✗	✗	✗	⚠	⚠	✓

✓ Totally compatible. May be mixed and used interchangeably

✗ Not compatible. Do not mix under any circumstances

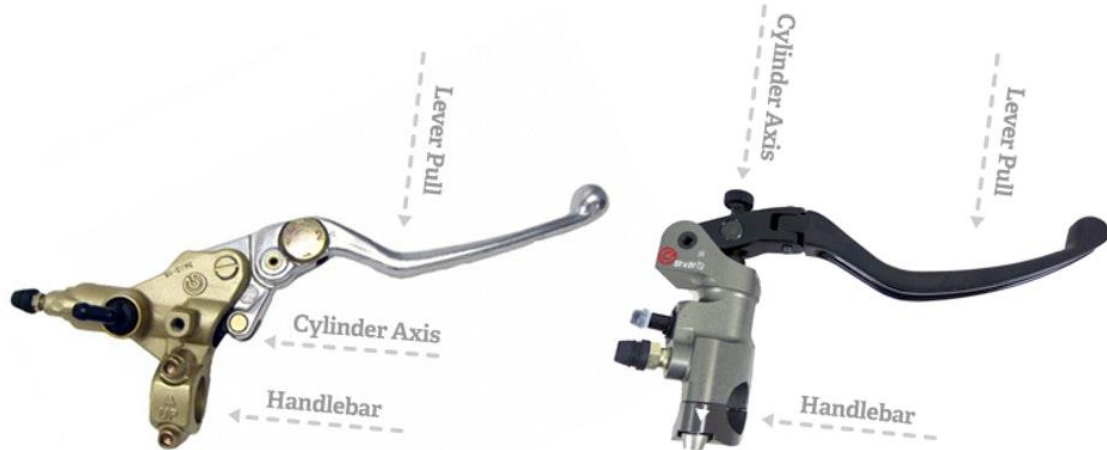
⚠ Limited compatibility - Mix at your own risk. Warranty may be voided

Il y a 5 composants majeurs dans un système de freinage : Le maître-cylindre, la durite, l'étrier, les plaquettes et le disque. Le maître-cylindre, lorsqu'actionné via le levier, emmène l'huile à l'étrier via la durite qui comprime les plaquettes contre le disque.

Les huiles de freins sont de type DOT. L'huile à frein généralement utilisée dans les systèmes de freinage de moto sont la DOT-4 et la DOT-5.1. Plus le DOT est élevé, plus la résistance à la température est élevée. Les huiles DOT-3, DOT-4 et DOT-5.1 sont fait à base de glycol et peuvent être mélangées, quoique non-recommandé. Faire attention à la DOT 5 car elle est à base de silicone et donc non compatible avec celles à base de glycol.

# MAÎTRE-CYLINDRE ET DURITES

Il y a deux grandes familles de maître-cylindre : Les axiaux, et les radiaux. Les motos plus anciennes et plus économiques sont généralement équipées de cylindres axiaux. Les motos sportives plus récentes et de plus hautes performances sont majoritairement équipées de cylindres radiaux. Les cylindres radiaux sont plus performants que les axiaux puisque la force appliquée au levier va dans le même sens que la force appliquée au cylindre.



**Axial Master Cylinder**

**Radial Master Cylinder**



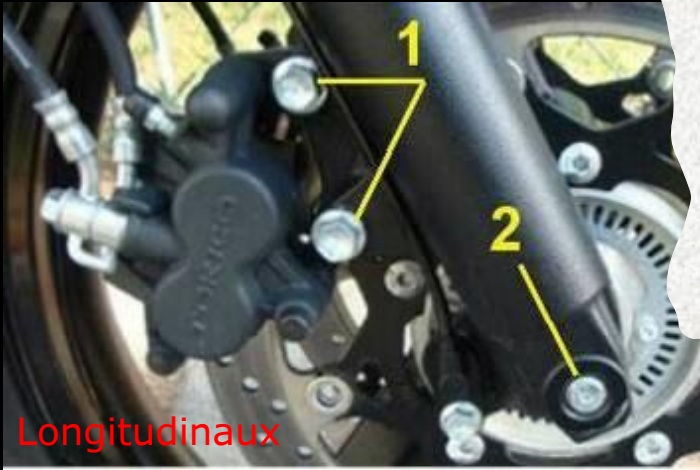
Il y a deux types de durites : ceux en caoutchouc et ceux renforcés en acier inoxydable. Ceux renforcés offrent une puissance de freinage supérieur car ils résistent davantage à l'expansion.

