



***INFO-PRATIQUE***

***PETE***

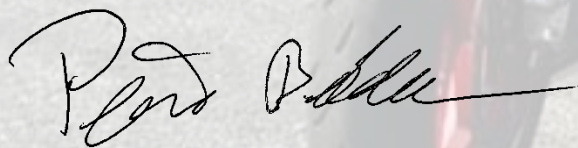
***MOTO!!!***

# ***INTRODUCTION***

Le but de ce cours est de vous familiariser aux limites de votre moto, ainsi que les vôtres, en plus de gagner en confiance et d'être apte à gérer des situations d'urgence.

Nous parlerons de la bonne position, la bonne technique et les façons de lire la route et les courbes. Notre but est de faire de vous de meilleurs conducteurs en plus de conduire en toute sécurité sur la route et sur les circuits.

Bonne lecture!



En collaboration avec: Israël Gosselin,  
Claude Proulx et Joffrey Bélanger



# LA MOTO

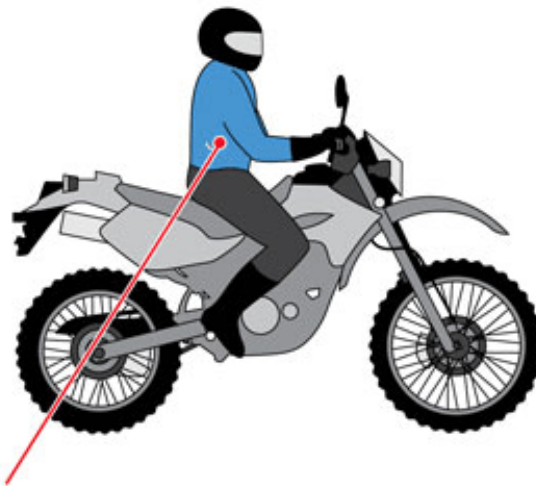
Lorsque vous conduisez votre moto, vous devez garder en tête que votre moto est une extension de vous-même. Vous devez ressentir les réactions et le “feedback” qu’elle vous transmet lors de changements de comportement sur les irrégularités de l’asphalte, ou par rapport au vent et conditions climatiques. Les routes (ou les pistes) que vous empruntez ne vont pas toutes procurer les mêmes sensations dans le guidon et le siège de votre moto. Le “feeling” de la moto est un atout majeur à utiliser, puisqu’en ressentant la route et la moto, vous serez plus en mesure d’adapter votre vitesse en restant dans votre zone de confort, sans dépasser les limites de la moto. Que ce soit par les pneus, la suspension, les freins, la vibration du moteur ou la façon d’ouvrir les gaz, la moto vous communique des informations en temps réel et vous devez y être attentifs.

Vous devez aussi vous habituer à prévenir et anticiper les situations de conduite plutôt que d’être réactif. Sur la route, les dangers sont partout, de là l’importance d’être constamment sur ses gardes. Être attentif et aux aguets peut vous garantir une sortie ou un voyage sécuritaire et sans accrocs.

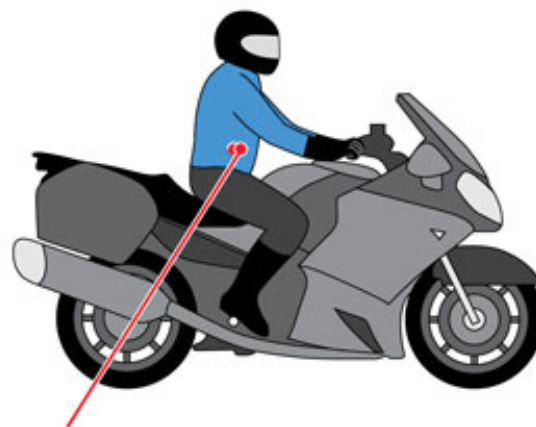
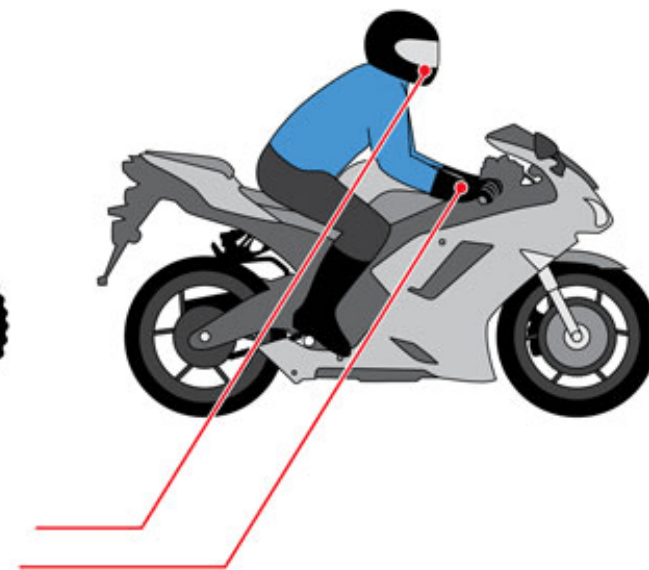


