

DOSSIER

DÉBUTER SUR CIRCUIT

Tous les conseils pour se lancer

Tu rêves de poser le genou par terre ? Le circuit t'attire mais t'effraie aussi un peu ? Mj a concocté ce dossier initiatique pour guider tes premiers pas en bottes racing. Ne résiste plus à l'appel du vibreur !

PAR BERTRAND THÉBAULT, ZEP ENAULT ET MICHAEL LEVIVIER, PHOTOS YPLC

22

ESSAI

SPORTIVE OU ROADSTER : LAQUELLE POUR DÉBUTER SUR CIRCUIT ?

Les 600 s'affrontent sur la piste d'Alès. Alors, sportive ou roadster ? Le verdict tombe. Et pas seulement...

26

TECHNIQUE

PRÉPARER SA SPORTIVE POUR LA PISTE

Pour se faire plaisir sans se ruiner, les bons conseils pour optimiser sa moto.

28

GUIDE D'ACHAT

TOUTES LES 600 SPORTIVES DEPUIS 2000

Une 600 sportive pas trop chère et pas trop vieille, c'est possible !

30

PRATIQUE

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR DÉBUTER SUR CIRCUIT

Rouler sur circuit ne s'improvise pas. Le mode d'emploi à étudier avant de vous élancer...

32

OÙ ROULER ?

LE GUIDE DES CIRCUITS DE VITESSE EN FRANCE

21 circuits accueillent stages, journées de découverte et n'attendent que vous.



HONDA
CBR 600 RR
1'23"46



DUEL AU SOLEIL Lieu de l'affrontement : les 2 km du circuit d'Alès (voir p. 32).

Un roadster 600, pour la piste, c'est facile et accessible. Mais une sportive 600 semble plus efficace. Genre de dilemme... Nous avons fait tester l'un et l'autre à un bon rouleur mais apprenti pistard.

SPORTIVE
OU ROADSTER

LAQUELLE POUR DÉMARRER SUR CIRCUIT ?

ARRER SUR CIRCUIT ?

PAR MICHAËL LEVIVIER,
PHOTOS YUD POURDIEU LE COZ



HONDA
HORNET 600
1'26"50

L'expression *rouler comme une merde prend tout son sens*, lâche Pierre, entre joie et dépit, après sa première session sur circuit. Pour savoir, entre sportive et roadster, quelle était la moto la plus adaptée pour débuter sur circuit, il nous fallait un débutant. S'il découvre la piste, Pierre "envoie du gros" sur route. 39 ans au compteur, dont vingt-trois au guidon d'une moto, il roule sur une KTM Super Duke et aime parfois « péter un câble ». Le profil idéal du mec qui se doit d'essayer la piste. Le profil de beaucoup de motards. Comme le reconnaissent en cœur Christophe et Jean-Jacques, deux mordus rencontrés à Alès venus prendre leur dose mensuelle de circuit : « *Quand t'as goûté à la piste, tu fais moins le con sur route. Avant, tu croyais que t'étais un pilote. En fait, rien du tout !* »

Franchir le cap

Le chant des vibreurs et du slider qui râpe sur le bitume vous a envoûté : vous allez essayer le circuit. Oui mais avec quelle moto débuter ? Un roadster ou une sportive ? Quelle que soit votre habitude des grosses cylindrées, une 600 cm³ suffira largement pour découvrir la piste et s'accoutumer à cet environnement très différent de

la route. Les secondes au tour se gagnent plus en peaufinant ses trajectoires et son pilotage qu'avec des hordes de canassons... inexploitable. C'est pourquoi nous avons décidé de confronter une CBR 600 RR et une Hornet 600, deux motos représentatives de leurs catégories respectives et qui partagent exactement le même moteur. Nos montures sont restées en 100 ch et nous les avons toutes deux équipées de Bridgestone BT15 afin de pouvoir mieux nous concentrer sur leurs styles différents.

Les qualités dynamiques des roadsters modernes suffisent pour découvrir le circuit. L'absence de réglages de suspension sur certains peut éviter de se perdre. Mieux vaut s'aguerir d'abord à l'art du pilotage. Quant au surcroît de précision qu'offrent les trains avant des sportives, il sert surtout les pilotes expérimentés. Pour un débutant, la différence majeure entre un roadster et une sportive réside dans la position de conduite plus que dans les performances. L'important est de débuter avec une moto sur laquelle vous vous sentez à l'aise, sportive ou roadster. Pierre, qui n'a jamais possédé de sportive, a apprécié la position na-

SUR CIRCUIT

La position est déterminante, autant pour la performance que pour la sécurité. Telcou, organisateur de stages de pilotage, explique à Pierre, notre néophyte, à bien se tenir sur la moto (et à table aussi).



AVANTAGES

- * Une position de conduite adaptée au déhanchement
- * Une garde au sol supérieure en virage
- * Un peu plus de protection et de performance
- * Un châssis plus précis

INCONVÉNIENTS

- * Le coût supérieur à l'achat et en cas de chute
- * Une position plus contraignante au début

Sportive Neuve ou d'occase, c'est le top



MINIVIEW

Jean-Jacques, 41 ans roule en R6

Jamais tout seul

Comment as-tu débuté sur circuit ?

