

# TRAJECTOIRES



Depuis l'origine de sa conception, le circuit de l'Auxois Sud est une piste d'essai afin de comprendre, apprendre, optimiser le comportement de son véhicule.

Non pas la recherche de la vitesse pure, mais ressentir au volant, au guidon, le travail des trains roulants, les suspensions, les pneus, sous-virage, sur-virage ...

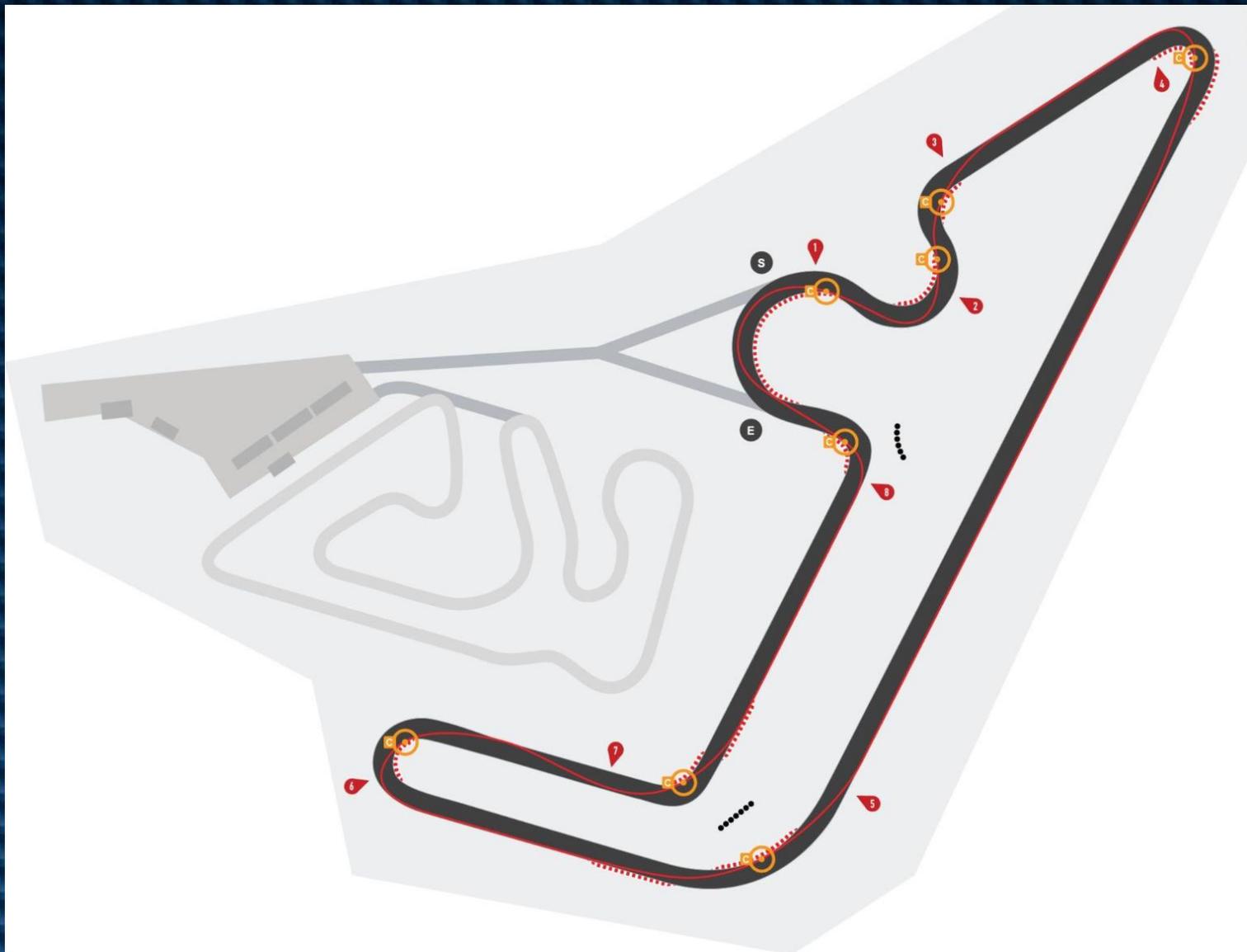
Entièrement rénové en 2019, le circuit propose 1,5 kilomètres de piste sur huit virages.