# ÉTRIERES DE FREINS

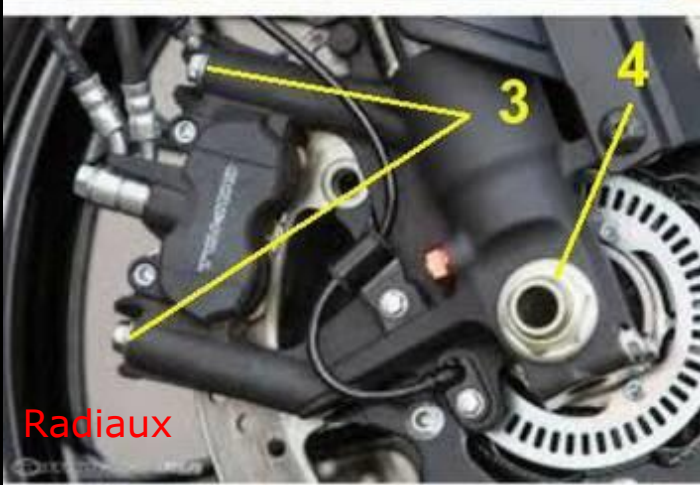
Il y a deux types principaux d'étrier de freins, les radiaux et longitudinaux. L'image de gauche montre les deux types.

Les radiaux sont plus performants car la force de freinage va dans le même sens que les vis de fixation de l'étrier.

Cependant, la principale différence dans l'efficacité et la puissance de freinage se trouve dans le nombre de piston. Règle générale, plus il y a de piston, plus la puissance de freinage est élevée. Les étriers de performances offrent 4 pistons ou plus.



Longitudinaux



Radiaux





## ***LES PLAQUETTES***

On retrouve 3 grandes familles de plaquettes de freins :

- les plaquettes organiques;
- les plaquettes en métal fritté;
- les plaquettes composites.

Les plaquettes organiques sont destinées à une utilisation légère. Elles sont économiques et offrent une force de freinage souple mais résistent peu à une utilisation intense et à la chaleur qui y est générée. Les plaquettes organiques peuvent être utilisées en piste mais ne sont pas recommandées.

Les plaquettes en métal fritté sont les plus couramment utilisées car elles offrent un bon rapport qualité prix pour la performance.

Les plaquettes en composites peuvent être en divers matériaux tel que le carbone et le kevlar. Elles sont les plus performantes du marché et offrent une puissance de freinage ainsi qu'une résistance à la chaleur supérieure aux plaquettes en métal fritté mais représentent un coût plus élevé. Ce type de plaquettes peuvent aussi avoir certain désavantage tel qu'une plus grande abrasion des disques de freins ainsi qu'une faible force de freinage lorsqu'ils sont à de basses température.



## ***L'ENTRETIEN DES FREINS***

Lorsqu'une manette de freinage est spongieuse, deux causes principales sont possibles : 1-il y a présence d'air dans le circuit ou l'huile est trop vieille et oxydée. Une bonne huile est non-compressible. La présence d'air dans le circuit ou une huile vieille et oxydée permettra la compression de celle-ci et aura comme conséquence une réduction du freinage voire l'absence de freinage. Vous comprenez donc qu'il est crucial de prendre soin du système de freinage.

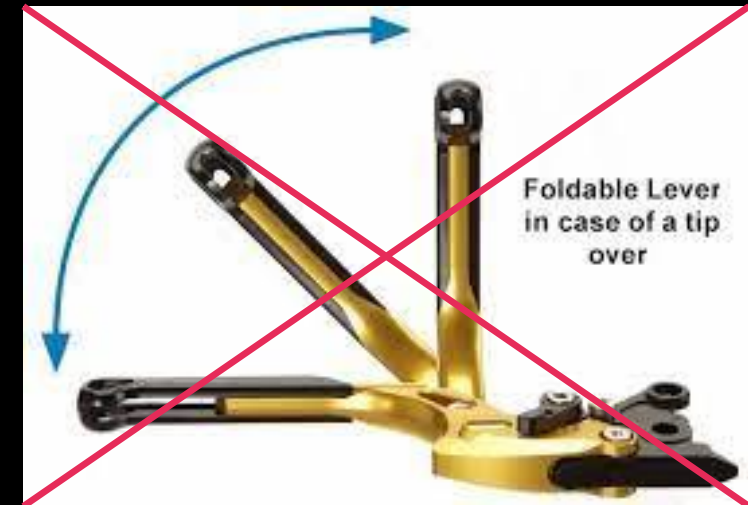
# L'ENTRETIEN DES FREINS (SUITE)