Il y a dix ans, je suis allé rouler tout seul à Lédénon pendant une journée libre. Je me suis fait peur et j'ai chuté au bout d'une heure. Je m'étais juré de ne pas retourner sur circuit tout seul. Il y a trois ans, avec mon pote Christophe - qui vient de vendre sa R6 pour une ZX-10R -, j'ai repiqué au truc. Depuis, on essaye de rouler sur circuit au moins une fois par mois. Et c'est top !

Quels conseils donnerais-tu à un débutant ?

De ne jamais aller rouler sur circuit sans être accompagné. Si tu chutes, ça devient tout de suite compliqué. C'est plus sympa à deux, et puis tu partages les frais de transport. Surtout, la piste, ça ne s'improvise pas. L'idéal est de commencer par un stage avec sa moto.

CBR 600 F OU RR : 0"42 D'ÉCART !

4 290 € et seulement 0,42 seconde au chrono sur la piste d'Alès séparent la CBR 600 RR modèle 2007 (1'23"46) d'une CBR 600 F modèle 2000 préparée piste (1'23"88). Cette CBR d'occase, c'est celle de Thomas, essayeur à MJ. Il a déniché sa sportive dans une casse, à 4 000 €, il y a deux ans. Il l'a équipée de polys, amélioré les suspensions (EMC à l'arrière, ressort de fourche et huile WP), raccourci la démultiplication finale (pas de débridaire) et opté pour une paire de commandes reculées. Il a également fait en sorte de conserver clignos, phare, feu, plaque et rétros. Coût de la prépa : 2 700 €. Au total, l'équivalent du prix d'un roadster neuf, en somme...



FILE INDIENNE

Ce ne sont pas dix-sept apprentis pilotes appliqués sur des Hornet, mais Telcou qui dessine la trajectoire idéale sur le circuit d'Alès. Une fois préparés, les roadsters peuvent être de bonnes motos d'apprentissage pour la piste.

AVANTAGES

- * Une position de conduite moins déroutante pour le débutant
- * Le bras de levier supérieur du grand guidon
- * Pas de carénage à remplacer en cas de chute

INCONVÉNIENTS

- * Une garde au sol généralement moins bonne
- * Une position déhanchée moins naturelle
- * Un train avant moins précis

Roadster Plus accessible, mais moins adapté à la piste



► turelle de la Hornet. Rouler sur circuit brouille les repères habituels de la route. Sur piste, tout est fait pour aller vite : piste large, bitume nickel, dégagements importants. Le temps d'adaptation n'est pas aussi rapide qu'on peut l'imaginer. Et puis, souvent, il y a des habitués que vous craignez de gêner. Le mieux est de démarrer par un stage de pilotage qui vous permettra d'appréhender le circuit

dans de bonnes conditions. Si le stage vous emballa, il sera ensuite temps d'investir dans une machine adaptée à la piste. Ne l'oubliez jamais : la piste, ça reste dangereux ; moins que la route, mais, tôt ou tard, les chutes sont au programme.

Le sport... en sportive

« J'ai eu un peu de mal, admet Pierre après coup. Mon ego en a pris un coup. Je croyais que je

franchirais le cap plus vite. Mais j'ai buté sur quelque chose, je n'arrivais pas à me lâcher dans certains virages. » Pourtant, Pierre n'a pas démerité. Il a tout donné, surtout au guidon de la Hornet qu'il a trouvée plus facile d'accès que la CBR, allant jusqu'à faire tout frotter avec un angle de tête accentué par une position non déhanchée typique des débutants. Le cours sur la position de conduite dispensé

par Telcou (pilote pro) était devenu indispensable pour que Pierre ne finisse pas par s'en coller une. « Sur les CBR (la 2007 ou la CBR 600 F de Tom, lire encadré), tu comprends à quel point les commandes reculées t'aident pour trouver plus facilement la bonne position, reconnaît Pierre. Sur le roadster, elle est plus naturelle mais tu sens que ta progression sera moins rapide que sur une sportive. Avec le roadster,

tu dois composer pour adapter la position. J'avais un peu de mal au début avec les sportives, mais sur la fin, y compris sur la vieille CBR de Thomas, je me suis vraiment fait plaisir. » A la fin de la journée, Pierre fait l'hélice. Il enquille les tours non-stop sur la CBR 600 F, et quand il descend de la moto, c'est avec une banane digne d'une bourre joebarteamesque ! Alors, sportive ou roadster ? Pour débuter,

le roadster suffira, c'est certain. Une SV 650, une ER-6n ou une FZ6 feront parfaitement l'affaire. D'ailleurs, la Roadster Cup et autres Hornet Cup prouvent qu'une fois préparés, les roadsters sont de redoutables outils. Mais, selon nous, les sportives, neuves ou anciennes, restent plus adaptées au circuit, y compris pour un débutant. Car la géométrie d'une sportive aide à prendre le bon pli dès le début. □

ATTENTION À LA GARDE AU SOL !

L'avantage des roadsters, c'est qu'ils sont de plus en plus performants et qu'ils coûtent moins cher qu'une sportive. Mais leur garde au sol insuffisante sur l'angle maxi peut conduire à la faute quand le rythme augmente. La Hornet en a fait les frais, Telcou un peu aussi...

PRÉPARER SA SPORTIVE POUR LE CIRCUIT

Un modèle vous a tapé dans l'œil. Vous avez dégainé le chéquier. Mais avant d'aller user les sliders et tordre vos potes, il vous faut préparer votre monture.

