

RVF

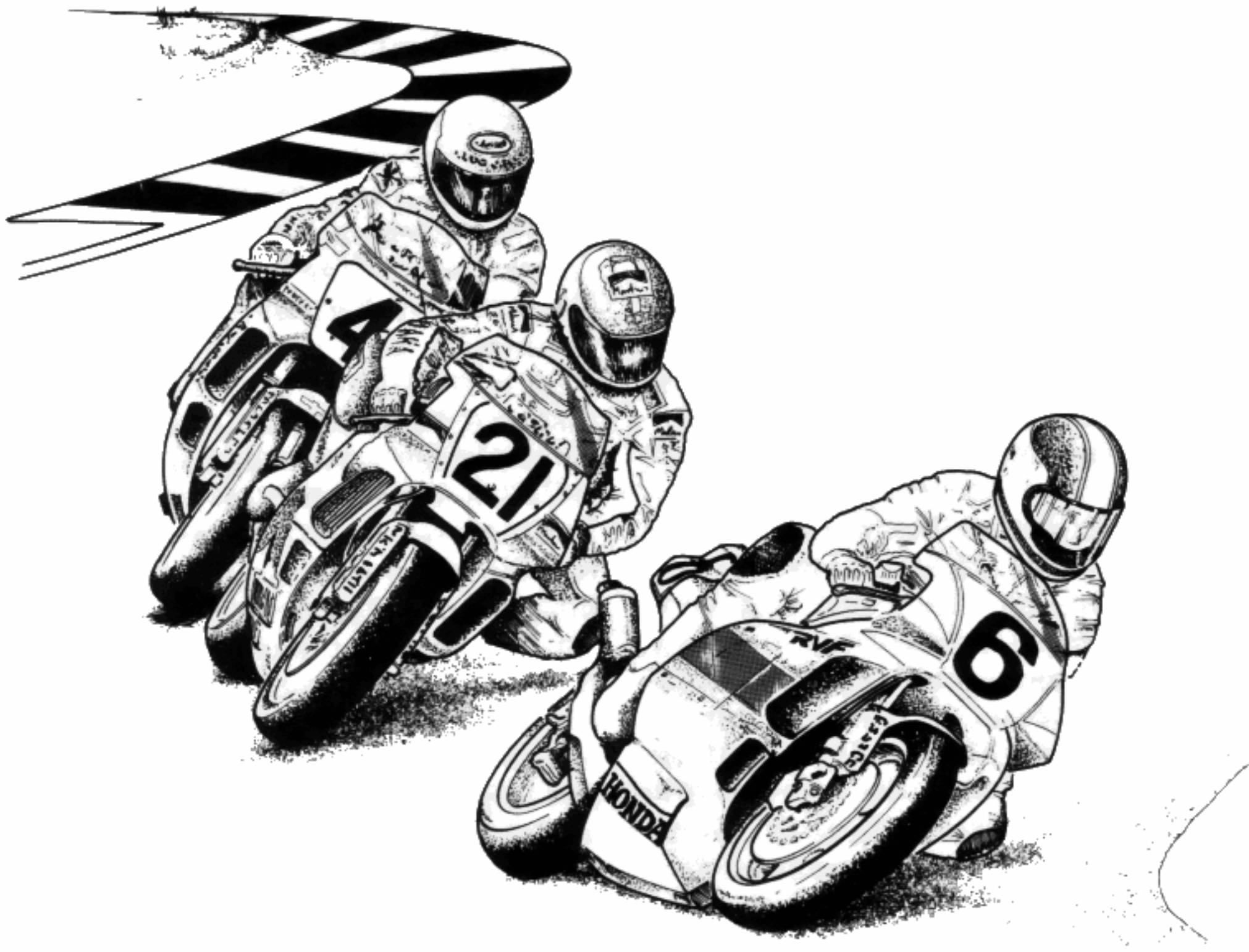
HONDA



Micro- Style

RVF

HONDA



GAME CHARACTERISTICS DESCRIBED IN THE DOCUMENTATION MAY
VARY ON SOME COMPUTERS
COPYRIGHT " ED HICKMAN 1989

AVANT-PROPOS

La ligne de départ à Donnington Park et il fait beau temps ce jour d'été. C'est la dernière course de la saison Formule I. Toute l'année tu as disputé le championnat avec les aces, à 280 à l'heure blottit derrière le pare-brise, le carénage bosselé par les tournants à toute vitesse, les birages avec le crissement des pneus avant. . . Quelle année !

Et maintenant sur la ligne de départ à Donnington, il y a une douzaine des gars qui pourraient gagner ce championnat et toi aussi. Tu réchauffes ta machine, la **Honda RC30**, la meilleure moto, les 750cc sont réglés à point; mais les tours d'entraînement non pas bien marchés et tu n'es pas sur la première ligne. Il va falloir aller comme le vent pour garder ta place dans le championnat. Pour gagner il faudra des efforts surhumain, en es-tu capable ?

Ce n'est pas le moment de rever - la rouge - un centimètre ou deux d'embrayage - tu emballes le moteur - et - c'est la verte ! Maintenant l'air est

replie de la fumée des pneus, le vacarme est inouï, la roue avant n'est plus sur le sol, les genoux et les coudes serrés, tous les compétiteurs essaient de gagner des centimètres si précieux avant le tournant de Redgate Corner.

La première vitesse de la **Honda**, avec sa haute raison, te ralentit, les **Suzuki**, **Yamaha** et **Kawasaki** sont avantagés à ce moment vers Redgate. Tu peux regagner la distance, tu le sais, pourvu que tu exploites l'avantage de la **RC30** à bien tenir la route. Redgate toujours dangereux, tu freines aussi tard que possible prenant l'intérieur de la courbe, ce n'est pas la ligne normale, mais personne essaie la classique ici, mieux vaut la droite: comme-ca on ne peut pas te passer. Une astuce ? eh, oui mais si tu ne peux pas aller plus vite que les autres il faut être plus malin.

Tu avances deux placés à Redgate, devant toi, une machine plus lente, et tu la passes sur la bordure: tu comptes sur la souplesse de la suspension de la **Honda** pour

prendre les secousses sans perdre la ligne. Succès ! tu le passes et il paraît surpris.

Changement de vitesse troisième, quatrième pour la descente à Craner Curves. Le son du **RC30**, V4 est bon, l'aiguille du comptetours dépasse les 11.000. Un coup sec au guidon pour la courbe à gauche, c'est un effort car tout le poids est sur la roue avant. En cinquième maintenant, tu prends la droite, tu redresses ta machine pour approcher Old Hairpin, le virage à droite.

Un élanement de douleur, tu te souviens d'une vieille blessure, quand ton genou frule la bordure. La moto derive vers la gauche, tu mets ton poids à l'arrière et l'accélérateur au maximum pour la sortie. Même une machine comme la **RC30** se tortille et brille avec un traitement pareil, mais ce n'est pas le moment de penser aux conséquences. À fond maintenant, en choisissant le moment pur les changements de vitesse qui garderont la **Honda** dans sa bande de puissance.

Ton poids à gauche, tu mets la **Honda** à la droite de la

piste, comme ça tu as une bonne vue de la longue à gauche sous le pont, Starkeys Bridge. Tu accélères en cinquième, tu inclines en prenant le côté gauche pour le bombement négatif du tournant à droite McLeans. Tu descends deux, trois pignons en prenant l'apex au plutôt, personne ne te passera, tu bloques la ligne. Les cahots à la sortie, tien ! une roue devant toi - un coup d'accélérateur et tu laisses la **Suzuki** derrière toi.

Tu sens la vibration du moteur en remontant la bande de puissance pour monter Coppice, le tournant à droite complètement caché par la pente. Tu inclines la moto, tu espères que tu as bien jugé. Le pneu arrière dérape sur la longue courbe de Coppice, et s'arrête seulement quand tu redresses la machine dans la ligne droite de Starkey's, la plus longue à Donnington.

En sixième, sous le pont, la roue avant en l'air dans la descente soudaine. Un marqueur 200 mètres, et puis 100, les freins pour la chicane à l'entrée de la nouvelle boucle Melbourne. Les roues sont à la


AVANT-PROPOS

limite de la traction, à gauche, à droite. Tu remontes les vitesses, en cinquième pour un moment, et c'est les freins pour le virage en épingle à cheveux à droite.

La roue avant ne touche plus le sol en première, las seconde, en sortant du virage - le cote droit - troisième, quatrième et maintenant tu redescends pour le dernier virage que tu prendras en deuxième. Attention à la sortie, et tu dévalles à toute vitesse - troisième - quatrième - cin-

quième et sixième, le compte-tours au maximum et tu passes la ligne d'arrivée.

Tu es bien placé, le premier circuit est fini, tu approches le championnat du monde Formule I. Mais le prochain virage t'attend déjà et qui sait ? As-tu choisi les pignons qu'il faut ? Est-ce que tes pneus vont survivre la course ? Et l'essence ? Et ce son bizarre du moteur à la sortie de Coppice ?


Ce n'est pas facile - C'est l'épreuve finale. 

As-tu le courage mon vieux ?