Découvrez en quelques étapes comment appréhender au mieux les trajectoires du tracé de l'Auxois Sud.

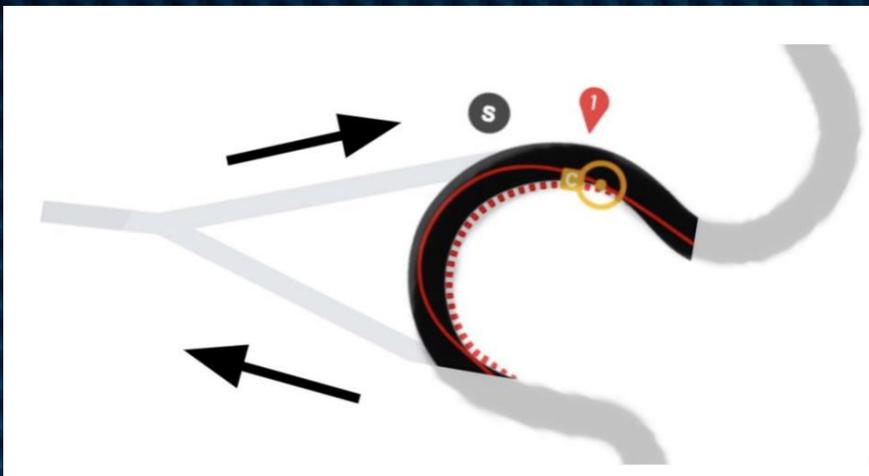


CIRCUIT AUXOIS SUD

# ANTICIPATION DES TRAJECTOIRES



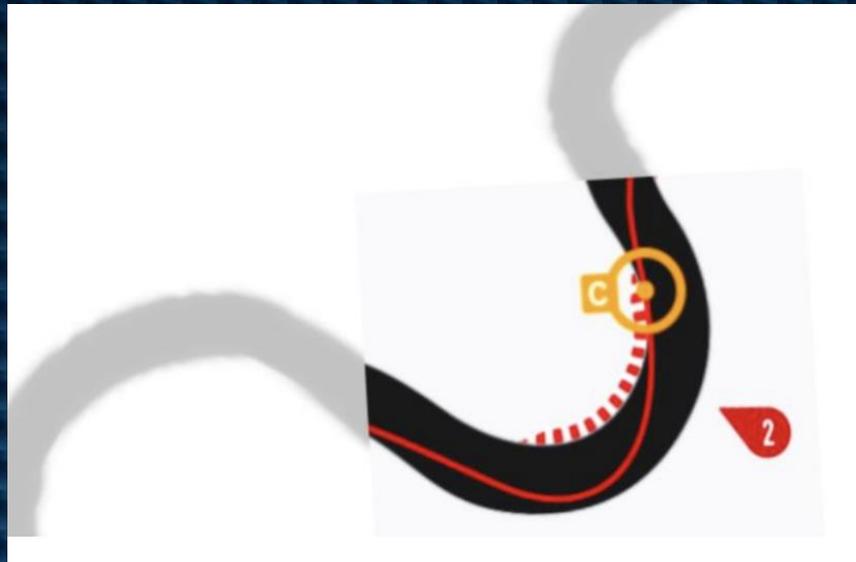
# Virage 1



Il va falloir trouver un compromis pour « tangenter » à l'entrée sur le virage 1 et aller chercher loin le point de corde. A considérer presque comme deux virages droits successifs. Venant du gauche en dévers, il s'agit d'un très long droit qui demande de rester calme sur l'accélérateur et d'aller chercher très loin le point de corde.