PAR MICHAËL LEVIER, PHOTOS YUD "COMPOSITE" LE COZ



POT

De plus en plus de circuits n'acceptent plus les échappements adaptables, même homologués. En guise de protection, de gros tuyaux en plastique en haut et en bas du pot feront l'affaire.

PNEUS

Pas besoin de pneus racing avec un pas plus fin pour débuter. Les montes sportives, type Pilot Power sont suffisantes pour commencer.

KIT-CHAÎNE

Une chaîne racing avec un pas plus fin (25) est moins gourmande en chevaux. Et une démultiplication raccourcie permet de gagner en efficacité à moindre coût.

COMMANDES REÇULÉES

Même sur certaines sportives, il est parfois nécessaire d'adapter des commandes reculées pour gagner en garde au sol. Un repose-pied repliable est en outre préférable.

AMORTISSEUR

Sur circuit, les suspensions sont plus importantes que les watts. On vous conseille d'économiser pour investir dans un élément adaptable (environ 500 €).

PROTÈGE-CARTER

Généralement en carbone-Kevlar, vous en trouverez aussi tout en carbone - à partir de 75 € pièce. Il en existe aussi pour le cadre.

ROULETTES DE PROTECTION

Comptez une centaine d'euros environ la paire. Attention à certains modèles bas de gamme montés sur l'axe moteur et qui occasionnent plus de dégâts qu'ils ne protègent.

CARÉNAGE POLYESTER

Les éléments d'origine coûtent une fortune. Mieux vaut les remplacer par ce qu'on appelle des polys. Comptez environ 500 € pour un lot complet pour une GSX-R 600 modèle 2006 chez Racing Composite.

AMORTISSEUR DE DIRECTION

Indispensable ! Olivier a dégoté le sien à 100 € dans une casse. Comptez 300 € pour un neuf.

FOURCHE

Une huile moins visqueuse et des ressorts de fourche plus fermes s'imposent pour gagner en feeling et en précision quand le rythme grimpe. Moins de 150 € l'ensemble chez WP.

FREINS

Durits aviation, plaquettes racing et nettoyage régulier des pistons et étriers.

UNE PREMIÈRE MAIN POUR LA PISTE

Cette ZX-6R de 1999 appartient à Olivier, 33 ans, rencontré sur le circuit d'Alès. Une moto achetée neuve avec laquelle il a parcouru plus de 51 000 km. Il s'est mis à la piste en début d'année. Au troisième roulage, il a chuté alors que la moto était en configuration d'origine. Depuis, il a décidé de ne l'utiliser que sur circuit. Voici donc sa préparation, assortie de nos conseils. Comptez 4 000 € environ pour acquérir et préparer une moto de ce genre.

LES ASTUCES

- > Choisissez une moto très vendue et pas trop récente, vous trouverez plus de pièces peu chères.
- > En cas de chute, ramassez tous les morceaux de carénage, même tout petits, ils serviront pour la réparation.
- > Pour le plaisir, montez un chronomètre embarqué type Alfano (environ 250 €). Cela aide à progresser.



D'LA BOMBE

Voici un exemple de polys peints (à la bombe, si, si) sur une belle R6 modèle 2004, 100 % piste. Celle de Jean-Jacques en l'occurrence, rencontré à Alès lors de notre essai CBR/Hornet.

24 MOTOS D'OCCASION POUR FAIRE LE BON CHOIX

Quelle moto guidera vos premiers tours en piste ? Pour vous aider dans votre choix, voici un panorama de sportives d'occasion 600 cm³. Contrôlez bien l'usure des disques de frein et l'état des suspensions.

PAR ZEF ENAULT, PHOTOS ARCHIVES

DUCATI 620 IE (2002)
Cote MJ 2 900 €
Puissance 61 ch
Poids à sec 181 kg
Bicylindre en V, 4-T, 618 cm³, cadre treillis, réservoir 18 l

Aucun risque d'être dérouter par la puissance du petit twin. Pas de souci de fiabilité si l'entretien a été minutieux.

DUCATI 749 (2003)
Cote MJ 7 700 €
Puissance 106 ch
Poids à sec 199 kg
Bicylindre en V, 4-T, 748 cm³, cadre treillis, réservoir 15,5 l

Mêmes défiance que la 748 côté fiabilité puisque leurs moteurs sont identiques. Plus légère, la 749 est plus stable sur l'angle.

HONDA CBR 600 F (2000)
Cote MJ 3 300 €
Puissance 110 ch
Poids à sec 170 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Les CBR 600 ont toujours été faciles de prise en main. Un super choix pour débuter. Fiabilité OK et pas mal de pièces en occasion.

HONDA CBR 600 RR (2007)
Cote MJ 9 000 €
Puissance 120 ch
Poids à sec 155 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

La dernière version de la RR a incroyablement maigri. Son équilibre général et sa facilité d'exploitation sont bluffants.

KAWASAKI ZX-6R (2000)
Cote MJ 3 600 €
Puissance 106 ch
Poids à sec 176 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Un peu lourde, pas très agile, mais stable sur l'angle. Souvent de gros kilométrages, donc gaffe à l'entretien. Choix moyen.

KAWASAKI ZX-6R (2002)
Cote MJ 4 400 €
Puissance 106 ch
Poids à sec 171 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Peu de changements par rapport au modèle précédent, sinon 5 kg de moins. Avec un moteur au caractère plutôt rageur.