## ***LA POSITION HORS-PISTE***

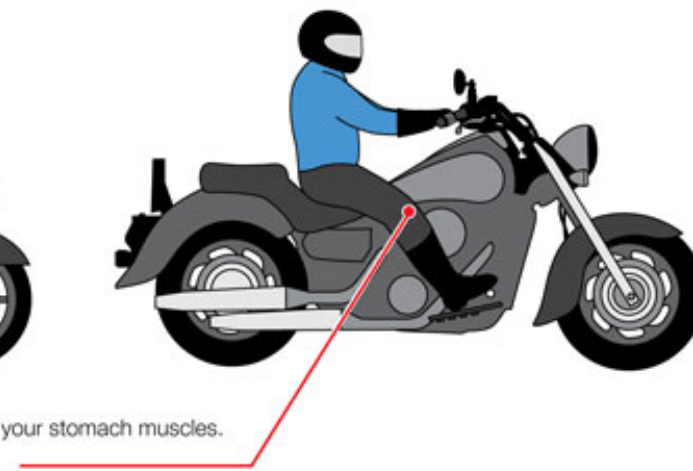
La position de conduite à adopter sur la piste versus la route est similaire mais comporte quand-même de petites différences. Sur la route on adopte une position un peu moins agressive que sur la piste. Cependant, même si on roule relaxe, on doit garder une position qui favorise les gestes vifs et précis si la situation se présente.



Sit well forward.  
Keep your head up and point your chin in your direction of travel.  
Relax your arms and place minimal weight on your wrists.



Keep your back relaxed and support your weight with your stomach muscles.  
Grip the motorcycle firmly with your legs and knees.



## ***POSITION SUR PISTE***

Sur la piste on se doit d'être plus agressif dans notre position et sortir plus de la moto en virage pour changer le centre de gravité, ce qui influencera le comportement de la moto et nous permettra d'avoir plus de vitesse en virage et plus de stabilité à la relance en sortie de virage.

Rappelez-vous de ne pas forcer et de rester détendu. Forcer pour rien brûle de l'énergie et vous empêche d'être fluide dans vos gestes. Autre fait important: **une moto se conduit avec les pieds!** Vous devez pousser avec votre pied intérieur sur le repose-pied. Lorsque vous faite un changement de direction, comme un virage en S, vos pieds vont initier le mouvement. Poussez sur le repose-pied extérieur afin de vous aider à vous déplacer vers le virage!



**NO**

A close-up photograph of a rider's foot on the inner footpeg of a motorcycle. The background is a solid red color.

**YES**

A close-up photograph of a rider's foot on the outer footpeg of a motorcycle. The background is a solid cyan color.