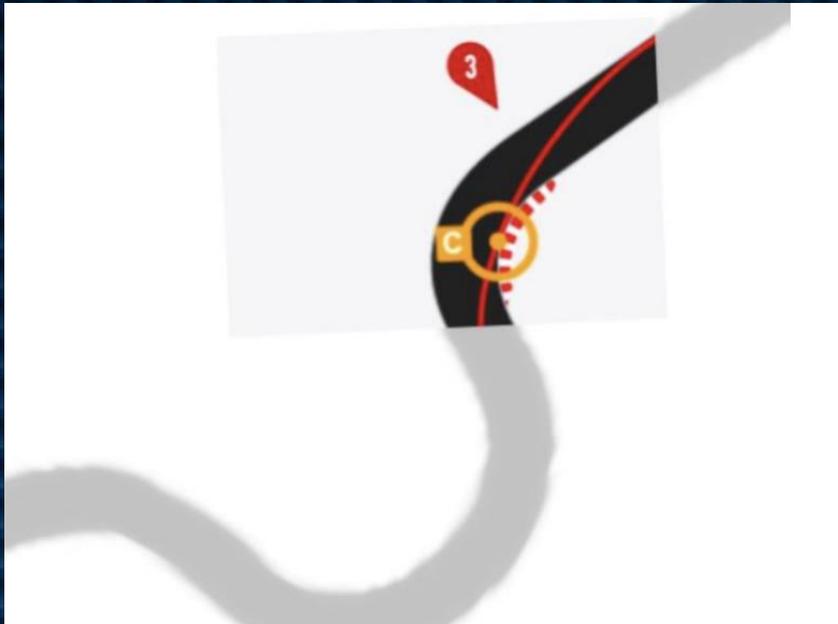
Toute la difficulté est de garder une vitesse constante. Trop et on est jeté vers l'extérieur, pas assez et on a tendance à prendre le point de corde trop tôt. Pondération et régularité !

# Virage 2

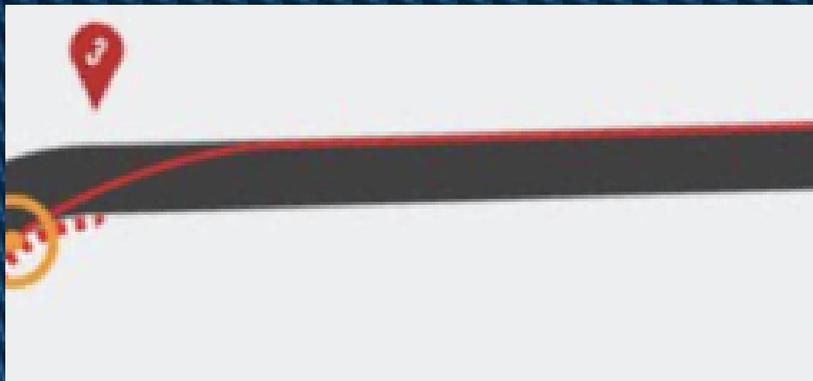


Ce virage 2 est piégeux car on a une tendance naturelle à vouloir plonger à la corde trop vite. On sort du précédent virage bien à droite et on retarde le point de braquage du virage 2 pour chercher la corde tardivement qui correspond quasiment au point de braquage du virage 3...