INTRODUCTION

Poir avoir du succès et gagner les courses Formule 1, il n'est pas simplement question d'avoir la meilleure machine ou la plus rapide. La meilleure machine au monde n'est qu'une bricole dans les mains d'un amateur. La courage est important, naturellement, mais l'intelligence est irremplacable. Il faut savoir la meilleure ligne à chaque tourmant, les meilleurs endroits pour dépasser, les meilleurs

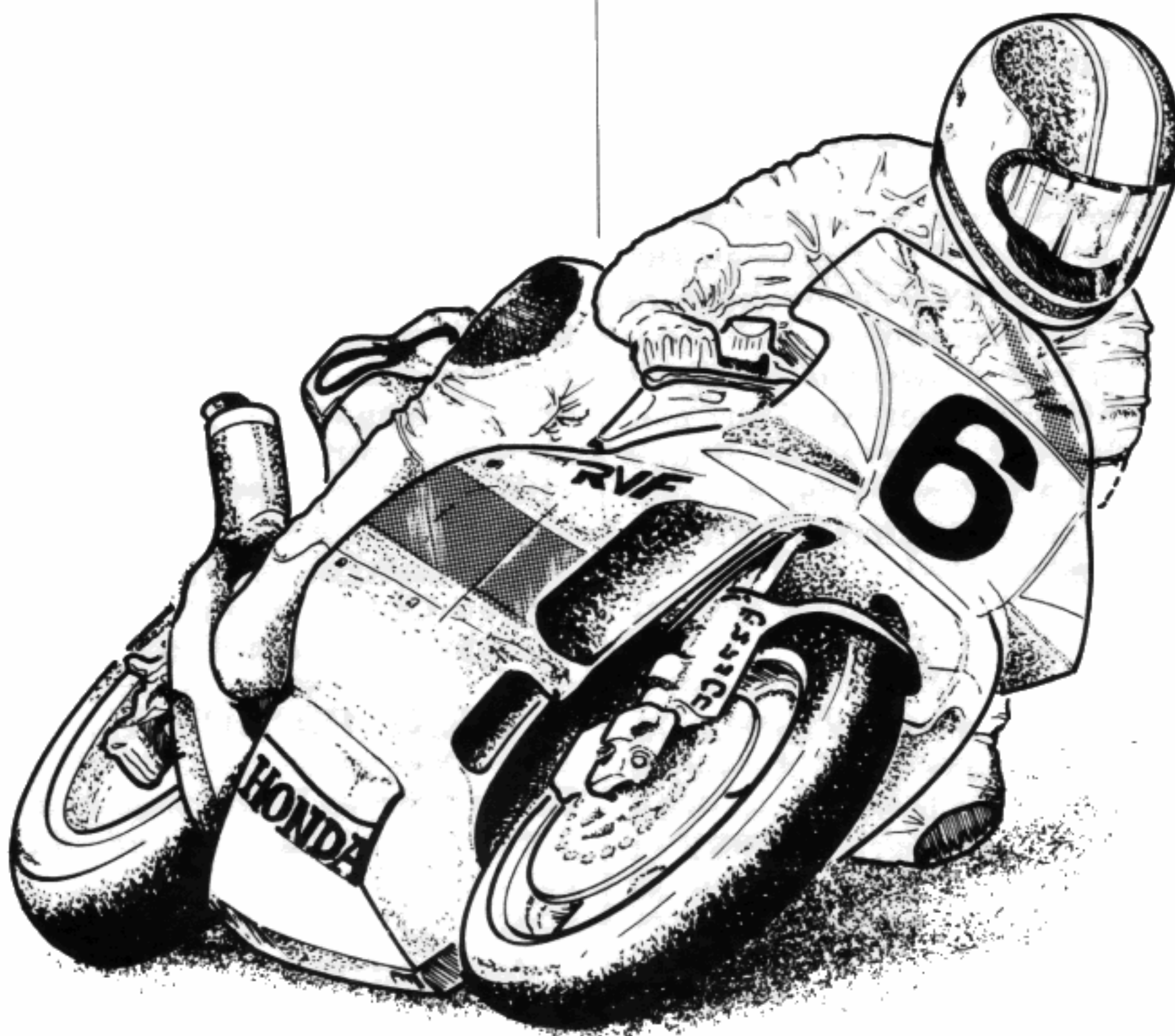
trains d'engrenage pour chaque circuit et la meilleure technique pour les flaques d'eau ou de l'huile.

On apprend dès le début et c'est dur. Mais pour vous faciliter les choses un peu, et pour que les autres ne se moquent pas trop de vous, voici quelques tuyaux utiles vous allez les ignorer j'en suis sûr. Mais peut être quand vous avez le temps, avec la patte en plâtre, vous lirez cette section. 

CONTENTS

AVANT-PROPOS.....	2
INTRODUCTION	5
CHARGEMENT DU JEU	7
LES MOTOCYCLISTES PROFESSIONNELS.....	16
TRACK DATA	23
LES RÉGLES FORMULE 1	57
MOTORCYCLE DATA	58
LES ACES.....	60
VOCABULAIRE SPECIALISE.....	62

CHARGEMENT DU JEU



HONDA RVF LOADING SECTION

CHARGEMENT DU JEU

ATARI ST

Insérez le disque HONDA RVF dans le lecteur et allumez l'ordinateur, le programme sera chargé automatiquement.

AMIGA

Si vous avez le KickStart en ROM, insérez le disque au signal, HONDA RVF se chargera automatiquement.

Si vous n'avez pas KickStart en ROM, chargez KickStart normalement, insérez le disque HONDA RVF au signal et le programme sera chargé automatiquement.

PC

Mettez l'ordinateur en marche avec le disque DOS. Au signal "A>", insérez le disque HONDA RVF et dactylographiez RVF et <RETURN>. Le programme se chargera automatiquement.

POUR DEBUTER

Quand le jeu sera chargé, l'écran sera affiché avec le titre. Frappez le bouton de tire sur la manette et on vous posera une

question dans l'examen d'entrée au *World Motorcycle Federation* (WMF); les réponses sont dans le manuel. Quand vous avez répondu on vous passera à la liste des participants.

En employant la manette, illuminez une bande vide et appuyez sur le bouton de tire. Un curseur apparaîtra au bas de l'écran.

Dactylographiez le nom de votre choix, employez la touche à rayer si vous faites une erreur. Quand vous êtes satisfait, appuyez sur le bouton ou <RETURN> et votre nom sera ajouté à la liste des participants. Au début vous serez classé au niveau CLUB, maintenant le menu principal sera affiché.

MENU PRINCIPAL

Rider degrees History

Cet écran affiché le progrès du participant courant.

Number of race starts

Nombre de course

Number of race crashes

Nombre d'accident

Number of race wins

Nombre de course gagne

Number of lap records held

Nombre de record gagne

Change Rider

Ce choix vous repasse à la liste des participants. Vous pouvez ajouter un nouveau nom ou choisir un nom déjà affiché. Si vous voulez utiliser un nom déjà affiché, illuminez le nom avec la manette et appuyez sur le bouton deux fois.

Pour ajouter un nouveau nom, suivez les renseignements au début. **ATTENTION:** Si vous changez le nom d'un participant courant, toute l'information à son sujet sera effacée. Ne changez pas un champion au niveau CLUB.

View Tables

Ce choix vous présentera les options suivantes:

L'écran vous indique votre position dans le championnat et vos points. Les points sont pour les sept première positions et sont: 15, 10, 6, 4, 3, 2 et 1.

All riders table

Si il y a plusieurs joueurs ce tableau vous présente les informations comme celui du championnat mais seulement pour les joueurs.

Lap record table

Cet écran vous donne tous les renseignements au sujet des records de circuit dans la classe du joueur. Les records sont préservés sur disque à la fin de chaque course.

Restart Championship

Pour finir un championnat et commencer une nouvelle compétition. Cela remet à zéro le ALL RIDERS TABLE et le VIEW TABLES mais le tableau des record de circuit reste intact.

Si vous faites ce choix par erreur, vous pouvez reprendre la situation en choisissant "LOAD NEW DETAILS" au meme menu. Mais il faut le faire avant une nouvelle course.

Load new details

Vous pouvez recharger le participant, le championnat et tous les details. Car tout est enregistré après chaque course, ou sur le disque RVF ou un autre que vous avez placé dans le lecteur.

C'est une caractéristique utile, car cela vous permet d'avoir plusieurs championnat en marche en meme temps en utilisant plusieurs disques.

Assurez vous qu'un disque pour les donnees n'a rien

d'important enregistré, car les données du RVF pourrait l'atérer, au mieux un disque format à blanc serait utile.

Start season / next round

Ce choix est pour prendre part à un championnat ou faire de l'entraînement. Des détails plus tard.

Set Defaults

Speedo in MPH/KMH

Vous pouvez basculer entre les miles à l'heure ou les kilomètres.

50hz/60hz Scan rate

Normalement 50 pour l'europe et 60hz pour l'USA. Mais il y a certain moniteur capable de 60hz, donc on vous offre le choix.

No. of laps per race

En employant le bouton de tire vous pouvez régler le nombre de circuit pour une course.

Test Race

Vous pouvez conduire votre Honda dans une course d'essai, vous choisissez le circuit à votre niveau ou à un niveau supérieur.

À un niveau supérieur vous

serez probablement déclassé. Il faut participer au championnat pour avancer, mais les tours d'essai sont utiles avant une course.

Datalink (Certaine version)

Si Datalink exist sur votre version de RVF, ce sera la dernière entrée sur la liste.

Datalink permet à deux personne de prendre part à la meme course en employant deux ordinateurs de la meme marque, relie par un cable spécial.