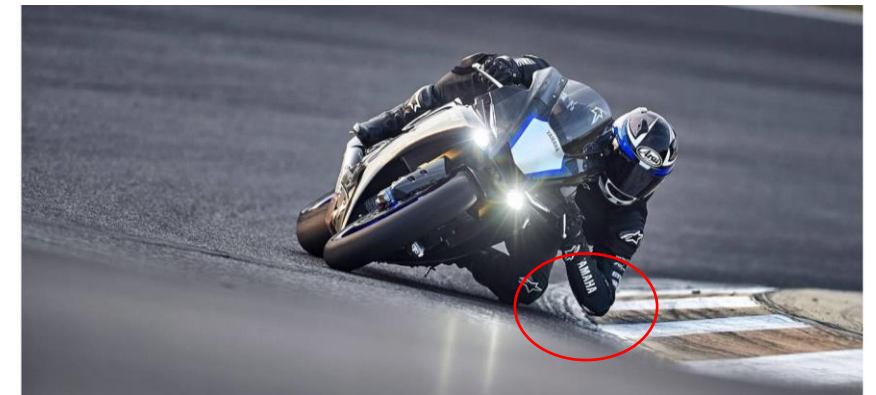
# ***POSITION SUR PISTE***

## ***(SUITE)***

Vous devez regarder loin, et utiliser votre corps pour transférer votre poids en sortant la fesse, et ainsi contrôler le centre de gravité par le transfert de masse. Vous devez sortir de la moto pour changer le centre de gravité et la moto donnera l'impression de "tomber" dans le virage.

Le coude qui est vers l'intérieur du virage doit pointer loin vers le virage, ce qu'on appelle "l'attaque du coude".

En même temps, vous devez modifier la position de votre main à l'intérieur du virage. Votre main ne doit plus être perpendiculaire au guidon et le tenir comme un marteau, on doit pivoter sa main pour tenir le guidon comme un tournevis, avec la main en "V". En utilisant cette position, votre coude sera forcé de descendre et votre épaule ouvrira d'elle-même. L'épaule doit suivre et la tête doit pointer loin dans la direction où vous voulez aller. Vous devez barrer votre jambe extérieure en utilisant votre talon que vous venez barrer sur le repose-pied pour vous retenir. Vous pouvez aussi barrer votre genou dans le réservoir pour vous retenir et ainsi économiser de l'énergie et moins faire forcer votre jambe intérieure.



# ***POSITION SUR PISTE***

## ***(SUITE)***



Vous devez sortir la fesse de façon perpendiculaire à la moto et non en collant le réservoir et en tournant autour. Ce geste fermera le haut de votre corps et vous empêchera d'attaquer le virage convenablement, bloquera le mouvement de votre tête vers la sortie du virage et forcera votre moto à être trop inclinée, ce qui vous fera frotter beaucoup plus que le genou sur l'asphalte...

Vous devez garder un espace entre votre bassin et le réservoir pour pouvoir sortir de la moto de façon linéaire. Imaginez-vous qu'il y a une ligne qui traverse le siège de droite à gauche et vous devez la suivre pour ne pas "tordre" votre position.

Lorsque vous vous déportez sur la moto, dites-vous que vous avez aussi une ligne qui traverse le centre de la moto, de l'avant vers l'arrière, et qui vous sépare aussi en 2 hémisphères (gauche et droit). Vous devez déporter votre corps pour sortir de cette ligne centrale, et le faire avec tout votre corps en ciblant plus le haut de votre corps. Vous aurez ainsi beaucoup plus d'impact sur la direction où vous voulez aller, que si vous restez droits. Et ce, sans avoir besoin de vous battre autant avec la moto. En contrepartie, c'est une conduite plus physique donc plus énergivore.



## ***POSITION SUR PISTE (SUITE)***

Le changement de position lors de l'accélération et du freinage aura un gros impact sur la réaction de la moto. Essayez d'écraser un gâteau sur votre réservoir d'essence lors de l'accélération et tentez de cacher votre casque derrière la bulle. Au freinage, tentez de vous reculer sur le siège afin de conserver la roue arrière bien ancrée au sol.