# Virage 3

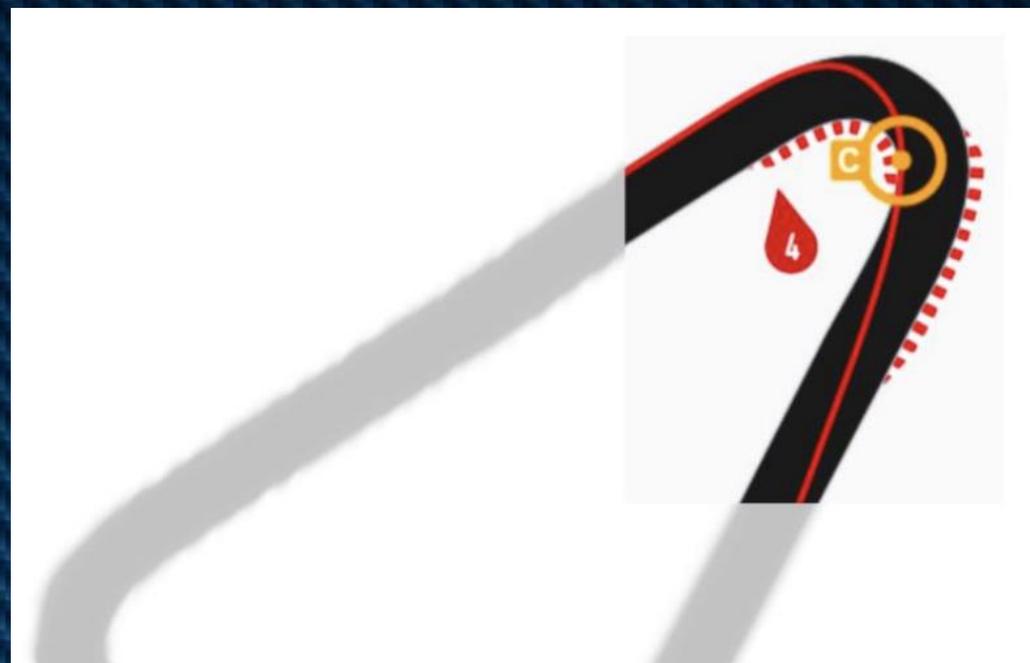


Le virage 3 est la continuité du précédent mais reste très important car il conditionne l'accélération à prendre sur la courte ligne droite.



La difficulté sera d'apprécier l'anticipation dans l'accélération pour sortir de ce virage ...

# Virage 4



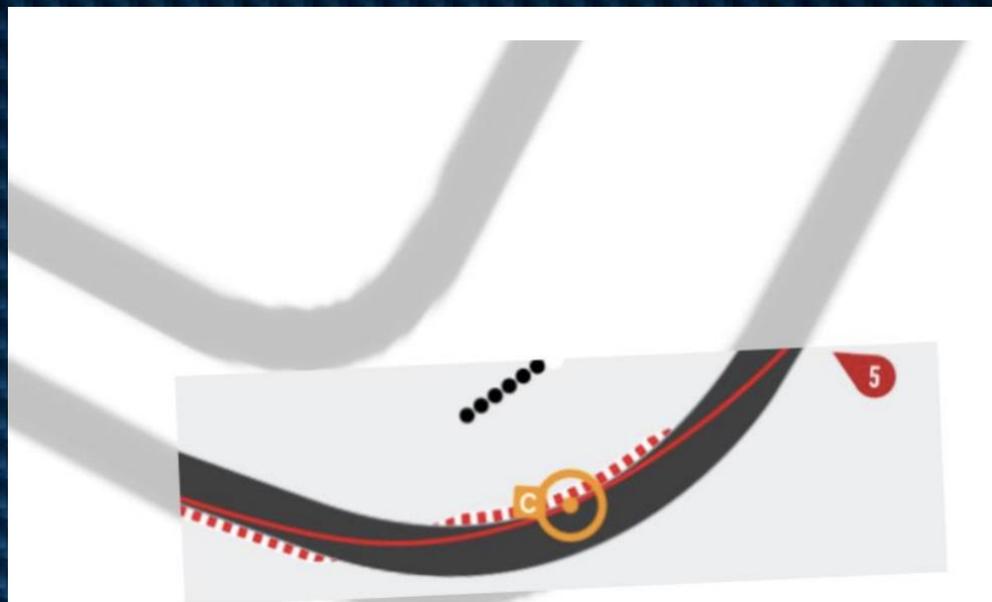
Le virage 4 est une épingle donc rien à gagner à vouloir passer en force. Puisqu'on a pris de la vitesse sur la courte ligne droite, gros freinage, point de corde retardé et anticipation dans l'accélération pour la plus grande ligne droite du circuit.