Afin d'enlever l'air dans le système, il suffit de purger le système. Pour effectuer la purge d'un système, maintenez une légère pression sur le levier et ouvrez le purgeur afin de laisser sortir les bulles d'air ainsi qu'une petite quantité d'huile. Refermez le purgeur aussitôt que le levier accote sur la poigné. Relâchez le levier qu'une fois le purgeur bien fermé. Manœuvrez le levier jusqu'à ce que la pression revienne et répéter au besoin. Toujours bien absorber l'huile et laver le purgeur ainsi que toutes l'huile visible avec du nettoyant à frein car l'huile est très corrosive.

Toujours débiter par purger le maître-cylindre en premier. Par la suite, effectuer la purge des étriers de freins. L'ordre se décide en suivant la durite de frein.



**\*\*\*Toutes les composantes de freins peuvent être remplacées par des composantes hautes performances. Il est fortement déconseillé et devrait même être interdit l'utilisation de levier relevable par pivot. Une manette à pivot pourrait se relever accidentellement et il serait alors impossible d'actionner le frein.**



# L'ENTRETIEN DES FREINS (SUITE)



Le niveau d'huile du réservoir doit être ajusté qu'au remplacement des plaquettes de freins. L'indicateur du niveau d'huile représente le niveau d'usure des plaquettes. L'ajustement du niveau d'huile doit se faire avec les pistons d'étrier entré au complet.

Les étriers doivent être nettoyés fréquemment. Pour bien laver, retirer les étriers et enlever les plaquettes. Faire tremper les étriers dans l'eau chaude savonneuse et bien frotter et laver avec une brosse. Bien assécher l'étrier et rincer au nettoyeur a frein. Appliquer un peu de graisse a étrier sur les pistons. Repousser les pistons à l'intérieur des étriers et essuyer le surplus de graisse. Replacer les plaquettes et les étriers en place. Ne pas oublier d'activer le levier de frein jusqu'à ce que les freins soient actif.



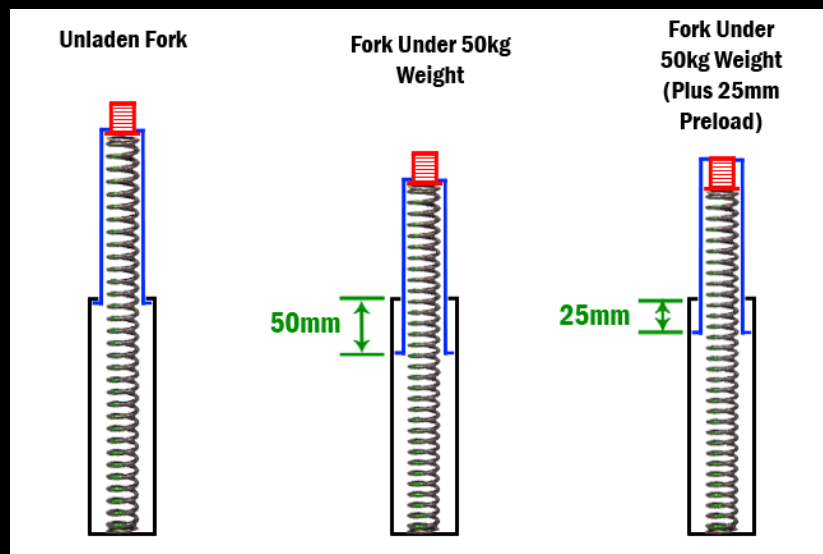
# SUSPENSION

Sans un bon contact avec le pavage, un pneu ne peut pas avoir une bonne adhérence. Un ajustement de suspension efficace est donc primordial afin d'assurer un contact optimal.

La majorité des suspensions avant et arrières offrent un ajustement de précharge via les ressorts, qui permet l'ajustement du "SAG" ainsi que de compression et rebond (aussi nommé « tension ») via les amortisseurs.

Un bon ajustement du "SAG" permet de balancer la moto selon le poids du pilote et assure une pleine utilisation des amortisseurs. C'est-à-dire la pleine course des amortisseurs.