Comment utiliser le Datalink

Avec les deux ordinateurs éteint, reliez les avec le cable. Chargez RVF dans un des ordinateurs avec l'autre toujours éteint. Le jeu chargé, pour Datalink cet ordinateur sera le maitre, celui sur lequel vous allez faire les choix.

Maintenant, allumez l'autre ordinateur et chargez le disque RVF. Cet ordinateur sera l'esclave.

Ensuite choisissez Datalink au menu principal des deux ordinateurs et le maitre vous permettra de choisir le circuit.

Appuyez la touche <ESC> pendant une course pour sortir de Datalink.

Controler la Motocyclette

La Honda RVF est controlé avec la manette de la facon suivante:

Accélération

La manette en avant ouvre l'accélérateur, le plus longtemps en avant le plus fort l'accélération. Le moment optimum pour changer de vitesse et quand l'aiguille du compteur entre dans la section orange, changer trop tot est plus lent car le moteur ne sera pas dans sa bande de puissance. lisez la partie au sujet des professionnels pour des renseignements sur les changements à court, car cette technique est utile sur certain tournant.

Le changement de vitesse

Pour changer de vitesse appuyez sur le bouton de tire, si la manette est en avant vous allez monter une vitesse, et à l'arrière pour descendre. Le moment de changer est important, si la moto parait trop lent c'est probablement parceque vous etes dans une vitesse trop élevée.

Freiner

La manette en arrière est le

frein, le plus longtemps le plus fort le ralentissement. Si vous voulez freinez très rapidement servez-vous du changement de vitesse aussi.

Les Tournants

La manette à gauche ou à droite incliné la moto, la longueur de l'appuie détermine le degré du tour. Si la manette est centrée dans un tournant la moto se redressera.

Progrés du Championnat

Il y à trois niveau de simulation. La difficulté du circuit et la qualité des concurrents sont variables, voici les renseignements:

CLUBMAN

Pour arriver au niveau national, il faut participer et gagner un championnat de Club. Comme vous avez cette license vous etes eligible pour les circuits de Club suivant:

*Tetbury - Harrogate - Ladbroke
Hall - Chiswick - Nutford Placé
Manton Park - Waddeston
Manor et Donnington Park.*

Pour obtenir la license national il faut participer et gagner le

championnat CLUBMAN.

NATIONAL

Avec cette license vous pouvez participer aux courses sur les circuits britanniques suivant:

*Mallory Park - Cadwell Park -
Knockhill - Scarborough -
Donnington Park - Oulton Park
Silverstone et Brands Hatch.*

Pour atteindre le niveau International il faut participer et gagner le championnat national.

INTERNATIONAL

Avec la license international vous pouvez participer sur les circuits suivant:

*Salzburgring - imola - Assen -
Paul Ricard - Donnington Park -
Laguna Seca - Hockenheim et
Suzuka.*

Votre but est de gagner le championnat international et devenir Champion du Monde. Comme champion du monde vous pouvez participer dans toutes les courses sur n'importe quel circuit, vous pouvez choisir un championnat

Clubman ou National, mais cette fois-ci les autres participants seront eux aussi de la classe international.

Le Damage

Si vous avez un accident pendant une course ou un circuit d'entraînement votre machine pourrait souffrir du damage. Cela pourrait être un instrument de bord, la perte d'un pignon ou un guidon abimé.

Les stands de Ravitaillement

La région des stands de ravitaillement est démarquée par une série de carré rouge et blanc au bord de la piste, normalement près de la ligne d'arrivée.

Si votre RVF est endommagé pendant une course ou un tour d'entraînement, vous pouvez avoir des réparations dans les stands.

Entrez dans les stands et arrêtez entre les marques et les lignes du circuit. Quand les pieds du participant touche le sol, la machine est réparée, accélérez le moteur, poussez le bouton et rejoignez la piste aussi vite que

possible.

La décision d'entrer dans les stands est souvent une question de tactique. Si il y a peu de damage et c'est presque la fin de la course, le tamps dans les stands ne sera probablement pas profitable. Si le damage est sévère et la course est longue, no pas passer par les stands va certainement vous couté cher, meme le chamionnat.

Les tours d'essai et la position sur laligne de depart

Les tours d'essai ont deux roles importants, en premier vous vous rendez au fait avec le circuit sans les autres participants, et donc vous pouvez analyser les vitesses possible aux coins serrés.

En second, les tours d'essai sert à établir votre position sur la ligne du départ. Si vous etes à égalité ou mieux avec le record du circuit vous serez placé en premier, votre circuit le plus rapide établit la position.

NOTE: Ce n'est pas possible

d'établir un nouveau record dans un tour d'essai.

Début de la course

D'abord identifiez votre moto: vous etes en rouge et les adversaires sont en vert.

Sur la droite de l'écran vous verrez les feux. Quand la rouge s'éteint et la verte s'allume, la course est en marche.

En attendant la verte appuyez sur l'accélérateur à petit coup, continuellement, (Voir les controles) essayez de garder les tours entre huit et dix milles RPM. à la verte, frappez le bouton de tire pour engager le premier pignon.

Si vous n'avez pas assez de tours en embrayant la transmission, votre accélération sera bien trop lente, si vos tours sont de trop, la roue avant quittera le sol et vous allez perdre du temps à controler la machine.

Information sur l'écran

LAP:

Le circuit (et le temps en min-

CHARGEMENT DU JEU

utes, seconde et centième de seconde). Le temps est pour le dernier circuit, le numéro du circuit est courant.

GAP:

Donne le temps entre vous et la prochaine machine, ce temps est ajusté quand votre participant regarde pardessus son épaule, d'habitude quand il freine ou il prend un virage.

POS:

Votre position dans la course.

RECORD:

Le record du circuit.

TIME:

Donne le temps du circuit courant, ajusté à chaque tour.

RACE ORDER:

Vous donne la position des autres dans la course. C'est utile pour les tactiques pendant un championnat. Par exemple si vous êtes près de la tête, vous pouvez identifier ceux devant vous.

Si le participant devant vous à plus de points dans le championnat que vous, cela vaut

peut être les risques pour le dépasser. Mais si cela n'aurait pas d'effet sur votre position, vous déciderez peut être de maintenir votre position et de garder les points déjà à votre compte.

BEST:

Le meilleur temps pour un circuit dans la course courante.

Les Marqueurs

Sur la plupart des circuits il y a des marqueurs pour les virages serrés, à l'approche d'un tournant vous verrez trois placards blancs, et puis deux et finalement un seul à l'entrée du tournant.

Les Points Dangereux

L'EAU

Les jours de pluie, il y aura probablement des flaques d'eau sur la piste. Ils ralentissent les motos et sont à éviter si possible.

L'HUILE

Pendant les courses on trouve des flaques d'huile sur la piste

LOADING INSTRUCTIONS

qui sont la cause de beaucoup de dérapages.

LES AUTRES

Le contact entre les participants ralenti le progrès énormément. Évitez de toucher une autre moto.

Remonter la RVF

Si vous tombez pendant une course, il faut remonter la machine et la démarrer en poussant, Ceci prend placé automatiquement mais des mouvements sur la manette augmente les efforts de votre motocycliste.


Quitter la Course

Si vous frappez <ESC> pendant une course elle sera terminée tout de suite. Cela sera comme si vous n'aviez pas participé et si c'est un championnat il n'y aura pas de points.

ARRET DU PROGRAMME

Un appuie sur la barre d'espace suspendra le jeu, un autre appuie pour le remettre en marche.

LES DISQUES

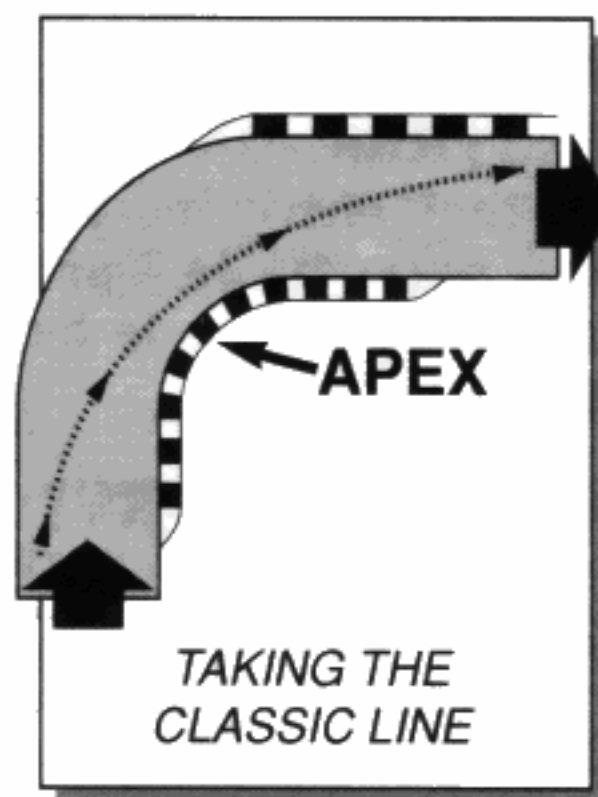
RVF enregistre less donnees après chaque course. Si votre disque est protégé ou absent à la fin d'une course, la bordure de l'écran changera de couleur, et puis le programme continuera comme d'habitude. 

Les tournants et la ligne

La meilleure position pour un tournant est à la tête de la course. Il y a moins de danger d'être descendu par un autre participant.