DUCATI 748 (2000)
Cote MJ 5 400 €
Puissance 106 ch
Poids à sec 202 kg
Bicylindre en V, 4-T, 748 cm³, cadre treillis, réservoir 17 l

Une machine vraiment attrayante par les qualités de son châssis et l'agrément de sa mécanique. Malheureusement, elle possède un moteur en cristal fin. Méfiance !

HONDA CBR 600 FS (2001)
Cote MJ 3 700 €
Puissance 110 ch
Poids à sec 169 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 18 l

Un peu plus légère que sa devancière, un peu plus moderne de ligne aussi... Attention, les deux modèles F et FS se côtoyaient à l'époque au catalogue Honda.

HONDA CBR 600 RR (2005)
Cote MJ 7 000 €
Puissance 116 ch
Poids à sec 169 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 18 l

La RR change complètement par rapport aux F et FS. Son comportement est plus rigoureux. Ainsi, ce modèle a commencé à intéresser les pilotes de Promosport.

KAWASAKI ZX-6R 636 (2005)
Cote MJ 6 300 €
Puissance 130 ch
Poids à sec 164 kg
4-cylindres, 4-T, 636 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

Les 130 ch annoncés avec l'air forcé étaient optimistes... Des 599 cm³ étaient également vendues, pour la compétition.

KAWASAKI ZX-6R (2007)
Cote MJ 8 500 €
Puissance 125 ch
Poids à sec 167 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

Retour à l'unique cylindrée de 599 cm³, malgré un surplus de poids. Autant choisir la légère 2005 et son moteur de 636 cm³.

SUZUKI GSX-R 600 (2000)
Cote MJ 3 100 €
Puissance 100 ch
Poids à sec 174 kg
4-cylindres, 4-T, 600 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Ce modèle de GSX-R 600 n'est pas l'idéal pour aborder la piste, faute de maniabilité. Mais son tarif en occasion est alléchant.

SUZUKI GSX-R 600 (2001)
Cote MJ 3 400 €
Puissance 115 ch
Poids à sec 163 kg
4-cylindres, 4-T, 600 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Préférez cette GSX-R à la précédente. A part les suspensions trop justes, châssis et moteur sont proches des standards actuels.

SUZUKI GSX-R 600 (2006)
Cote MJ 7 200 €
Puissance 124 ch
Poids à sec 161 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 16,5 l

La GSX-R marque le pas face à la concurrence. Le modèle 2008 est très attendu. La 2006 souffre surtout d'un moteur trop faible.

TRIUMPH 600 TT (2000)
Cote MJ 2 500 €
Puissance 98 ch
Poids à sec 170 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

La moto la plus détestée par notre rédac' chef ! C'est dire... Blague à part, son moteur n'est pas des plus performants.

TRIUMPH DAYTONA 600 (2003)
Cote MJ 4 100 €
Puissance 112 ch
Poids à sec 165 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 18 l

Ses qualités sont plus routières que sportives, mais le châssis est sain et le moteur agréable. Pas évident de trouver des pièces.

YAMAHA R6 (2001)
Cote MJ 3 300 €
Puissance 120 ch
Poids à sec 167 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

Petite évolution du modèle 2000. L'une des meilleures affaires de ce guide d'achat. Attention à la mécanique, souvent martyrisée.

YAMAHA R6 (2003)
Cote MJ 4 100 €
Puissance 123 ch
Poids à sec 162 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

La R6 poursuit son évolution - plus de chevaux, moins de kilos - et continue de porter l'étendard de la catégorie à l'époque.

YAMAHA R6 (2005)
Cote MJ 6 300 €
Puissance 123 ch
Poids à sec 163 kg
4-cylindres, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique alu, réservoir 17 l

Encore une petite évolution... Une version Rossi replica apparaît, signe que la star vient de débarquer chez Yamaha.

KAWASAKI ZX-6R (2003)
Cote MJ 4 800 €
Puissance 113 ch
Poids à sec 172 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 636 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 18 l

Le premier modèle à cuber 636 cm³, ce par quoi Kawasaki se distinguera pendant quatre ans. Nous conseillons volontiers cette version plutôt que les deux précédentes.

SUZUKI GSX-R 600 (2004)
Cote MJ 5 350 €
Puissance 120 ch
Poids à sec 161 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 18 l

Même commentaire que pour le modèle 2001, avec un rien plus de chevaux et un brin de poids en moins. La Suzuki bénéficie aussi d'une bonne réputation de fiabilité.

TRIUMPH DAYTONA 675 (2006)
Cote MJ 8 200 €
Puissance 125 ch
Poids à sec 165 kg
3-cylindres-en-ligne, 4-T, 675 cm³, cadre treillis, réservoir 17,4 l

Le meilleur moteur de la catégorie à ce jour. Le châssis n'est pas en reste. Une pure sportive avec une position de conduite très sur l'avant. Pas de souci de fiabilité pour l'instant.

YAMAHA R6 (2000)
Cote MJ 3 000 €
Puissance 120 ch
Poids à sec 169 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 17 l

Hurlante, vitupérante, trépidante, telle est la première version de la R6. Son train avant un peu vif a laissé aussi quelques souvenirs... Facile de trouver des pièces pour la préparer.