La précharge fait référence à la quantité de force appliquée au ressort. Elle n'en modifie pas la tension. Elle en permet l'ajustement de la position lorsque le pilote est sur la moto. Le différentiel de précharge entre la suspension avant et arrière modifie le positionnement des masses. Trop de poids sur l'avant permet plus de traction mais cause du survirage. Trop de poids sur l'arrière accroît la traction lors de l'accélération mais cause du sous-virage. Il est donc toujours question d'équilibre et doit être ajusté selon le type d'utilisation.



# SUSPENSION (SUITE)

Les ajustements de compression et de rebond permettent de modifier la vitesse de la compression et de l'extension de la suspension lorsque la moto roule sur une bosse ou un trou ainsi que lors d'accélération et de freinage. L'ajustement se fait en réduisant ou augmentant le passage dans lequel l'huile circule à l'intérieur des composants de l'amortisseur. La valve de compression ajuste la vitesse que la suspension se compresse. La valve de rebond ajuste la vitesse d'extension de la suspension.



Plus la valve est ouverte, plus l'action va être rapide. Plus la valve est fermée, plus l'action va être lente. Ne jamais fermer entièrement une valve et surtout ne JAMAIS serrer ces vis. L'ajustement minimal ne devrait jamais être inférieur à 1/8 de tour à partir de la position fermée.

En ajustement de base, l'action doit être maintenue active afin que les pneus suivent le terrain mais dont l'action est contrôlée. Un juste milieu entre une suspension active et lente doit être maintenu.

Une suspension lente en compression offre un transfert lent donc un freinage fort et une accélération forte mais n'absorbera pas assez les bosses. Une suspension active/rapide en compression absorbera bien les bosses mais le transfert sera trop rapide donc la capacité de freinage et d'accélération sera réduite.

Une suspension lente en rebond offre une bonne sensation mais ne sera pas assez active pour conserver la traction avec le sol lors de l'extension de la suspension. Une suspension rapide/active en rebond conservera le contact des pneus avec le pavage mais donnera une mauvaise sensation de bateau dans les vagues et fera trop bouger/déplacer les masses en suspension ce qui déstabilise l'ensemble.



Encore une fois, un ajustement professionnel est fortement recommandé afin d'optimiser le comportement de votre moto selon votre utilisation.

# AJUSTEMENT DE LA POSITION DES COMMANDES

**Levier de frein avant :** L'élément le plus important au niveau de l'ajustement du frein avant, après vous avoir assuré que vos doigts se rendent au levier, est de vous assurer que vous n'activez pas l'accélérateur lors d'un freinage brusque et intense. Montez ou baissez le levier afin de permettre un freinage adéquat sans tourner l'accélérateur en même temps.

**Levier d'embrayage :** L'important est de vous assurer un accès rapide et fluide selon votre type de conduite. Pour un usage sur piste, assurez-vous que le levier d'embrayage est facilement accessible lorsque vous êtes en position de course.

**Pédale de changement de vitesse :** La façon d'ajuster la pédale de changement de vitesse est de la centrer par rapport à votre mouvement du pied pour monter et baisser les vitesses. L'effort du pied pour passer à une vitesse supérieure ou inférieure devrait être le même.

**Pédale de frein arrière :** La pédale de frein arrière devrait être légèrement plus haute que le mouvement naturel du pied vers l'avant pour activer le frein, de sorte que le freinage débute lorsque le pied est en position naturelle au-dessus du levier.

Peu importe les ajustements que vous faites, assurez-vous qu'elles n'entrent pas en conflit avec les autres composantes de la moto. Par exemple, le carénage et le réservoir dans le cas où vous changez l'angle du guidon et vous assurez du bon fonctionnement des commandes. Revoir l'ajustement des câbles d'embrayage et d'accélérateur si requis.



## ***BONUS #1:***

# ***LE BALAN DU PILOTE MOTOGP***

Une moto de course peut être représentée par un poids (le pilote) balancé sur deux roues avec des amortisseurs. La position du pilote est donc extrêmement importante. Il y a principalement trois ajustements qui influent sur la position du pilote : les « clip-ons » qui permettent d'ajuster la position des poignées, les « rearsets » qui permettent l'ajustement de la position des pieds et la selle qui permet l'ajustement de la position du pilote en hauteur ainsi que d'avant/arrière.