Ce n'est pas toujours possible, malheureusement, surtout se le premier pignon sur votre machine est assez élevé, car c'est difficile d'accélérer rapidement au départ et les autres arriveront certainement devant vous au premier tournant.

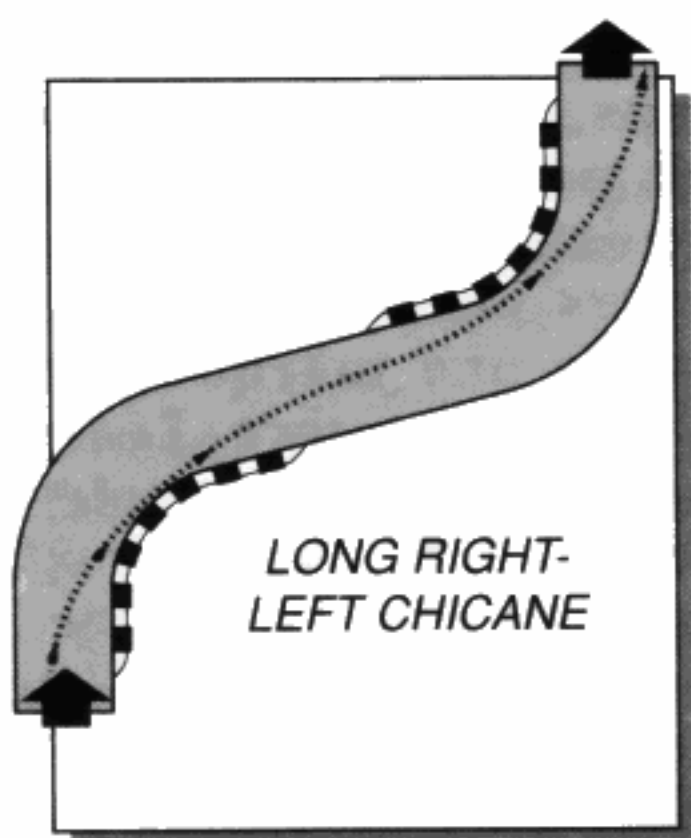
La ligne classique par un tournant normal avec des rayons constants; on entre la courbe en largeur avant de couper vers l'apex, maintenant l'accélération pour la sortie. Essayez de serrer la ligne intérieure autant que possible avec la contrainte de garder la propulsion sur la surface après l'apex. Comme cela vous aurez toujours quelques centimètres de macadam pour dériver si



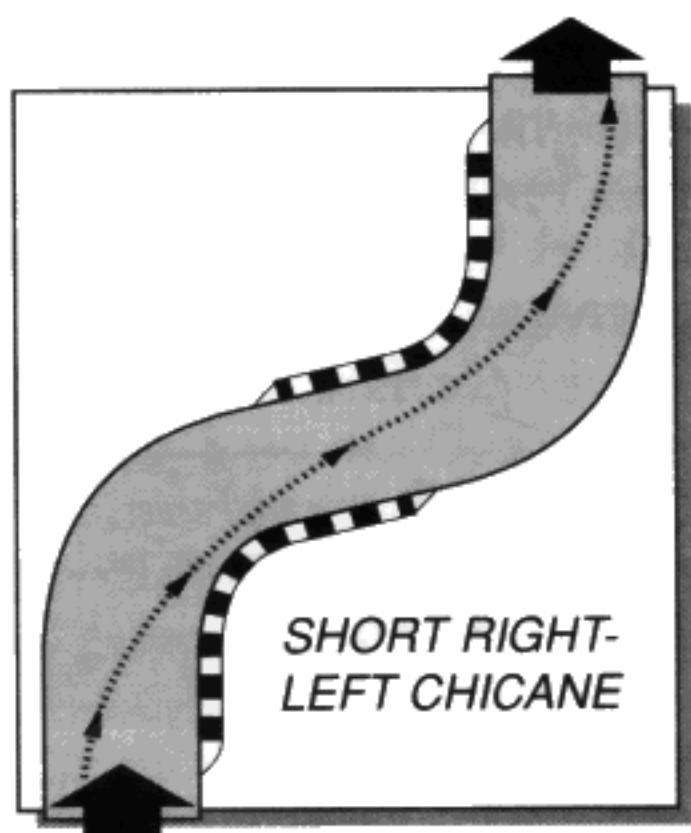
vous allez trop vite.

Avec les *chicanes* gauche/droite ou droite/gauche, il faut aussi viser l'apex. Parfois c'est possible en se dirigeant presque en ligne droite par le complexe, mais d'habitude c'est plus difficile et il faut incliner la moto d'un côté à l'autre d'une façon prononcée est très vite.

Le temps est très important. Un peu trop tôt ou tard avec la première inclination et la ligne sera mauvaise pour la seconde partie. Un mauvais calcul et vous quittez la piste par une route



LONG RIGHT-
LEFT CHICANE

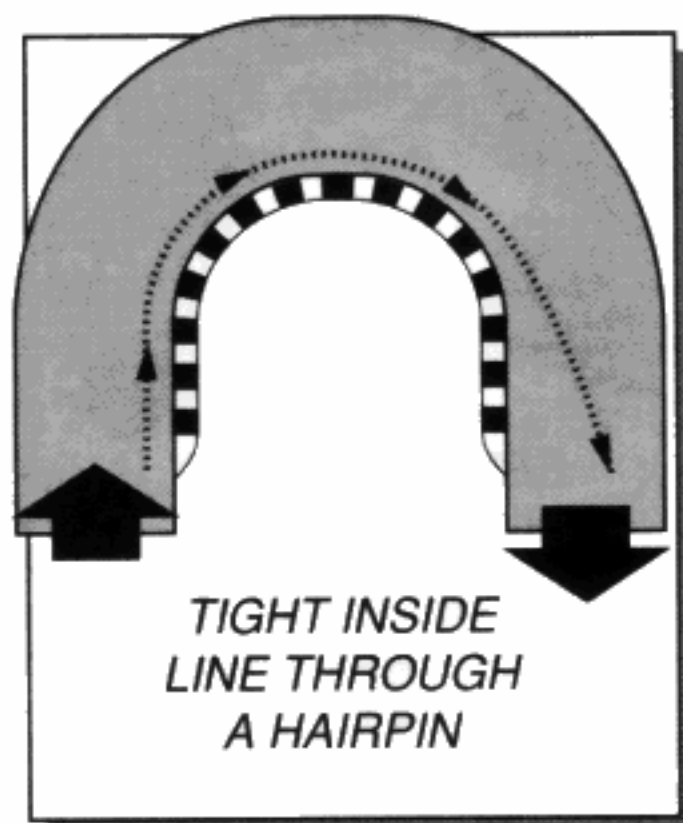


SHORT RIGHT-
LEFT CHICANE

d'échappement.

Sur les tournants serrés et les virages en épingle à cheveux, la ligne classique n'est pas toujours la meilleure. Parfois c'est

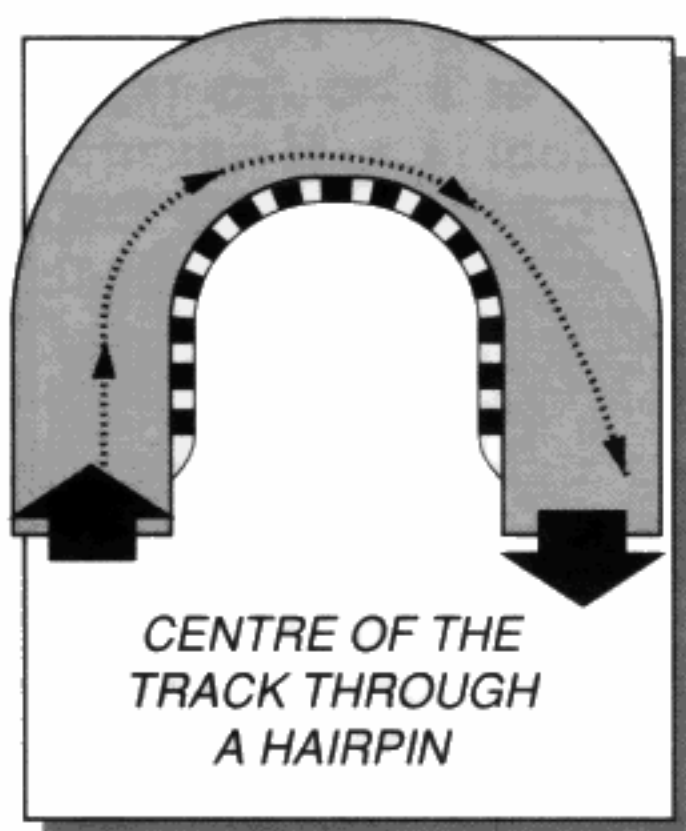
mieux d'aller plus lentement et de prendre la ligne intérieure, car si il y a un autre sur la ligne, vous serez peut être bloquer et forcer de ralentir.



TIGHT INSIDE
LINE THROUGH
A HAIRPIN

Une autre possibilité est de prendre la ligne centrale. Si un autre veut essayer de vous dépasser, il est forcé de prendre ou la ligne extérieure, avec plus de risque à cause de la vitesse et l'angle d'inclinaison, ou la ligne intérieure. Vous pouvez alors vous déplacer à droite ou à gauche "en fermant la porte" et en forçant l'autre à

prendre la largeur. Ce n'est peut être pas très gentil, mais en Formule 1 il n'y a



pas de règle de conduite.