# Ligne droite

On regarde ses manos, ses rétroviseurs, bref « gentleman driver » ! ... et on reste concentré pour la courbe droite la plus rapide du circuit...

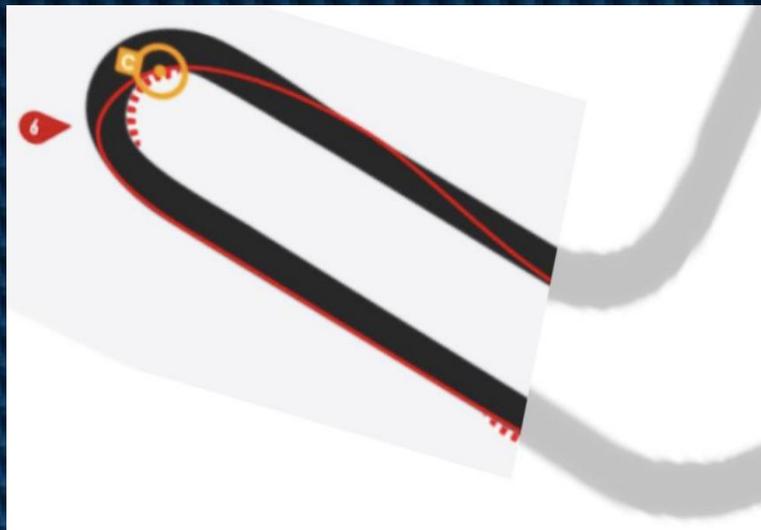


# Virage 5



Le virage 5 est la plus grande courbe du circuit qui nécessite là aussi de la régularité après un freinage au bout de la ligne droite, recherche du point de corde et sortie à l'extérieur. Une parfaite tangente pour ceux qui se rappellent leurs cours de géométrie. Souplesse dans les gestes car il ne faut surtout pas déséquilibrer le véhicule sur son appui, garder de la vitesse et accélérer pour la courte ligne droite suivante ...