YAMAHA R6 (2006)
Cote MJ 8 100 €
Puissance 127 ch
Poids à sec 161 kg
4-cylindres-en-ligne, 4-T, 599 cm³, cadre périmétrique en alu, réservoir 17,5 l

Une vraie sportive quatre-cylindres de fou ! Les limites sont repoussées très loin, vous aurez du mal à la prendre en défaut. Son moteur souffle fort à haut régime !

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR DÉBUTER SUR CIRCUIT

Rouler sur circuit ne s'improvise pas. Où aller ? Comment s'équiper ? Quelles sont les règles à respecter ? Faut-il s'assurer ? Voilà tout ce que vous devez connaître avant de vous lancer...

PAR STÉPHANE COUTELLE ET MICHAEL LEVIER,
PHOTOS YUD POURDIEU LE COZ



Mieux vaut commencer la piste avec une 600. Certains préfèrent débiter directement avec une 1 000... à leurs risques et périls.

TRANSPORTER SA MOTO

Deux solutions pour amener sa moto sur un circuit : soit en faisant le trajet à son guidon, soit en la véhiculant dans un camion ou sur une remorque. Nous déconseillons la première, car en cas de chute, si la moto est trop abîmée ou si vous vous blessez, le retour devient vite galère. Il est préférable de transporter sa moto avec un autre véhicule. Le mieux est d'aller rouler avec un pote afin de partager les frais de route ; et en cas de chute, il reste quelqu'un pour aider et ramener l'autre. Bien sûr, ça permet aussi de préserver votre moto préparée pour la piste.

AVANT DE ROULER

1 Prenez contact avec le circuit. Procurez-vous un plan du tracé, regardez comment ça tourne, dans quel sens partir. On en a vu prendre la piste en sens inverse, foi de Telcou ! Il est important de bien visualiser où se situe la voie d'accès aux stands. Si possible, arrivez à pied (les plus nerveux en profiteront pour repérer les WC).

2 Vérifiez l'état de votre moto. Sur piste, la pression des pneus se contrôle tous les jours. Pressions conseillées : 2,1 kg à l'avant, 1,9 kg à l'arrière. Sur circuit, les pneus chauffent beaucoup plus vite. S'il pleut, mettez 2,2 kg partout. Faites un tour complet de la moto, vérifiez les serrages et traquez les fuites, dangereuses pour soi et pour les autres. Le top étant de freiner (assurer avec du fil de fer) les vis, ce qui est obligatoire en compétition.

L'INDISPENSABLE

LA LICENCE FFM (FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTO)

Elle est obligatoire, pour les stages de pilotage comme pour les journées de roulage. Elle vous couvre comme assurance individuelle corporelle et responsabilité civile. Une licence entraînement coûte 34 € pour deux jours ou 100 € à l'année. Le calcul est vite fait ! Elle s'obtient par le biais d'un des moto-clubs dont la liste est disponible auprès de la FFM (tél. : 01.49.23.77.00 ; site : www.ffmoto.org)

LE CASM

Le CASM (Certificat d'aptitudes aux sports mécaniques) est obligatoire pour les primo-accédants à la licence. Cet examen assez simple se passe sur une journée organisée par les ligues régionales de la fédé. Seul souci : peu de sessions sont organisées. Ceux qui n'ont pas de permis peuvent se contenter du CASM.

L'ASSURANCE

La licence FFM remplace la couverture de la carte verte de la moto pour l'assurance corporelle et la responsabilité civile. Certaines compagnies d'assurances, telles AMV et bientôt la Mutuelle des motards, proposent des assurances spécifiques pour le circuit, y compris en tous risques.

RÈGLES DE BONNE CONDUITE

1 Avant de monter sur sa moto, quelques assouplissements simples suffisent – épaules, doigts, accroupissements, sautilllements, étirements...

2 La sortie des stands. On ne sort que si le feu est vert au bout de la voie des stands. Assurez-vous toujours que la piste est libre avant de vous engager. Ne coupez jamais la piste, restez sur le côté de la sortie le temps de la prise d'élan. Il est prudent de faire deux tours avant de commencer à attaquer, afin de chauffer correctement les pneus. Se faire surprendre par des pneus froids est chose courante, même avec beaucoup d'expérience.

3 Sur la piste. Règle d'or : celui qui double doit faire attention à ne pas mettre l'autre en danger. Il est donc aussi inutile que dangereux de se retourner, même pour éviter de gêner les plus rapides. Il faut toujours garder sa trajectoire afin de ne pas surprendre l'autre par une manœuvre inattendue. À l'inverse, si on commence à enquiller, il faut se méfier des écarts de vitesse avec les plus lents.

4 Les principaux drapeaux :
Jaune : ralentir, problème sur la piste, interdiction de doubler.

Rouge : arrêt de la séance et retour au stand pour tout le monde

Jaune et rouge : changement d'adhérence (huile, pluie...).

Noir : retour aux stands du pilote à qui il est adressé.

Bleu : un pilote plus rapide cherche à vous dépasser.

Damier : fin de la séance, retour aux stands.

5 Se ressourcer. On est toujours un peu tendu lors des premiers roulages. Du coup, le risque de tétaniser augmente. D'où l'importance de boire et de s'étirer, de manger des sucres lents. Un conseil : ne vous crispez pas sur la moto, ne serrez pas trop fort le guidon, roulez détendu. Les efforts se font plus avec

POUR QUEL TYPE DE ROULAGE OPTER ?