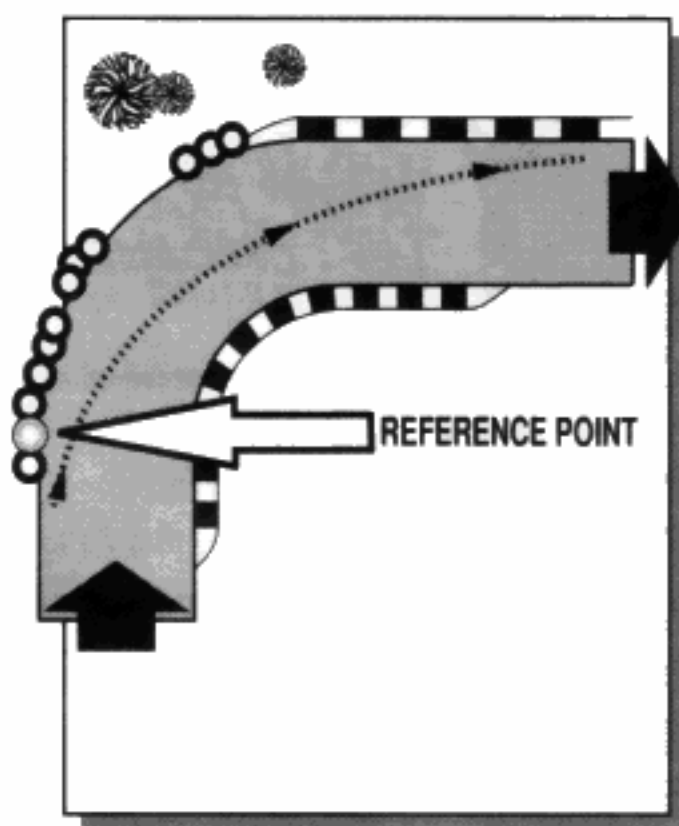
Les virages avec les bombements adverses sont difficiles car la machine est tirée vers l'extérieure de la courbe. La meilleure technique est de garder une vitesse constante.

Les dépressions dans un tournant sont plus facile avec un coup d'accélérateur dans la dépression, ceci allonge la suspension ce qui dégage la machine de la surface.

Pour tous les virages et

particulièrement pour les freins, les points de repère sont très utiles. Ils sont peut être évident, comme les marqueurs ou petit et naturel comme une marque sur la piste, ou un arbre. Les professionnels ont bien note ces endroits et s'en sert pour les changements de vitesse, le freinage et le moment d'inclination dans un tournant.

Le dégagement est aussi un problème. Incliné au maximum il n'y a pas beaucoup d'espace entre les repose-pieds, le carénage, l'échappement et la surface du circuit. Un cahot peut avaler cet



espace et le contact avec le sol peut avoir des conséquences sérieuses. (Voir les renseignements au sujet des accidents `haut-cote`, plus loin).

Avec un tournant ou la surface est bonne on peut froter le sol avec la machine ou même son genou sans accident. Dans les courses à motocyclette modernes, le genou sert souvent à calibrer le degré d'inclination, mais naturellement le frottement ralentit la moto et augmente la possibilité d'un `haut-cote`. Soyez prudent!

Les dérapages sont aussi partie de la technique de la Formule I et du Grand Prix. Les américains sont particulièrement adroits à contrôler les glissades de la roue arrière, mettre la moto en flanc et gardant la vitesse, conserve la puissance pour la sortie du virage.

C'est évident que cette technique n'est pas sans risque. Il faut garder la vitesse du moteur quand le dérapage commence, malgré la réaction normale de ralen-

tir au début d'une glissade. C'est une question de temps, d'élan et d'inclination qui détermine le moment la roue reprend son adhérence. Ce moment a un effet violent dans la direction opposée du dérivage. Le motocycliste est alors lancé vers la cote haut de sa machine. Seul les meilleurs peuvent venir à bout de cette situation de `haut-cote` et même pour eux, le succès n'est pas garanti.

Depasser / Sillage

Celui qui a l'intention de dépasser un autre est responsable pour la situation. Celui que l'on va dépasser ne sait peut-être pas que vous êtes là et ignore vos intentions. Il faut toujours s'attendre à l'inattendu et formuler un plan.

De même il ne faut pas considérer de trop, si un autre veut vous dépasser, gardez votre ligne, c'est à lui de manœuvrer.

En général, le plus sûr est de dépasser un autre à

l'intérieur d'un tournant. Si l'autre motocycliste fait une erreur au virage c'est probable au'il passera vers l'extérieure de la piste. Et quand meme la ligne intérieure est plus courte. Dépasser à l'extérieur serait seulement le cas échéant.

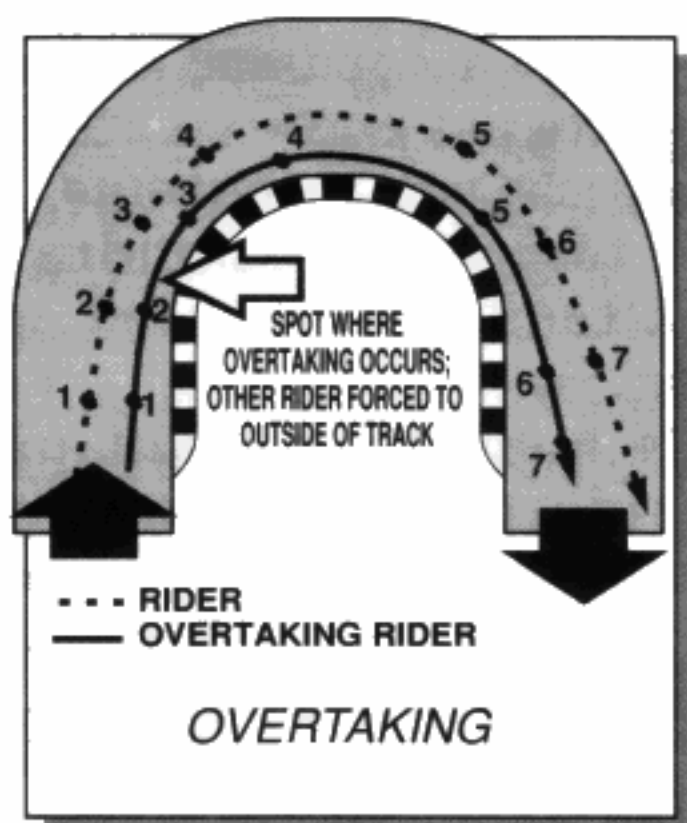
C'est presque certain que les autres machines seront aussi vite que la votre. Peut etre que vous n'avez pas choisi le meilleur train d'engrenage pour ce circuit, et vous ne pouvez certainement pas le changer pendant la course, vous n'avez pas le tamps ! Le seul moyen de dépasser une autre machine

avec la meme vitesse et de se servir du sillage.

Le sillage est très important en Formule I ou le calibre des machines se ressemblent. Il faut etre aussi près de la machine devant que possible, une question de centimètres à des vitesses de 280 km/h. Ce n'est pas pour ceux qui manque de courage ! Une fois en placé, votre moto emploie moins d'énergie que l'autre.

Pourquoi? parceque la machine de devant doit déplacer le poid de l'air tandis que vous etes dans une zone calme. À la fin d'une ligne droite vous pouvez employer la puissance de reserve pour dépasser. Cette technique marche encore mieux, si vous entrez la zone et prenez la sortie tout de suite, cela à un effet un peu comme une fronde, vous lancant en avant

C'est à noter que ce n'est pas une bonne idée de le faire à la moitié d'une ligne en droite, car l'adversaire pourrait bien fiare de meme avant la fin de la ligne. Il faut tou-



jours essayer au dernier moment.

Les Freins

C'est une conception erronée de penser que la moto la plus rapide va gagner. Un motocycliste adroit sur une machine inférieure peut bien gagner en étant moins lent que les adversaires aux coins. Pour y arriver les aces pratiquent une technique avancée pour les phases des freins. Ce n'est pas simplement de freiner au dernier moment tout simplement. C'est vrai que c'est possible de dépasser un autre à l'entrée d'un virage de cette façon.

Mais vos durées pour le circuit seront meilleures si vous employez une technique différente. Si vous réglez la vitesse avec les freins à l'approche d'un tournant avant de tourner le guidon. Avec la suspension et l'équilibre de la machine bien régler avant le tournant, l'accélération sera plus lisse et plus puissante, et vous aidera à

établir un bon rythme pour le circuit.

N'ayez pas peur des freins de la Honda. Elles sont très fortes et vous serez surpris si vous voulez vraiment freiner très tard. L'usage des freins a gagné des championnats.

Les Changements de Vitesse et l'Embrayage

L'objet de la boîte de vitesse sur une motocyclette et pour permettre au moteur de tourner dans la bande de puissance optimum. En changeant de vitesse le rapport entre les pignons est important. Il faut connaître les meilleurs points au comptours pour les changements, et comment maintenir la meilleure bande de puissance.

On peut changer les boîtes de vitesse sur la Honda et on peut changer aussi les pignons avant et arrière de la chaîne. C'est changements ont un effet prononcé sur l'accélération et la vitesse maximum de la machine. Le

système d'engrenage est réglé pour les conditions qui existe et pour le circuit.