## ***LE REGARD!!!***

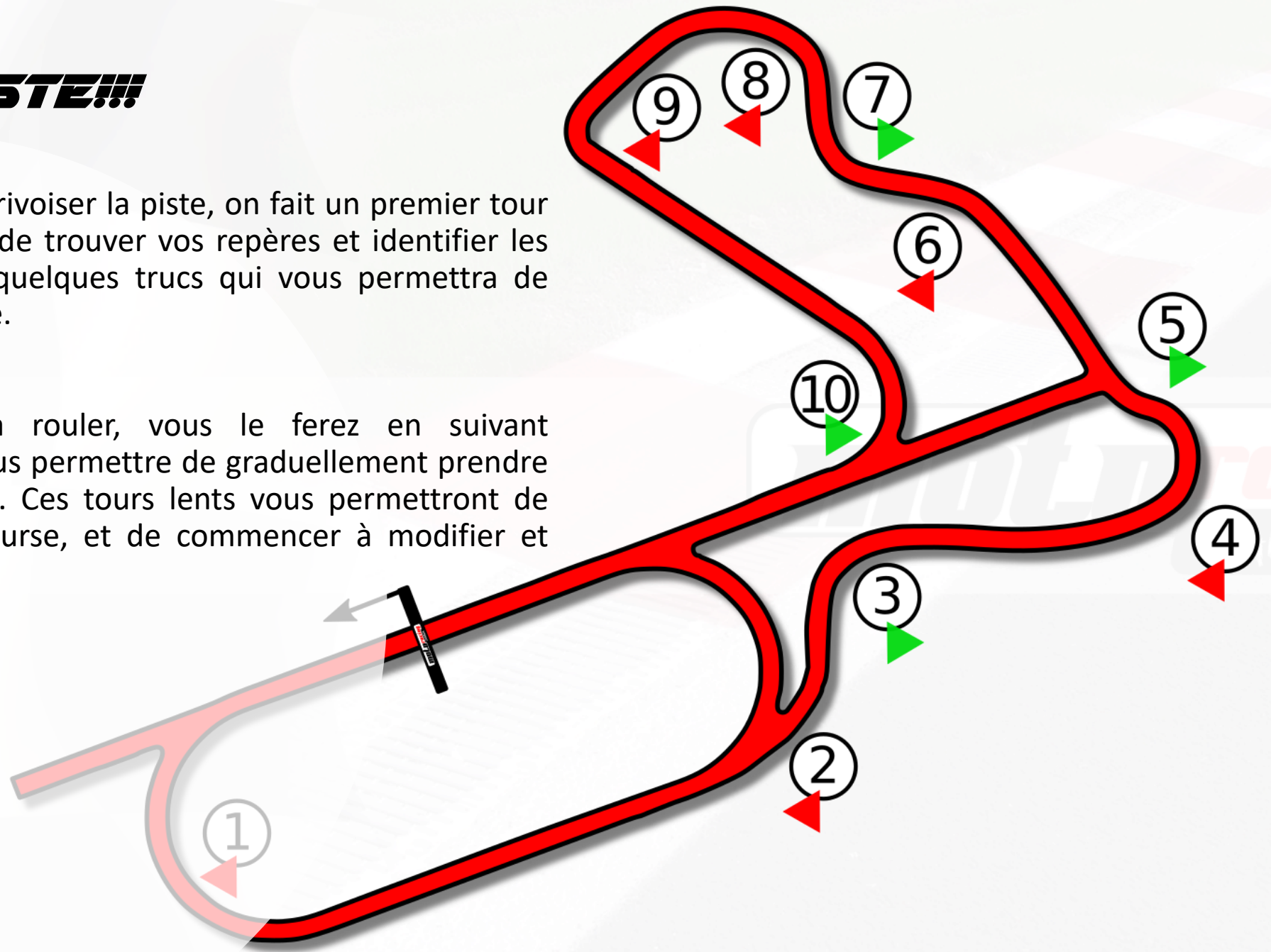
Ce sont vos yeux qui contrôlent la direction où vous voulez aller. C'est la raison pour laquelle on se doit de regarder loin, avec des points de repères définis, ce qui rendra votre conduite plus fluide et plus régulière. Vous devez regarder le plus loin possible en virage, pour que vos yeux soient l'élément qui dictent la direction du reste de votre corps et où la moto doit aller. Vous aurez le réflexe de garder votre tête en ligne avec l'horizon, c'est à dire dans la bulle de la vitre, ce qui fera que vous aurez une position "twistée". Ne mettez pas l'emphasis sur le fait de toucher le sol avec votre genou. Oui le feeling est plaisant au début, et vous aurez envie de brûler des "pucks" mais ça ne sert qu'à savoir où on est par rapport au sol, donc ce n'est qu'un repère en quelque sorte. En le faisant de la bonne façon ça vous aidera à ouvrir l'épaule pour attaquer le virage, mais vous devez faire attention de ne pas tourner autour du réservoir!