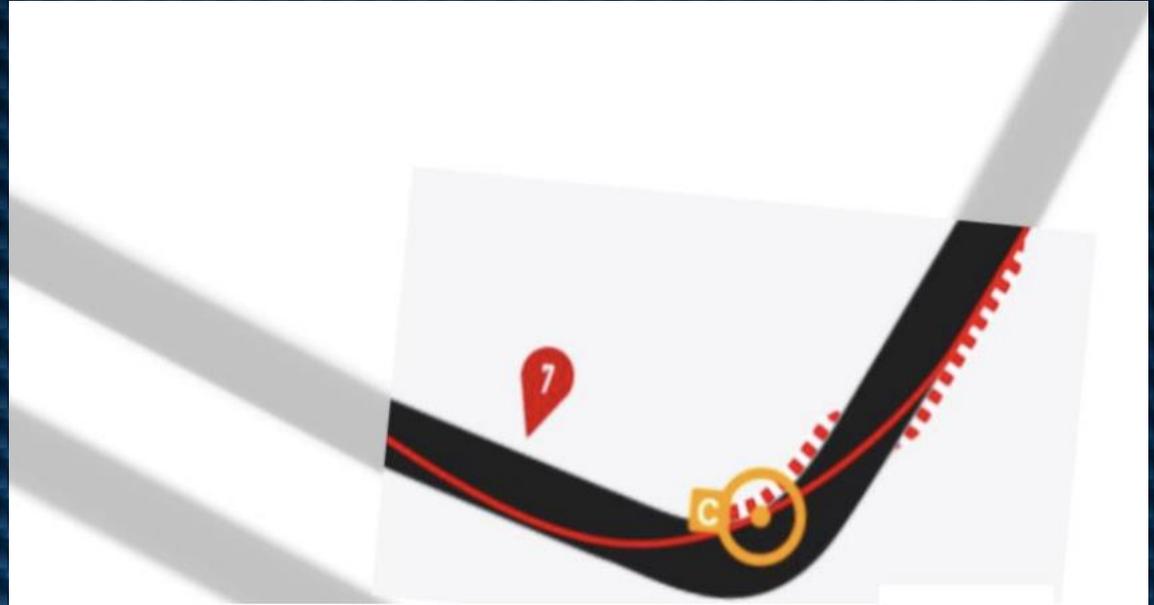
# Virage 6



Épingle à 180° pour ce virage 6. Vous commencez à prendre vos marques donc on freine les roues droites, braquage tardif, point de corde retardé et on élargit en sortie puisqu'on a le temps de se replacer pour le virage suivant. La difficulté vient que l'on est plus vite que la première épingle, donc gare au tout droit.

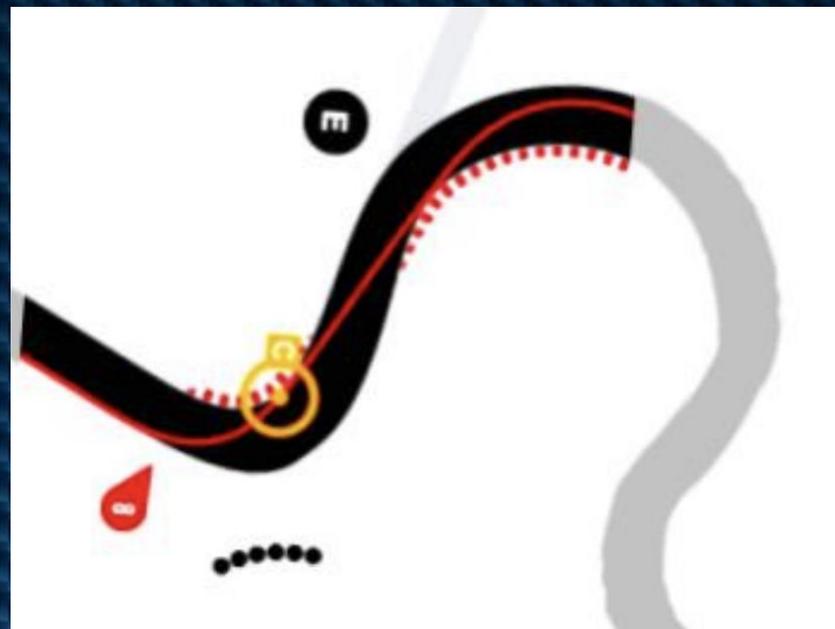
Personnellement il m'arrivait d'être trop optimiste, blocage des roues et ainsi de suite. Maintenant, dès le point de freinage amorcé, je tourne la tête à droite pour visualiser le point de sortie et je laisse faire mon cerveau. Depuis je n'ai plus réalisé de tout droit !

# Virage 7



Ce virage gauche numéro 7 se prend « tranquillement » avec un point de corde au milieu et une sortie au ras des vibreurs pour la très courte ligne droite. Se méfier d'être trop optimiste car il faut rester concentré sur la sortie avant d'aborder le virage 8 dans les meilleures conditions.

# Virage 8



Ce gauche en dévers nécessite d'arriver bien droit sur son freinage et d'avoir bien réduit sa vitesse avant le braquage pour ne pas générer un sous-virage qui pénalise l'entrée du virage 1. Ce virage 8 garde un côté farceur pour ceux qui délestent trop en finissant tard sur les freins et sanctionne par un gros survirage. Moins grave que le sous virage puisqu'on se retrouve pas trop à l'intérieur du virage 1.

C'est reparti pour un tour !



Et donc vous pouvez enchaîner vos tours suivants et vous faire plaisir et n'oubliez pas deux choses très importantes : si vous doublez, vérifiez que la personne devant vous l'a bien compris et surveillez vos rétros. Il ne s'agit pas de course, mais bien d'un loisir dans la convivialité et le partage !



L'entrée et la sortie de la piste pour rejoindre le paddock se fait à « l'anglaise », il suffit de suivre les flèches... Et surtout on roule au pas en respectant la vitesse limite de 15 Km/h et faisant attention au passage-piéton.