Chaque circuit est différent. Sans les longues lignes en droite, les coins serrés, les *chicanes* demandent des engrenages à court pour des accélérations rapides. Les longues en droite demandent des engrenages de `queues` pour maintenir les vitesses maximums, mais par contre ne vous présente pas un grand angle d'inclination et vous ralenti aux tournants avec des pneus lisse au sec.

Avec des pignons réglés en `queue` il faut fiare attention à l'accélération aux tournants.

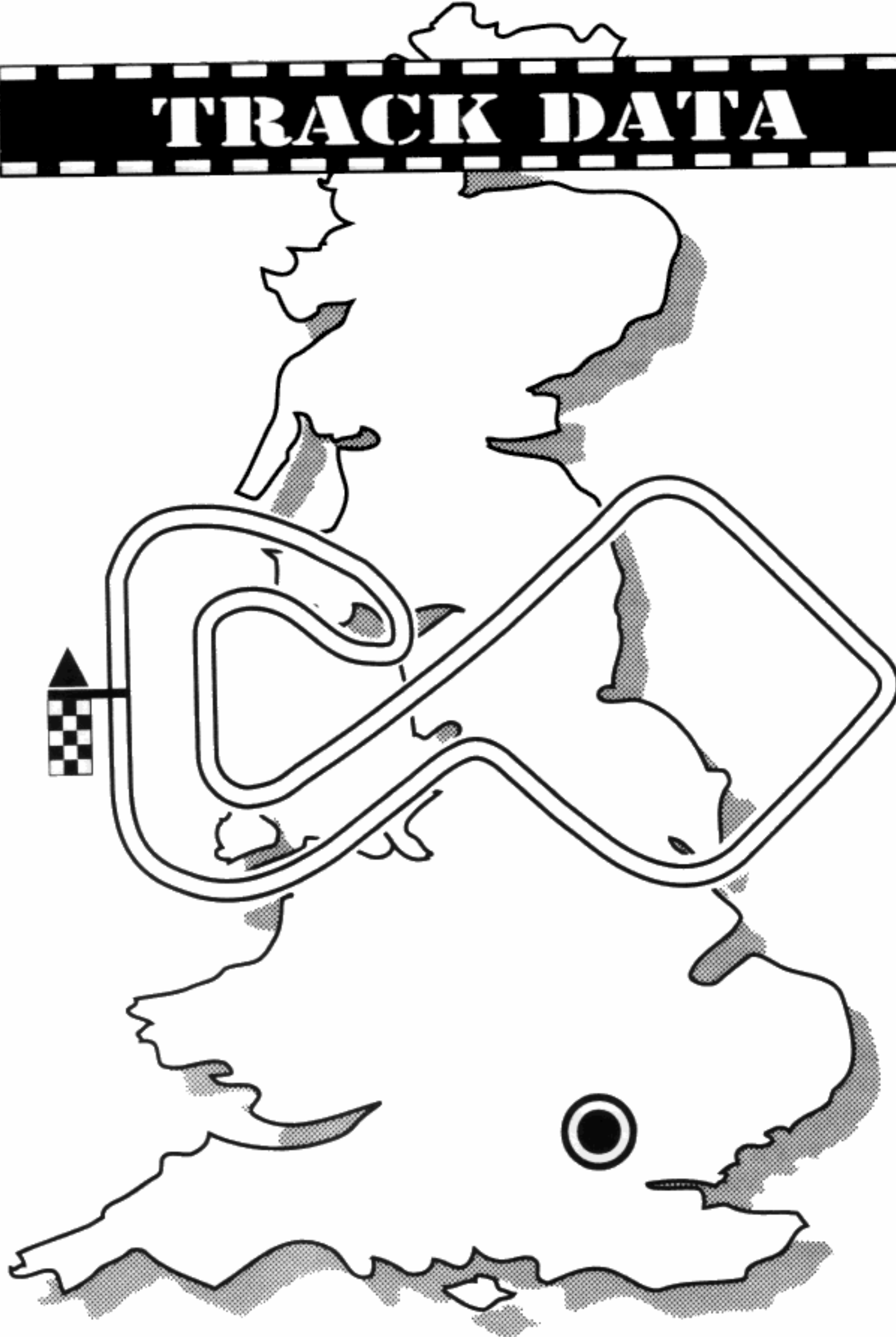
Les freins en temps mouillé sont aussi difficiles, avec les freins sur la roue avant c'est très facile de la dérapée dans les flaques d'eau, et la roue avant est difficile à reprendre. Sur certains circuits utilisés pour l'épreuve des pneus, il y à souvent des enduits sur la surface. Quand il pleut, ces endroits sont comme une patinoire.

Ne freinez jamais d'une

facon violente en mauvaises conditions. Gardez les inclinations au minimum, freinez d'avance aux tournants et surtout avant d'incliner la moto. Évitez les coups de frein et d'accélérateur pour bien maintenir l'équilibre.

Nous esperons que ces renseignements vous seront utiles. Utilisez le cerveau autant que l'accélérateur pour devenir le champion Formule I. 

TRACK DATA



SALZBURGRING

Localisation

Salzburgring, Autriche

Dans un paysage de bois et de verdure, entouré d'escarpements rocheux, Salzburgring est un des circuits le plus dramatique. Les spectateurs sont placés aux cotes de la vallée avec une ambiance unique. Le circuit est rapide et dangereux. La plupart des virages sont à grande vitesse, mais quelques uns non pas de route d'échappement.

La première courbe à droite sur la ligne principale est vraiment un changement de direction progressif, on la prend en sixième, en suite un vrillage à gauche, aussi à toute vitesse.

Maintenant c'est les freins pour un virage en épingle à cheveux, mais bien large, la sortie est en deuxième en remontant les vitesses toujours incliné. La prochaine section est un long tournant à gauche, les

meilleurs cyclistes la prennent en sixième et en allant à fond. Le circuit prend une courbe à droite avant le dernier tournant à gauche.


Il faut descendre deux ou trois vitesses (cela dépend de la boîte) en tombant sur le virage à droite à la fin de la section à l'arrière du circuit. Gardez la ligne intérieure en dérivant vers la gauche à la sortie, la pente descend toujours, et il faut une ou deux vitesses de moins pour le virage à droite par-dessus le pont. C'est peut être possible de

remonter une vitesse avant le ralentissement pour la chicane

gauche-droite.

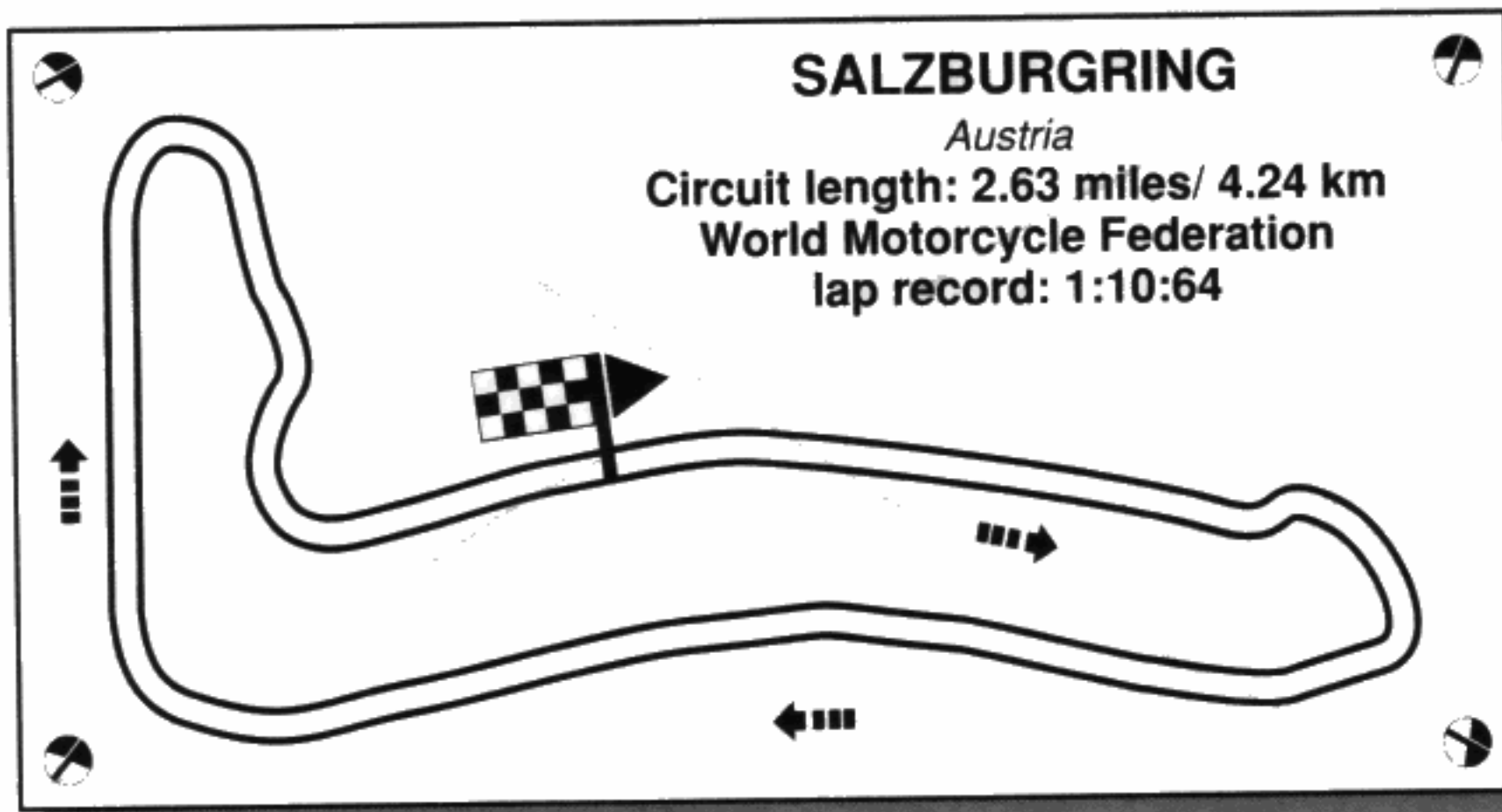
La partie à droite est plus sévère que celle de gauche, il faut donc éviter d'aug-

menter la vitesse.