## ***LEÇON 1: LA PISTE!!!***

Pour pouvoir adéquatement apprivoiser la piste, on fait un premier tour en marchant. Cela vous permet de trouver vos repères et identifier les irrégularités, en plus d'obtenir quelques trucs qui vous permettra de maîtriser plus rapidement la piste.

Lorsque vous commencerez à rouler, vous le ferez en suivant l'instructeur, lentement, pour vous permettre de graduellement prendre confiance et mémoriser la piste. Ces tours lents vous permettront de mieux apprendre la ligne de course, et de commencer à modifier et travailler votre position.



# **LEÇON 1: LA PISTE!!!**

## **(SUITE)**

La familiarisation avec la piste se fera habituellement avec les autres élèves. Vous occuperez différentes positions dans la file afin que l'instructeur puisse vous évaluer durant vos tours de piste. Il faut rester en ligne en tout temps. Si toutefois vous devez vous arrêter, levez votre bras gauche et on s'occupera de vous.

Rappelez-vous qu'il n'y a pas de mauvaises questions, et si vous ressentez un inconfort, faites-en part à votre instructeur. Vous êtes ici pour apprendre et prendre confiance. L'instructeur s'arrêtera de temps à autre en bordure de piste pour prodiguer des conseils et pour faire des ajustements à votre position.



# LEÇON 2: VIRAGE ET LIGNES DE COURSE

En entrée de virage on se prépare à amorcer le virage. On inscrit la moto en virage et on commence à incliner la moto.

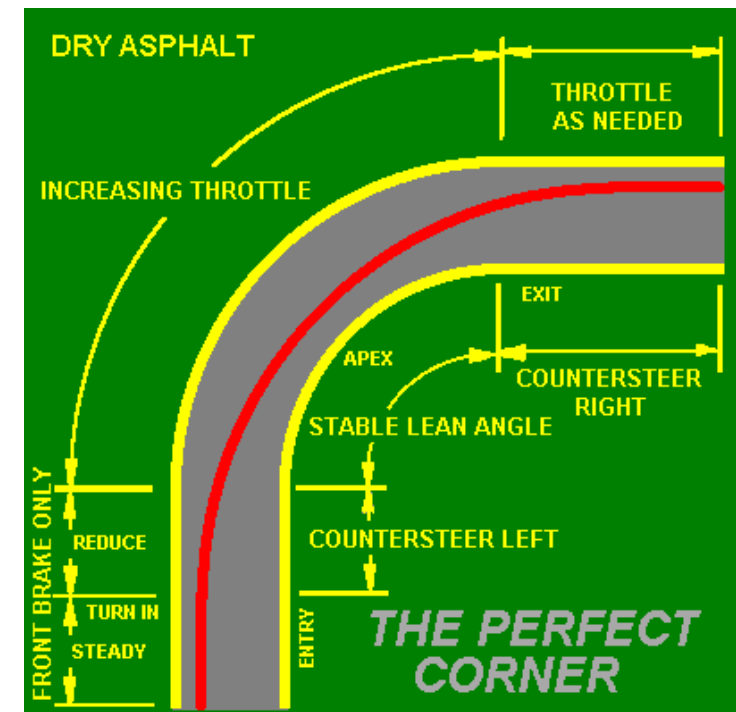
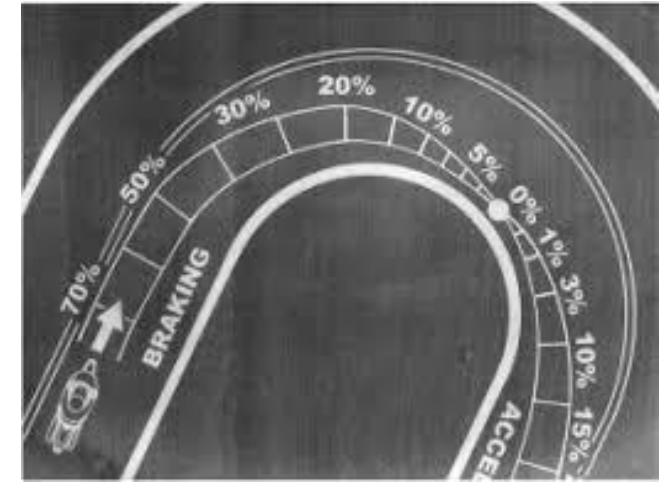
Le point du virage où vous serez le plus à l'intérieur du virage est l'apex. C'est le point où se termine la décélération et où commence l'accélération. Ce point sert de relance pour bâtir de la vitesse en sortie de virage.

