

2014 L'année du Singe...



Les bases pour devenir un bon singe



SOMMAIRE

Introduction

et 6 points essentiels

- 1 - Avant d'embarquer sur cette improbable machine...
- 2 - Les postures conseillées
- 3 - L'ergonomie de la machine
- 4 - Évoluer en dynamique, ce qui change...
- 5 - Pilotage et sécurité
- 6 - Les bons réflexes en piste

Introduction

Le passager... mais nous on préfère dire : "Singe" qui fait plus " vif et agile" que passager (passif et âgé..). On dit aussi "technicien de plate-forme" pour bien montrer que le passager a un rôle très important et unique dans cet équipage...

Sérieusement, le passager d'un side-car en **est le copilote** (co vient de "cum" qui veut dire "avec" en latin) , le pilote compte sur les déplacements du singe pour choisir ses trajectoires et sa vitesse.

Nota : en baptême ou initiation, votre pilote expérimenté vous surveille et soyez rassuré, il conduira en fonction de vos capacités...



1 - Avant d'embarquer sur cette "improbable machine" ...

- Tenue moto solide protégeant toutes les parties du corps
(combinaison de cuir, chaussures moto montantes, dorsale, casque, gants,) ...
- Protège genoux (genouillère de basket).. et peut être des petites mousses par ci par là.
- Protège coudes vivement conseillés sur les combinaisons non coquées
- Slider sous la fesse (coté où ça va frotter!) si votre combinaison a des velcro ad-hoc
- Sous-vêtements, combinaison, gants, ... permettant toute l'amplitude des mouvements
- Vous aurez vite très chaud, ne pas s'habiller trop chaudement
- Vider la vessie avant de partir (très important)
- **Boire** (eau !) avant d'entrer en piste pour éviter les crampes
- Repas frugaux matin et midi...
- **Parler et échanger avec son pilote** (j'ai peur ici, je suis bien là, ...), avant et après la manche
- Toujours un casque et des gants, y compris pour de mini essais sur le paddock
Démarrage à la poussette sans gants c'est risquer pizza et brulure pour le week-end
- Je monte sur la machine : je me tiens jusqu'à l'arrêt complet du véhicule pour éviter les aléas de freinages : chien, enfants...pilote qui voit une copine...



2 - Les postures conseillées (voir document avec photos)

- Principe de base : jambes + abdo = force musculaire endurente
- Bras = se guider + force supplémentaire ponctuelle en cas de situation critique
- En side "sortie avant" : le plus dur ce sont les freinages coté panier (singe sorti) : amener le genou dans le prolongement de la poignée et verrouillage sur l'arrière avec l'autre pied.
- **C'est le tronc qui pèse lourd et qu'il faut sortir.**
- Objectif : **ne pas essayer de frotter le goudron.** Le slider frotte plus ou moins selon les virages (selon les circuits) il doit être gardé comme marge de sécurité.
- Sécurité : adopter une sortie où vous **faites le plus corps avec la machine** (moindre exposition du corps en cas de touchettes avec un autre side).
- Toujours au moins une **main qui tient la machine :**
la main courante, c'est la "ligne de vie"
La main sur l'anneau est appuyée et non agrippée



3 - Ergonomie de la machine : elle est adaptée au singe

- Coupe-contact passager à n'utiliser qu'en cas d'extrême besoin (pilote non actif)... il doit donc être protégé pour que le singe ne tombe pas dessus de façon involontaire
- Guidage d'une position à une autre par une main courante (indispensable)
possibilité de verrouiller ad minima une jambe
- Protéger et/ou faire modifier les parties blessantes (angles vifs , parties en saillies, ...)
- L'ergonomie et l'identification des points d'appui peuvent se vérifier avec des marqueur au scotch



4 - Évoluer en dynamique

- **Le regard est essentiel : regarder** où va la machine

Comprendre et **anticiper** ce que va faire le pilote (regard au loin)

et cependant, ne pas perdre le fil de l'**Actualité** : au loin c'est clair mais on vient de nous fermer la porte...