À part pendant les lignes droite, le pilote est constamment en appui sur ses jambes et ses bras afin de trouver le parfait balan en toute situation. Le pilote représente entre 35% à 40% du poids de la moto donc sa position sur la moto a une énorme influence. Nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus de détails :

[Balan du pilote MotoGP](#)



## ***BONUS #2:***

# ***SUSPENSION ARRIÈRE MOTOGP***

L'ajustement trop rigide du ressort transfère la charge directement au pneu. C'est la carcasse du pneu qui « agit » comme suspension. Cela crée une usure excessive du pneu. Un ajustement trop souple du ressort cause une oscillation du derrière ce qui transfère trop de poids sur le pneu arrière qui cause à son tour de l'usure excessive.

Un ajustement trop souple de la compression et du rebond permet à l'huile de circuler librement offrant moins de résistance au ressort mais n'absorbe pas adéquatement le mouvement de la moto. Cela crée une usure inégale du pneu.

Un ajustement trop rigide de la compression et du rebond restreint le passage de l'huile et offre une haute résistance au ressort. Cela transmet tous les mouvements de la moto et cause le pneu à perdre le contact avec la chaussée. Cela crée aussi une usure inégale du pneu.

Nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus de détails :  
[Suspension arrière MotoGP](#)



## ***BONUS #3:***

# ***PNEU BRIDGESTONE MOTOGP***

Afin d'optimiser les performances et permettre aux pneus des motos du MotoGP de résister au dur traitement des différents circuits, Bridgestone adapte les pneus pour chacun des circuits. Les pneus asymétriques permettent de chauffer davantage d'un côté que de l'autre.

Nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus de détails :

[Pneus asymétriques](#)



# ***BONUS #4: MOTOGP, SORTIR LA JAMBE AU FREINAGE***

Valentino Rossi a popularisé cette technique en 2005. Bien qu'aucune raison officielle et définitive explique ce comportement, le vidéo suivant confirme et dément quelques théories. Il permettrait, entre autres, de donner confiance au pilote et de déplacer le centre de gravité afin de mieux contrôler la glissade. Bon visionnement!

[Sortir la jambe lors du freinage](#)



## ***BONUS #5:***

# ***USURE DES PNEUS SUR LA PISTE***

**Pneu froid** : Causé par un pneu trop gonflé. La zone en contact avec la chaussée est trop petite ce qui génère une hausse de température seulement en surface alors que la carcasse du pneu demeure plus froide. Le symptôme principal est que la gomme se détache en écailles profondes plus ou moins la largeur d'un ongle.

**Pneu chaud** : Causé par un pneu sous-gonflé. La zone en contact avec la chaussée est trop grande ce qui génère une hausse de température de la carcasse et la surface du pneu surchauffe. Le symptôme principal est similaire à celui du pneu froid mais la gomme se détache plus facilement. Les écailles sont moins profondes et il est impossible de glisser son ongle en dessous. Il est aussi possible de voir l'effet de la force centrifuge sur les marques de pneus fondues.





## ***BONUS #5:***

# ***USURE DES PNEUS SUR LA PISTE (SUITE)***

Les images suivantes montrent tous des irrégularités d'usure de pneu causées par un mauvais ajustement de la suspension. Afin de déterminer si l'usure est dû à la pression ou la suspension, voici quelques questions à vous poser :

- 1-Est-ce que vos ressorts ont la bonne tension selon votre poids?
- 2-Est-ce que l'irrégularité est uniforme en largeur?
- 3-Est-ce que l'usure est continu autour du pneu?
- 4-Si pneus à rainures, est-ce que les côtés sont relevés?

## ***BONUS #5:***

# ***USURE DES PNEUS SUR LA PISTE (SUITE)***

Un problème de géométrie cause aussi une usure irrégulière du pneu avant.

Un poids **insuffisant** sur l'avant empêche ce dernier d'atteindre la bonne température. Cela donne l'impression que le pneu pousse et glisse vers l'extérieur au lieu de rouler lorsque le pilote actionne l'accélérateur. Cela cause des petites écailles entre 5mm et 10mm situées entre le centre du pneu et la bordure sur toute la circonférence.

Un poids **trop important** sur l'avant donne l'impression que le pneu s'affaisse sur la chaussée au lieu de rouler. Cela cause une usure uniforme très abrasive sur le premier tiers du pneu à partir de la bordure.