LE STAGE DE PILOTAGE

La meilleure façon pour débiter sur circuit est le stage de pilotage. Vous bénéficiez d'une structure, d'un encadrement compétent (il y a toujours au moins un pilote breveté d'Etat) et vous apprenez d'entrée les bases : la bonne position, la trajectoire, le freinage, le regard... Et il est plus facile de prendre les bonnes habitudes que de corriger les mauvaises ! Surtout, la découverte du circuit s'y fait de façon progressive, les conseils et le rythme de l'apprentissage permettent de prendre confiance et d'intégrer les notions de sécurité élémentaires et nécessaires.

Ainsi, vous apprenez à être moins dangereux pour vous-même et pour les autres. Beaucoup de stagiaires roulent ensuite régulièrement sur circuit.

Prix : de 400 à 500 € environ pour deux jours le stage seul

LES ENTRAÎNEMENTS-CONSEILS

Il s'agit de journées de roulage encadrées, mais sans formation individualisée comme c'est le cas dans le cadre d'un stage. Quelques conseils ou astuces peuvent être donnés au groupe, mais la présence d'un pilote breveté d'Etat ou fédéral n'est pas obligatoire.

Prix : de 150 à 200 € la journée en fonction de l'encadrement

LES ROULAGES SANS ENCADREMENT

Idéalement, il vaut mieux avoir suivi un stage avant de participer à ces journées. Sinon on prend vite de mauvaises habitudes, difficiles à corriger ensuite.

Prix : de 100 à 150 € la journée, de 30 et 50 € la séance (environ 20 mn)

LOUER UN CIRCUIT

Pour les gros budgets uniquement !
Prix : entre 3 000 et 20 000 € environ pour une journée

les jambes qu'au guidon.

6 En cas de problème mécanique, restez à l'extérieur, levez la main et ne vous arrêtez surtout pas, mais rejoignez si possible les stands ou une échappatoire sécurisée. Si la moto coupe complètement, ne restez pas sur la piste. Il faut impérativement signaler tout ralentissement anormal.

7 En cas de chute...
Si c'est vous : d'abord se

protéger, se mettre hors de la trajectoire, à l'intérieur du virage, par exemple. Ne pas aller vers sa moto ; des commissaires de piste s'en occuperont. S'il n'y a personne, le feu rouge s'allumera et la séance sera arrêtée. Si c'est un autre pilote : ne jamais s'arrêter, même si c'est un pote ! Ce serait source d'attroupement et d'accident. L'encadrement fera le nécessaire. Quand on

approche du lieu de la chute, lever le bras pour prévenir ceux qui arrivent derrière.

8 Le retour aux stands. Toujours annoncer clairement qu'on va quitter la piste en levant le bras bien à l'avance.

9 Attention en fin de journée. « Lorsque la courbe de confiance croise celle de fatigue, tu crois les skis », dit Nicolas Dussauge, pilote professionnel et breveté d'Etat.

L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE



Dans la majorité des stages sur circuit, il faut présenter son équipement à un contrôle technique.

LE CASQUE Homologué, pas plus de 5 ans pour un casque en fibre. Les fermetures par jugulaire à boucle double D sont idéales pour un bon ajustement.

LES GANTS Ils sont très importants, car en cas de chute, le réflexe est de mettre ses mains devant pour se protéger. Ce sont elles qui trinquent le plus, surtout le petit doigt, très exposé. Les gants récents intègrent de meilleures protections que les anciens. Comptez 100 € pour une paire correcte.

LES SOUS-VÊTEMENTS Le coton est obligatoire pour les compétitions en France, car les doublures en nylon augmentent les risques de brûlure. Un tee-shirt à manches longues et un caleçon long font l'affaire. Certaines marques vendent des ensembles. Pour les simples roulages, le coton n'est pas obligatoire.

LA COMBINAISON En cuir bien sûr, qui vous protège. Mais attention aux cuirs d'occasion et aux réparations peu solides. Vérifiez aussi la qualité des protections : les coquilles sont préférables aux simples protections en mousse, insuffisantes. Vous trouverez une combinaison une pièce à partir de 500 €.

LA PROTECTION DORSALE Ce n'est pas toujours obligatoire, mais c'est indispensable. N'économisez pas sur ce point. Privilégiez les dorsales articulées avec cinq ou six plaques. Prix : environ 80 €.

LES BOTTES La protection de la malléole (intérieur et extérieur), notamment, est primordiale. Comme les mains, les pieds tapent en premier. Certaines sont équipées de chaussons intérieurs renforcés.

LES BOUCHONS D'OREILLES Mieux vaut s'habituer à rouler avec. Vous vous fatiguerez moins et préserverez votre audition. Hein ?

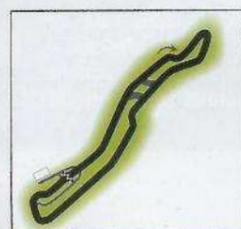
ASTUCES Mettez sous votre combinaison un cuissard de vélo pour éviter les irritations entre les jambes. Pour les mains, il existe des gantelets (en strap), vendus en pharmacie, pour vous épargner les ampoules.

LE SLIP Mieux vaut qu'il soit propre, parce que sinon, à l'hosto, ça la fout mal...

Ces 21 pistes accueillent les motos dans le cadre d'entraînements, de journées de découverte ou de stages de pilotage. Il y en a forcément une près de chez vous!