La sortie du virage marque la fin de l'inclinaison de la moto on se place pour avoir le maximum d'adhérence pour l'accélération.

Ce qu'on appelle « la ligne de course », est la ligne "parfaite" qui vous offre la meilleure inclinaison en favorisant l'adhérence et la vitesse maximale pour faire les meilleurs temps possibles. Cette ligne peut changer en fonction du trafic et des conditions météo.

Ligne intérieure: trop serrée, minimise la vitesse et l'inclinaison.

Ligne extérieure: trop large, plus sale, et moins d'inclinaison donc risque de chute et de sortie de piste si vous ne diminuez pas votre vitesse.

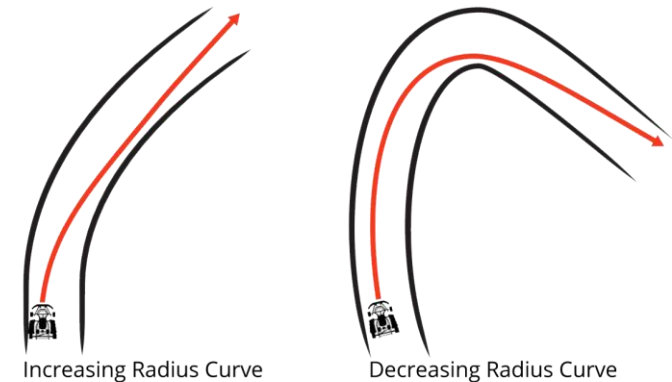
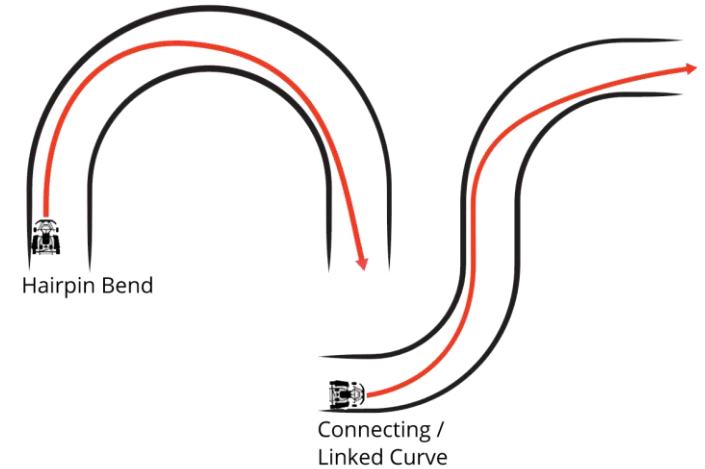
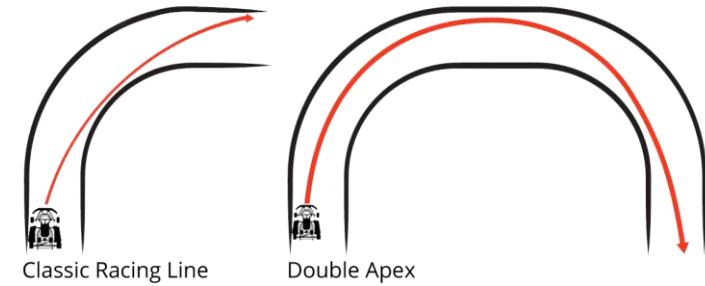


## **LEÇON 2: VIRAGE ET LIGNES DE COURSE (SUITE)**

Pour identifier vos repères, n'oubliez pas de les suivre du regard. Imaginez une ligne entre chacun des points de repères et regardez toujours loin devant pour une meilleure fluidité en courbe.