## ***BONUS #5:***

# ***USURE DES PNEUS SUR LA PISTE (SUITE)***

**Décoloration / pneus bleus** : Afin de maintenir la souplesse des pneus, ces derniers contiennent de l'huile. L'huile remonte à la surface lorsque le pneu refroidi après avoir monté en haute température lors d'une session sur piste. Lors de la prochaine sortie, l'huile de surface disparaîtra en frottant sur la chaussée. C'est ce qu'on appelle un « cycle de chauffe ». Plus il y a de cycle de chauffe, plus l'huile qui permet la souplesse du pneu disparaîtra et moins le pneu sera efficace.

L'image à droite montre une usure pour une longévité optimale du pneu. Ceci dit, Il n'y a pas d'usure parfaite de pneu. Tout dépend de l'utilisation que vous en faites. Certains pilotes sacrifient la longévité pour la performance.

Nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus de détails concernant l'usure des pneus: [Usure des pneus sur la piste](#)



# ***BONUS #6: COMPARAISON COUVERTURES CHAUFFANTES***

L'utilisation de couvertures chauffantes est fortement recommandée pour les pneus de type slick afin de permettre une adhérence optimale rapidement. Afin de déterminer un bon produit, plusieurs facteurs doivent être considérés dont la rapidité de chauffage, l'uniformité du chauffage, la profondeur du chauffage (pneu et jante), la qualité de fabrication, les fonctionnalités et la portabilité.

Nous vous invitons à visionner le vidéo suivant pour plus de détails :

[Comparaison couvertures chauffantes](#)



## ***BONUS #7:***

# ***RÉTROACTION AU PILOTE MOTOGP***

Le vidéo suivant est intéressant et montre de quelle façon les pilotes en MotoGP reçoivent diverses informations via leur tableau de bord :

[Rétroaction au pilote MotoGP](#)



# CONCLUSION

À chaque année, le 16 mars marque le début de la saison de moto. Soyez prudent, le bitume est encore froid, les routes ne sont pas encore balayées et nos réflexes ne sont pas encore au point, sans négliger les automobilistes qui ne sont plus habitués de nous voir. Restez vigilants. Un rapport de la SAAQ a révélé que la majorité des accidents de moto surviennent alors que le motocycliste est seul sur sa monture. Soyez prudent: <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-comite-securite-moto.pdf>

Un cours avec Pete Moto vous permettra d'améliorer/peaufiner vos techniques et par conséquent augmenter la confiance que vous avez en vous-même et votre moto. Vous piloterez donc votre moto de façon plus sécuritaire dans toutes les situations. Notez que plusieurs assureurs couvrent les journées de piste lorsque ceux-ci se font dans le cadre d'une formation. Certains assureurs vont même jusqu'à vous donner un rabais suite à cette formation. À ce titre, renseignez-vous auprès de J.A. Lemieux Pete Moto a une entente avec eux. Appelez-les -888-833-2266

Allez suivre la page YouTube de Pete Moto!!!

[YouTube Pete Moto](#)



Ainsi que sa page Instagram!!!  
[@pete\\_moto\\_101](#)





# PETE MOTO



## Formation de perfectionnement moto (Approche personnalisée et ±7 heures de piste)



Vous voulez acquérir plus d'expérience pour améliorer votre conduite sur la route, vous êtes intimidés par les circuits ou vous voulez vous améliorer dans les courbes ? L'initiation à la piste est pour vous !

Pete Moto peut vous aider dans votre cheminement grâce à la formation et son approche hyper personnalisée. En groupe ou seul, il répondra à vos besoins sur le circuit de l'autodrome Montmagny et vous donnera toutes les connaissances nécessaires pour atteindre vos objectifs. La théorie et la pratique des techniques de conduite se feront Peu importe le niveau du pilote, Pete Moto s'aura s'adapter à votre niveau d'habileté et à vos capacités. Plus la journée avancera et plus vos compétences évolueront.

Journée typique :

- 8 h 00 - inscription
- 8 h 30 à 10 h 00 - Instructions théoriques et marcher le circuit à pied pour voir les subtilités du circuit
- 10 h 00 à 12 h 00 - Instructions pratiques sur circuit et théorie dans les puits
- 12 h 00 à 12 h 30 - Dîner pour tous les pilotes
- 12 h 30 à 17 h 00 - Instructions pratiques sur circuit et théorie dans les puits

Cette initiation à la piste est une formation de base conçue pour se familiariser avec le circuit, prendre connaissance des règles de conduite sur circuit, la signification des drapeaux, les entrées et sorties de piste, le trafic sur le circuit, le bon comportement sur le circuit et des conseils d'expert.