- Sentir les points d'équilibre permettant de passer d'une position à l'autre avec le minimum d'effort : être ni trop tôt, ni trop tard en utilisant la **force centrifuge** et les forces de freinage et accélération ==> bien comprendre comment le pilote va aborder la suite.

- Penser à bien respirer / **se ventiler** sous le casque (visière très légèrement entrouverte bloquée par un collier rylsan autour de la mentonnière). Mâcher un chewing-gum?

Fourmis dans les membres et la bouche pâteuse = mauvaise ventilation

- Profiter des lignes droites pour vous ressourcer

- Ne pas vouloir trop en faire : toujours **garder une marge** pour pouvoir accentuer l'effet désire en cas de problème

- Doser vos force : se tenir, sans pour autant se cramponner



4 - Évoluer en dynamique (suite)

- **Doser** l'amplitude des mouvements à la vitesse, au poids de la machine, à l'angle et au grip du virage, ...
- Toujours privilégier la sortie coté passager
- J'ai des fatigues dans les bras? C'est que je ne me sers pas assez de mes jambes et/ou abdo...
- N'hésitez pas à signaler au pilote les drapeaux et signalisation (un homme averti en vaut deux)
- Sur le mouillé, selon les machines et les pilotes, on se positionnera légèrement différemment pour privilégier le grip



5 - Le singe participe au pilotage du side

- Un singe est un bon singe s'il est pile synchrone et en opposition de phase avec les transferts de masse, ce qui ne provoquera aucune réaction ou effet secondaire indésirable au niveau du guidon du pilote.
- Si le passager est pile dans la cadence, ça aide le pilote à inscrire le side sur la trajectoire et à la garder.

Et pour beaucoup plus tard... lorsque pilote et passager seront assez entraînés pour fonctionner en parfaite osmose : "Le passager conduit également le side lorsqu'il va provoquer volontairement des délestages pour favoriser des glisses (souvent de l'arrière) ou au contraire des surcharges de l'arrière pour éviter de patiner à l'accélération."



6 - Les bons réflexes en piste

- Ne jamais quitter la trajectoire du side des yeux
- Ne jamais aller **au-delà de ses limites** (ne pas se dire "je dois tenir 1 tour de plus", cela pourrait se finir par l'éjection de singe ...), risque pour soi mais aussi pour les autres...
- Ne pas hésiter à demander au pilote de ralentir ou s'arrêter (savoir **gérer sa fatigue**)
- Pour communiquer, faire des **signes simples compréhensibles à 1 seule main**.

Pensez à valider ce langage avant d'entrer en piste

- En cas de problème sur votre machine ou devant vous, **lever la main** pour le signaler à ceux de derrière
- Tête à queue du side : essayer de se maintenir dans la position où vous êtes pour ne pas encore modifier l'équilibre de l'ensemble
- En cas d'éjection, essayer de regrouper bras & jambes pour partir en **roulé-boulé...**
si vous deviez vous retrouver au milieu de la piste (tête à queue, éjection, panne, ...),
d'abord **repérer d'où arrivent les autres, se mettre en sécurité puis si possible dégager le side le plus loin possible de la piste** (n'ôter votre casque qu'une fois derrière le rail)
- En fin de séries, ne pas stationner en sortie de piste et ne lâcher les barres qu'à l'arrêt complet



7 - Et maintenant le pilote

- S'il conduit toujours à l'arrache et n'est pas prévisible... : écourter la série, rentrer vous expliquer au paddock : aucun singe ne pourra anticiper ses mouvements et donc se déplacer en sécurité.
- S'il n'admet pas de modifier son pilotage et l'ergonomie de son side (barres et poignées) ... changer de pilote.

Bref savoir diminuer les risques, c'est augmenter le plaisir de rouler.

Singe : un vrai métier !

Pour La Main Au Panier : Zen