PAR BERTRAND THIÉBAULT,
INFOGRAPHIES MATTHIAS GARANGER

21 CIRCUITS VOUS ACCUEILLEN



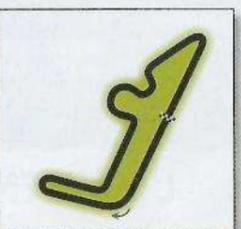
02 AISNE
Folembray

Développé : 2,05 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année, de 9 h à 13 h et de 13 h 30 à 17 h 30. Env. 130 jours de sessions motos. Tarif : sessions libres 80 €/jour, 60 €/demi-journée. Stages de pilotage. Contact : 01.60.27.99.74; www.circuit-de-folembay.com



03 ALLIER
Lurcy-Lévis

Développé : 2,6 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année de 8 h 30 à 12 h 30 et de 14 h à 18 h. Tarif : variable selon le club organisateur. Stages de pilotage avec BMC et De Radiques Riding School. Contact : 04.70.67.82.29; www.circuit-lurcy-levis.com



21 CÔTE-D'OR
Circuit d'essais de l'Auxois

Développé : 1,5 km. En cours d'homologation préfectorale. Ouvert de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h, fermé de mi-décembre à fin janvier et début août. Essais libres par tranches de 30 mn. Tarif : 90 €/jour, 74 €/demi-journée. Contact : 03.80.90.75.55; www.circuit-auxois.com



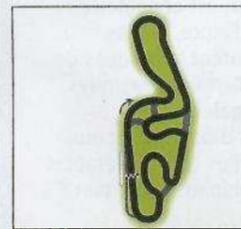
21 CÔTE-D'OR
Dijon-Prenois

Développé : 3,801 km. Homologué FFM. Ouvert de mars à novembre. Sessions moto : environ 40 jours d'entraînement. Tarif : de 110 à 240 €/jour, variable selon le club. Quelques stages de pilotage. Contact : 03.80.35.32.22; www.circuit-dijon-prenois.com



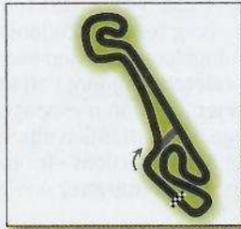
30 GARD
Lédénon

Développé : 3,156 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année sauf en janvier. Sessions moto : 8 journées d'entraînement libre dans l'année (voir site). Tarif : 16 € la séance (20 mn), 13 € pour les licenciés au MC Lédénon. Stages de pilotage. Contact : 04.66.37.11.37; www.ledenon.com



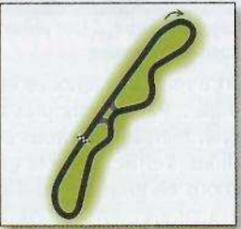
30 GARD
Alès-Cévennes

Développé : 2,520 km, modulable. Homologué FFM. Ouvert toute l'année sauf Noël et jour de l'An. Sessions moto : env. 150 jours/an. Tarif : de 90 à 120 €/jour selon organisateur et prestations. Stages de pilotage. Contact : 04.66.30.31.85; www.pole-mecanique.com



32 GERS (Nogaro)
Circuit Paul-Armagnac

Développé : 3,636 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année. Sessions moto : journées clubs (un samedi ou dimanche par mois) ouvertes à tous, séries par niveau. Tarif : journées clubs : 85 €/jour, 50 €/demi-journée. Stages de pilotage. Contact : 05.62.09.02.49; www.circuit-nogaro.com



33 GIRONDE
Bordeaux-Mérignac

Développé : 1,7 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h 30. Sessions moto : au minimum 2 par mois en Journée Pass, plus journées clubs. Tarif : 40 €/demi-journée. Stages de perfectionnement avec le CFM. Contact : 05.56.34.21.63; www.pistesr.com



44 LOIRE-ATLANTIQUE
Fay-de-Bretagne

Développé : 3,3 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h. Sessions moto : une dizaine de journées d'entraînement en 2008, réservées aux licenciés. Tarif n.c. Stages de pilotage. Contact : 02.28.02.10.42 (pas de site).



58 NIÈVRE
Nevers-Magny-Cours

Développé : 4,411 km (circuit GP), 2,5 km (piste Club). Homologué FFM. Ouvert toute l'année, de 9 h à 13 h et de 14 h à 17 h. Sessions moto : une trentaine de journées clubs par an. Tarif : variable selon l'organisateur. Stages de pilotage. Contact : 03.86.21.80.00; www.magny1.com



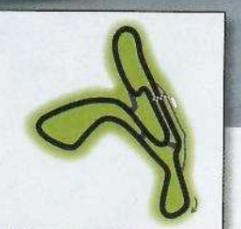
62 PAS-DE-CALAIS
Croix-en-Ternois

Développé : 1,9 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année. Sessions moto : une date par mois (calendrier sur le site). Tarif : 90 €/jour, 60 €/demi-journée. Stages de pilotage occasionnels avec D. Sarron. Contact : 03.21.03.30.13; www.circuitdecroix.com



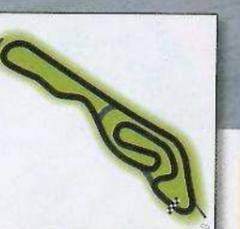
63 PUY-DE-DÔME
Circuit d'Issoire-Ceerta

Développé : 2,476 km. Non-homologué. Reprise de l'activité moto en mars 2008. Sessions moto : après-midi libres de 14 h à 18 h (licence et réservation obligatoires) et journées clubs le week-end. Tarif : 62 €/ap.-midi. Contact : 04.73.55.56.56; www.ceerta.com