Cette piste contient plusieurs virages subséquents, et des virages en S. La technique consiste à retarder l'entrée en courbe, ce qui retardera votre apex (point où vous serez le plus à l'intérieur de la courbe) donc repositionnera votre sortie au centre. De cette façon, vous pourrez entrer dans la deuxième courbe au bon endroit, avec une meilleure relance.

**TRUC :** Diviser la piste en sections et travailler votre technique par secteurs, vous permettra d'assimiler la piste plus rapidement et facilitera votre apprentissage.



## **LEÇON 3 : FREINAGE ET ACCÉLÉRATION**

Que ce soit en freinage ou en accélération, les deux roues doivent être en contact avec le sol pour un maximum d'efficacité.

Pour la majorité des pilotes, seulement le FREIN AVANT doit être utilisé, combiné avec la rétrogradation. Lors de l'entrée en courbe, votre freinage et votre rétrogradation doit être complétée pour une entrée en courbe plus stable. Le frein arrière sera utilisé plus tard en conditions plus "expertes".

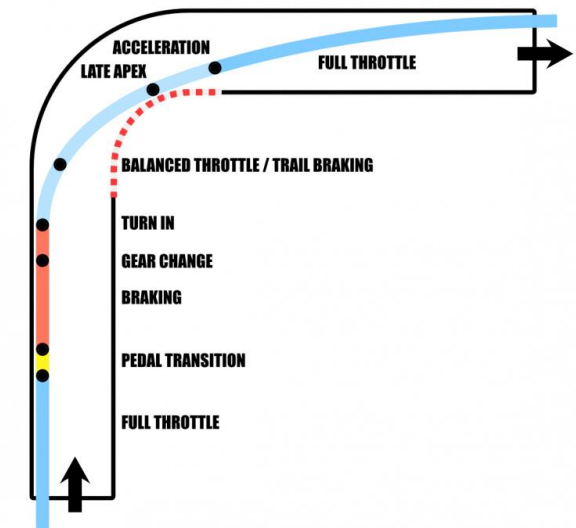
Pour les premiers tours, vous resterez au même rapport et utiliserez légèrement le frein avant, au besoin. Nous allons nous concentrer sur la technique et l'assimilation de la piste. Tentez de vous habituer à freiner à deux doigts afin de conserver un contrôle sur votre poignée avec le reste de votre main.



## LEÇON 3 : FREINAGE ET ACCÉLÉRATION (SUITE)

En approche de virage on prend notre position adéquate pour tourner, comme décrite précédemment. On favorise le freinage en ligne droite mais il est possible de freiner fort en ligne droite et de relâcher progressivement le frein avant jusqu'en milieu de virage. On appelle cette façon de faire le « trailbraking ». Cela permet de rentrer plus fort dans le virage et de perdre moins de temps à se laisser rouler au neutre avant de relancer les gaz. Pour être plus rapide, vous devez faire la transition vers l'accélération aussitôt que le freinage est complété. Juste avant de relâcher le frein, redonnez un filet de gaz pour retendre la chaîne qui s'est détendue lors du freinage. En appliquant cette technique, vous réduirez grandement le risque de faire glisser l'arrière de la moto lors de la relance, et vous garderez la fluidité requise dans la transition freinage/accélération.

SI VOUS SORTEZ DE PISTE ET VOUS VOUS RETROUVEZ SUR LE GAZON, NE TOUCHEZ PAS AU FREIN AVANT. GARDEZ VOTRE CALME ET APPUYEZ LÉGÈREMENT SUR LE FREIN ARRIÈRE POUR VOUS RALENTIR.



## **LEÇON 4 : COMPOSER AVEC LE TRAFIC**

**NE VOUS PRÉOCUPEZ PAS DE CE QUI SE PASSE  
DERRIÈRE.** Ceux qui dépassent doivent s'assurer  
que c'est fait de façon sécuritaire. Donc si vous  
entendez une moto derrière vous, gardez votre  
ligne et le pilote qui vous suit vous dépassera au  
moment opportun. Vous devez éviter de  
zigzaguer et d'avoir des lignes erratiques.