Le dernier tournant à gauche peut être dangereux, les dérapages sont fréquents parmi les impatients qui accélèrent trop tôt avant la sortie. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de la moto: Système d'engrenage élevé.

Tuyaux: Soyez patient dans la chicane, la seconde partie est plus lente que la première.

IMOLA

LOCALISATION

Près de Bologna, Italie


La réputation d'Imola à bien souffert dernièrement, car ils ont ajouté beaucoup de chicane avec des zones d'échappement ce qui à abimé le débit de la circulation, notamment la seconde partie.

C'est certainement une épreuve spectaculaire pour l'homme et la machine. Normalement le circuit est en sens inverse des aiguilles d'une montre

Le premier tournant, après le départ, est à gauche, Tamburetto est mal famé. Vous seriez en sixième aussitôt que possible après la sortie, prêt pour la longue descente à Tosa, un virage à gauche qui maintenant, après les changements, à une chicane gauche, droite pour

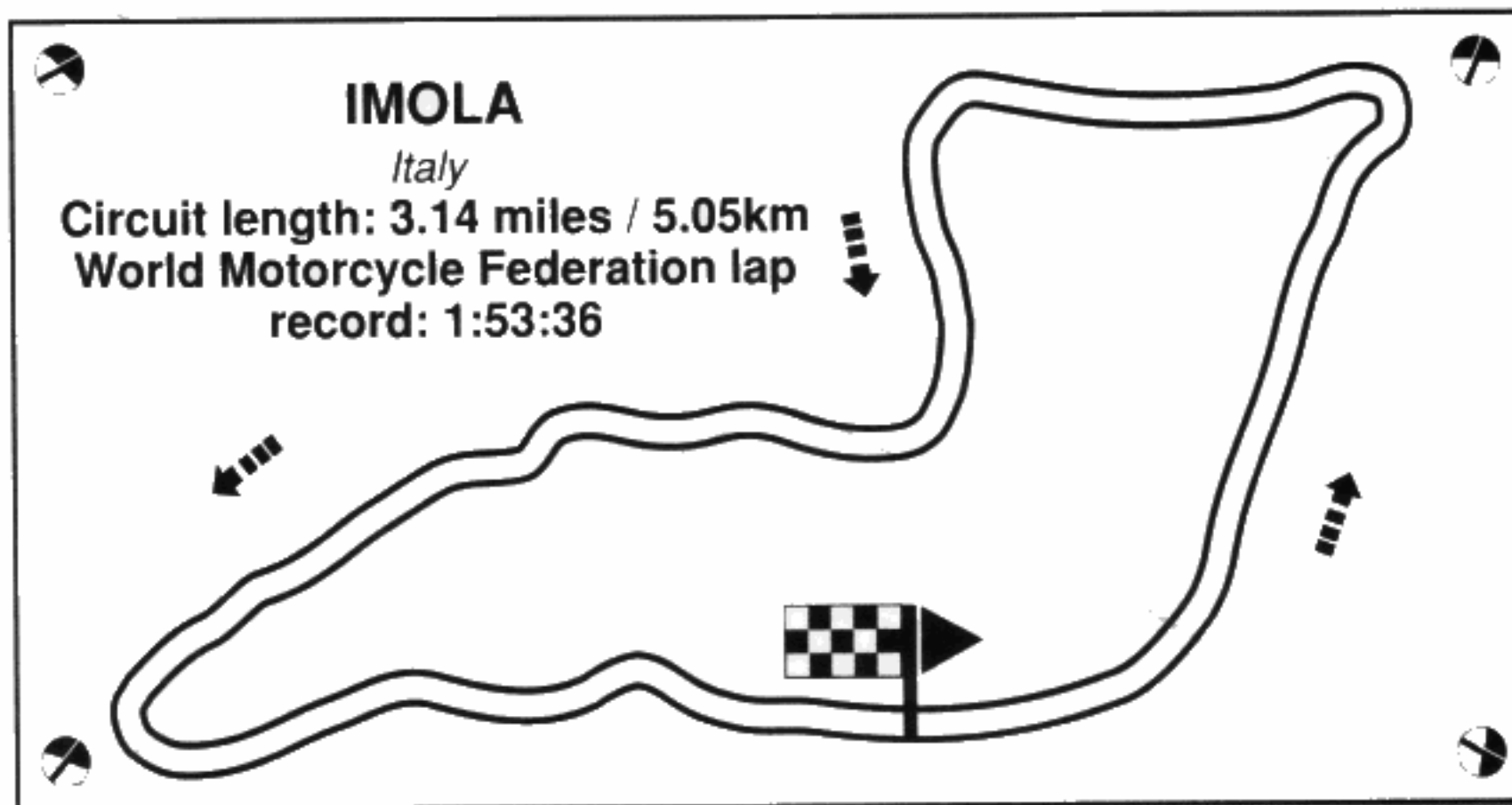
ralentir les participants. Tosa en deuxième just qu'à ce que vous voyez la sortie en ligne droite, toute vitesse et puis la gauche de 90° à Piratella.

Accélérez dans la descente vers la gauche en freinant à fort pour la chicane gauche, droite au bout et juste avant la droite à Acque Minerale. On monte en changeant de vitesse par un vrillage moyen à gauche et une autre chicane droite-gauche, un petit coup d'accélérateur, une gauche, droite et on descend par un vrillage à droite jusqu'au tournant de 90° à gauche.

En suivant il y a une gauche bien ouverte suivi d'une chicane droite-gauche rapide, un autre coup d'accélérateur et la gauche-droite qui vous remet sur la ligne d'arrivée. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de la moto: Quoique sur le plan du circuit, Imola à l'apparence d'être ouvert et rapide, les nombreuses chicanes abimé le rythme des motocyclistes. Un relevage à L'arrière et une roue avant plus petite rendra la reprise de la direction plus rapide.

Tuyaux: La surface est bien variée et particulièrement vicieuse en temps de pluie.

CIRCUIT VAN DRENTHE

LOCALISATION

Assen, Pays-Bas

Un circuit européen bien établi, mais malheureusement pas moderne car la piste est à peine assez large pour permettre aux motos de se dépasser en sûreté. Néanmoins 100.000 enthousiastes se rassemblent régulièrement sur les tribunes pour voir les champions.

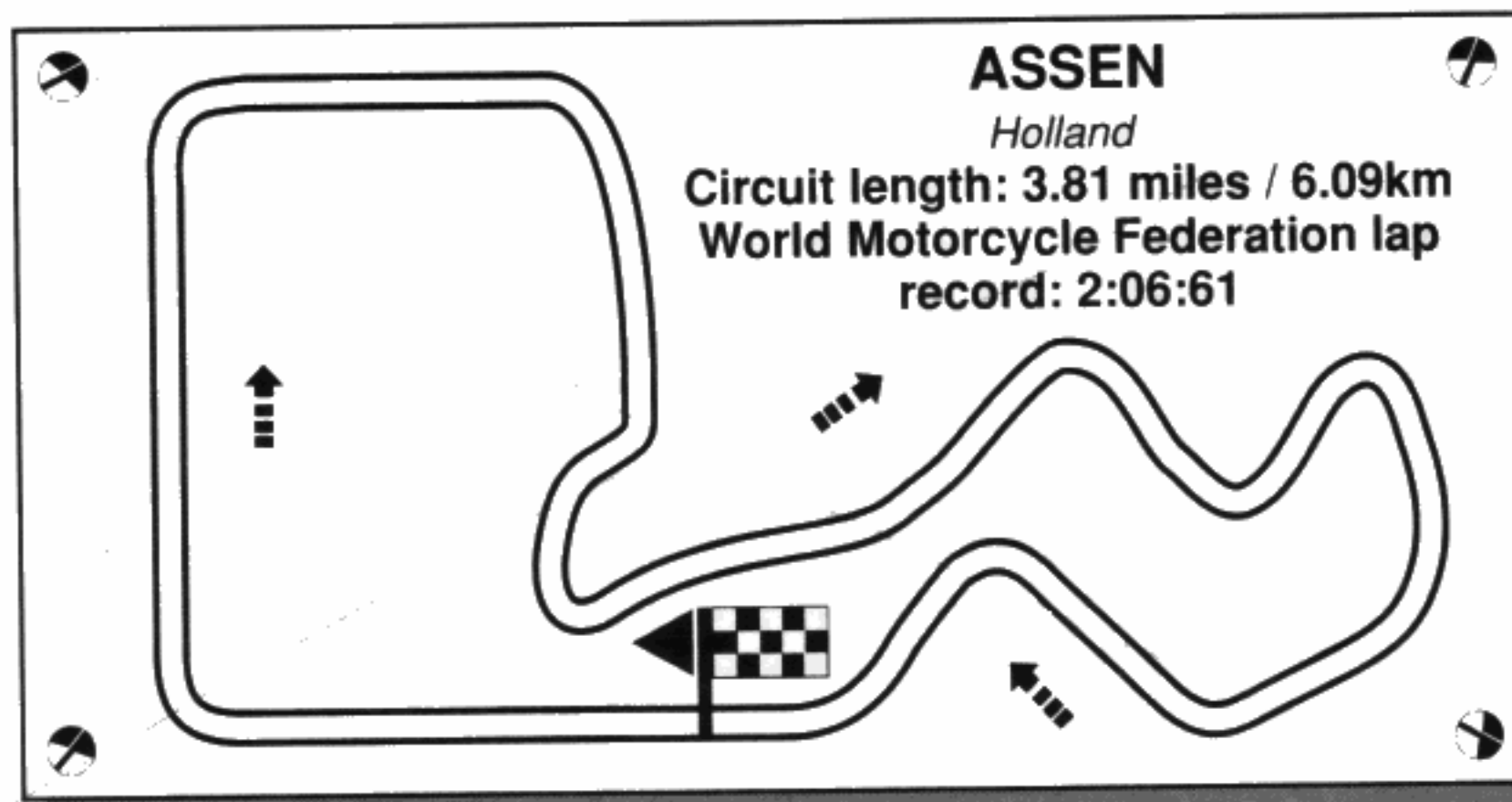
De la ligne de départ, un virage droite/gauche sous un pont, maintenant en seconde vitesse pour le tournant à Haarbocht, 90° à droite. Changement de vitesse, quatrième pour un autre virage à gauche dans la ligne droite, un autre tournant à droite de quatre-vingt-dix degrés, en seconde, remonter deux vitesses pour la courbe à droite.