64 PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
Pau-Arnos

Développé : 3,030 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année, de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 30. Sessions moto : près de 120 journées par an. Tarif : 80 €/jour, 50 €/demi-journée. Stages de pilotage. Contact : 05.59.77.11.36; www.circuit-pau-arnos.fr



68 HAUT-RHIN
Anneau du Rhin

Développé : 2,951 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année sauf du 15/12 au 01/02. Sessions moto via l'organisme fédéral CDSL 68. Tarif : 110 €/jour, 55 € en soirée. Contact : 03.89.26.82.04 (CDSL 68); www.anneau-du-rhin.com



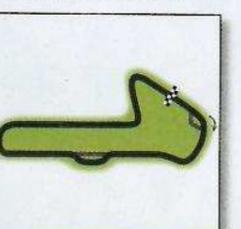
71 SAÔNE-ET-LOIRE
Circuit de Bresse

Développé : 3 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année sauf du 21/12 au 06/01. Sessions moto : 90 jours par an, journées clubs, plus entraînements libres. Tarif variable selon l'organisateur : 55 €/1 h 30 d'entraînement. Stages de pilotage. Contact : 03.85.76.76.76; www.circuitdebrese.fr



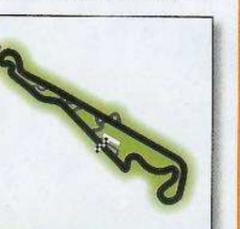
72 SARTHE
Le Mans (Bugatti)

Développé : 4,185 km (Bugatti). Homologué FFM. Ouvert toute l'année (mais fermé pour travaux jusqu'à fin mars 2008). Sessions moto : 15 à 20 par an ouvertes uniquement aux licenciés FFM. Tarif : 23 € pour 25 mn, 17 € pour les licenciés ASM-ACO. Stages de pilotage. Contact : 04.94.50.37.00; www.lemans.org



81 TARN
Albi

Développé : 3,573 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année sauf 1^{er} semaine de janvier et semaine du 15 août. Sessions moto : 8 journées dans l'année. Tarif : de 15 à 20 € par série (25 mn); tarif licencié : de 15 à 20 €/jour. Stages de pilotage. Contact : 05.63.43.23.00; www.circuit-albi.com



83 VAR
Circuit Paul-Ricard HTTT

Développé : 6,105 km. Homologué "entraînement FFM". Fermé entre Noël et 1^{er} janvier et trois semaines en août. Sessions moto : une vingtaine de journées clubs par an. Tarif : variable selon le club organisateur. Stages de pilotage. Contact : 04.94.98.36.66; www.circuitpaulricard.com



83 VAR
Circuit du Var (Le Luc)

Développé : 2,2 km. Non-homologué FFM. Ouvert toute l'année, de 8 h 30 à 17 h 30 (18 h en été). Sessions moto : entraînements libres via les clubs, sur réservation uniquement. Tarif : variable selon le club organisateur. Stages de pilotage. Contact : 04.94.50.37.00; www.circuitduvar.com



86 VIENNE
Circuit du Val-de-Vienne

Développé : 3,757 km. Homologué FFM. Ouvert toute l'année (travaux de resurfacement de la piste début 2008). Sessions moto : journées licenciés, journées clubs, journées non-licenciés. Tarif : 85 €/jour. Stages de pilotage. Contact : 05.49.48.86.38; www.circuit-valdevienne.com



93 SEINE-SAINT-DENIS
Circuit Carole

Développé : 2,055 km. Homologué FFM. Ouvert les après-midi toute l'année (hors compétitions). Sessions moto : permanentes. Tarif : accès gratuit les vendredis et week-ends. 19 €/heure en semaine (tarif dégressif). Stages de pilotage. Contact : 01.48.63.73.54; www.circuit-carole.com



SILENCE, ON TOURNE!

L'ennemi numéro un des sports mécaniques, et donc des circuits qui les accueillent, est le bruit. Ces derniers doivent respecter la tranquillité publique et imposent de plus en plus fréquemment à leurs utilisateurs des limites précises d'émissions sonores. C'est par exemple le cas du circuit d'Alès, dont le seuil est encore abaissé le week-end : 95 dB, contre 100 en semaine. Si vous ne voulez pas vous faire refouler à l'entrée des circuits et pour que ceux-ci perdurent, respectez les normes clairement mentionnées sur les sites internet. On gagne plus facilement une seconde en pilotant proprement qu'en faisant du raffut!

HOMOLOGUÉ OU NON ?

Les circuits français connaissent de plus en plus de difficultés pour se conformer aux exigences des normes d'homologation. Deux organismes les décernent : la FFM et la CNECV (Commission nationale d'examen des circuits de vitesse). Les circuits de Charade, du Mas-du-Clos et du Grand-Sambuc, par exemple, n'ont pas obtenu leur homologation et ont arrêté toute activité moto, à la différence du circuit du Luc. Il est possible de rouler sur des circuits non homologués, mais alors, l'assurance de la licence FFM ne vous prend pas en charge. Vérifiez auprès de votre assurance personnelle si elle couvre d'éventuels dommages corporels sur circuit.