# **LEÇON 5: POSTURE ET TECHNIQUES DE MANOEUVRES**

Rappelez-vous de ne pas forcer et de rester détendu. Forcer pour rien brûle de l'énergie et vous empêche d'être fluide dans vos gestes. N'oubliez pas l'importance des pieds dans la conduite d'une moto!!

Regarder loin et utiliser votre corps pour transférer votre poids en sortant la fesse, et ainsi contrôler le centre de gravité par le transfert de masse.

Pour bien assimiler ce que vous avez appris, la clé c'est la pratique, donc profitez du fait que nous offrons beaucoup de temps de piste pour créer de bons réflexes et pour pratiquer la bonne technique sans avoir à y penser. Profitez-en pour développer de nouveaux réflexes!

Position to hold  
the handlebar

Position of  
your bottom

Position of  
the arms

The legs





## ***L'OBTENTION DU DIPLÔME DE RÉUSSITE DU COURS***

---

Lorsque le cours est terminé et l'avec l'approbation des instructeurs, les élèves qui auront acquis toutes les manœuvres de conduite de sécurité sur circuit obtiendront leur diplôme de réussite.









Ce diplôme vous donnera accès à toute la gamme de journée offerte sur le circuit. Il y a entre autres des journées de type « track day » ou « open track », disponibles tout au long de la saison et bien évidemment, plusieurs journées de cours de plusieurs niveaux; avancés, intermédiaires et débutants.

Plus vous roulez sur le circuit et plus vous prendrez confiance en vous et qui sait, deviendriez-vous un pilote de course chevronné qui participera à des courses amateurs ou professionnelles.



## ***LES DRAPEAUX!!***

Lors d'évènement de toute sorte sur le circuit, différents drapeaux seront visibles à quelques endroits stratégiques sur le circuit. Vous devez les mémoriser pour que l'évènement se déroule en toute sécurité pour les pilotes, instructeurs et spectateurs. Voici les drapeaux :

-  VERT : On roule, tout va bien !
-  JAUNE : Attention, ralentir aucun dépassement et on reste sur la piste.
-  BLEU : Pilote plus rapide derrière vous.
-  ROUGE ET JAUNE : Débris sur la piste ou piste glissante.
-  ROUGE : Ralentir, interruption de l'évènement et on entre aux puits.
-  NOIR : Avertissement, le pilote doit entrer immédiatement aux puits.
-  BLANC : Avant dernier tour.
-  DAMMIER : Gagnant de la course.



Pensez à être sécuritaire avant d'être rapide.

## ***CONCLUSION***

Respirez et détendez-vous. Ne vous crispez pas, même si on le fait par défaut. Répétez-vous de rester détendu.

Pliez les coudes, gardez les bras détendus, le dos légèrement courbé et tenez votre guidon normalement. Regardez loin devant vous, souvenez-vous que vous irez à l'endroit où vous regardez.

Sur une piste, vous ne devez pas regarder derrière vous ou faire vos angles morts, tout se passe en avant de vous. Les pilotes qui vous dépassent vont se charger de le faire proprement et sécuritairement. Vous les entendrez arriver derrière vous, gardez donc votre ligne de course et ne changez pas vos lignes pour bloquer le pilote derrière vous. Ce n'est pas une course, on roule pour apprendre et pour le plaisir donc il est inutile de se battre en piste!



# 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 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.

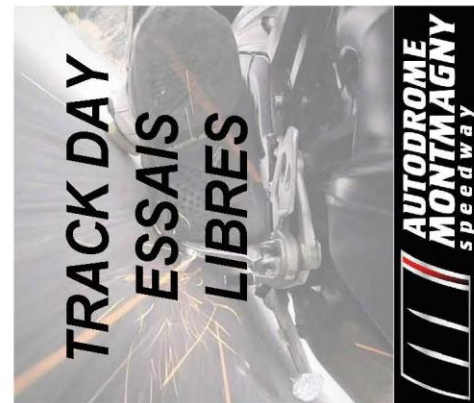


L'équipement de base requis, casque, manteau et pantalon, bottes qui protègent la cheville et gants qui recouvrent les poignets.



Premier cours à vie !





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 PADDOCKS.

# PETE MOTO



COMMANDITAIRES