La mécanique de la moto doit être en bon état et pneus 50 % d'usure maximum.

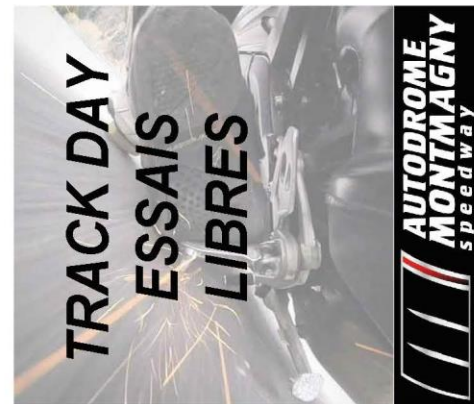
L'équipement de base requis, casque, manteau et pantalon, bottes qui protègent la cheville et gants qui recouvrent les poignets.

Premier cours à vie !



kerosene  
recrutement responsable





**PETE MOTO**



## ❖ DÉROULEMENT DE LA JOURNÉE ❖

### HORAIRE DE LA JOURNÉE \*

7h00 :	OUVERTURE DE LA BARRIÈRE
7h00 - 8h00 :	INSCRIPTION **
7h45 à 8h45 :	INSPECTION MÉCA. (OBLIGATOIRE)
8h45 :	RÉUNION DES PILOTES
9h30 à 12h30 :	ESSAIS LIBRES
12h30 à 13h00 :	DÎNER
13h00 à 17h00 :	ESSAIS LIBRES

### ÉQUIPEMENT PERSONNEL

HABIT DE CUIR COMPLET SOIT LE UNE (1) PIÈCE OU LE DEUX (2) PIÈCES AVEC FERMETURE ÉCLAIR COMPLÈTE, RENFORCÉE AUX ARTICULATIONS

PROTECTEUR DORSAL

BOTTES COUVRANT LES CHEVILLES

GANTS COUVRANT LES POIGNETS

CASQUE INTÉGRAL CONFORME AUX NORMES (DOT, SNELL, ETC.) ET NON-ABIMÉ

EAU, DÎNER, ESSENCE, ETC.

### INSPECTION MÉCANIQUE

CEs ÉLÉMENTS SERONT INSPECTÉS LORS DE L'INSPECTION MÉCANIQUE:

PNEUS (PRESSION, USURE)

AUCUN PRESTONE, REMPLACÉ PAR EAU DISTILLÉE + ADDITIF (WATER WETTER, MOCOOL, COOL-AIDE)

FREINS (FONCTIONNEMENT, USURE)

LUMIÈRES AVANT, ARRIÈRE ET CLIGNOTANTS (TAPÉS + ÉTEINTS / ENLEVÉS)

MIRROIRS (TAPÉS / ENLEVÉS)

POIGNÉE À GAZ (REVIENT SANS RESTRICTION)

TOUS LES MORCEAUX SONT ATTACHÉS SOLIDEMENT ET NE RISQUENT PAS D'ARRACHER EN ROULANT

NUMÉRO(S) SUR LA MOTO (RECOMMANDÉ)

NOTE:  
UNE MOTO QUI SUBIT UNE SORTIE DE PISTE OU UNE MODIFICATION (EX: CHANGEMENT DE PNEUS) DOIT OBLIGATOIREMENT REPASSER UNE INSPECTION MÉCANIQUE.

### INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

POUR TOUTES QUESTIONS OU POUR RÉSERVER UN TRACK DAY (ESSAIS LIBRES), CONTACTEZ PETE MOTO SUR FACEBOOK,  VIA L'APPLICATION "MESSENGER"  OU PAR COURRIEL À [MOTO.TRACK.PETE@GMAIL.COM](mailto:MOTO.TRACK.PETE@GMAIL.COM)

\* L'HORAIRE PEUT ÊTRE SUJET À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS.

\*\* PRÉVOIR 5 \$ / PERSONNE SUR LE SITE POUR LES ASSURANCES DU CIRCUIT.



POUR CEUX QUI DORMENT SUR LE SITE: CAMPING PERMIS LA VEILLE SUR LE SITE EN GAZON À CÔTÉ DE LA BARRIÈRE, MAIS PAS DANS LES PADDOKS.

# PETE MOTO



COMMANDITAIRES