On retourne vers les stands et la ligne de départ, le circuit passe sous un pont avant l'entrée de De Strubben, un long virage à gauche. La prochaine section est ce qui rapproche de plus la ligne droite principale à Assen; mais même ici, il faut travailler le guidon jusqu'au tournant à droite qui est le plus lent du circuit.

Un autre virage gauche/droite avant d'entrer dans un tournant de 100° serré, suivi de deux plus faciles (inclinés) vers la droite. Engagez troisième pour le tournant à double apex à gauche (Ramshock) devant la tribune. Les spectateurs peuvent suivre votre progrès par la chicane droite-gauche-droite avant la ligne droite de l'arrivée. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de moto: À Assen la vitesse est moins importante que la manoeuvre aisée. Le sixième pignon ne serait utile qu' à la fin des stands, donc il faut choisir un train d'engrenage court.

Tuyaux: Le temps est souvent mauvas (circuit mouillé). On peut déraper à la dernière chicane meme par beau temps.

PAUL RICARD

LOCALISATION


Marseille, France

Au soleil de la Cote d'Azur, le circuit Paul Ricard est une piste de vacance pour les enthousiastes européens de la course motocyclette. Il est long, la ligne droite Mistral est ultra rapide et il faut un engrenage élevé si vous voulez marcher de front avec la compétition.

Dès le début c'est une course à grande vitesse et on monte jusqu'à la sixième vitesse avant la gauche, droite à Verrerie essences que l'on prend en quatrième. La sortie sur le court en droit peut être inégale. Gardez la gauche pour l'entrée de la chicane droite/gauche. Inclinez à droite et puis fort à gauche en accélérant aussitôt que vous voyez la sortie, un petit parcours droit et c'est le virage école. Gardez une vitesse assez basse et une inclination optimum en utilisant toute la piste à la sortie.

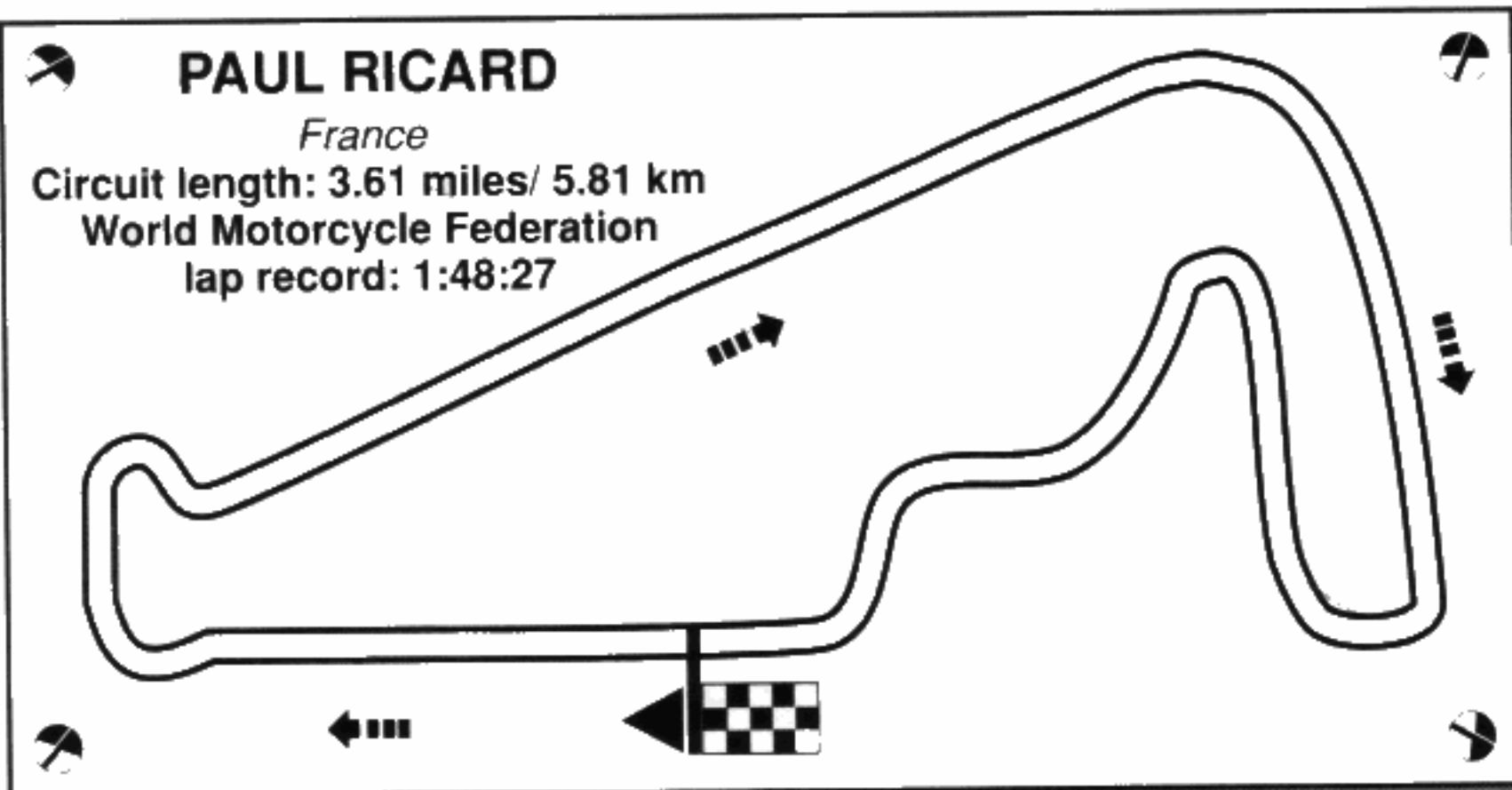
Changement de vitesse et vous êtes à Sainte-Beaume, un tournant à droite avec une entrée étroite. Placez-vous à l'intérieur de la courbe et toujours incline, accélérez - corrigez le dérapage avant le vrillage à gauche et l'entrée du Mistral. Il faut garder une bonne ligne pour ne pas perdre du temps dans cette longue ligne droite.

En approchant la fin du Mistral, choisissez un point de repère pour commencer le freinage. Descendez deux vitesses pour Signes, une longue courbe à droite avant de freiner pour Beausset, une autre longue courbe à deux apex. En troisième il faut ralentir pour l'entrée en gauche/droite de l'épingle, un tournant de 90° à gauche.

Changement de vitesse, ne laissez pas dérapier la roue arrière par la longue courbe en arrivant au complexe Virage, une courte à gauche et puis fort à droite et vous êtes sur la ligne d'arrivée. Accélérez. . . 



TRACK DATA



Les exigences spécialise de la moto: Un engrenage élevé pour le Mistral.

Tuyaux: Question de vitesse maximum pour le Mistral. Les freins au plus tard à la fin du Mistral en choisissant un point de repère.

DONINGTON PARK

LOCALISATION

Castle Donnington, Derbyshire,
Angleterre

Donnington est un des circuits le plus reconnu en Angleterre, situé dans un parc privé dans la région des Midlands. C'est un circuit populaires avec les participants et les spectateurs. Un circuit pour les motocyclistes de course hardi, mais très sauf.

Le circuit commence en ligne droite ver Redgate, un tournant à droite avec une entrée en largeur qui se reserré d'une façon difficile. Même les aces ont fait des erreurs embarrassantes ici. Après Redgate la première partie de Craner Curves, un complexe droite/gauche, qui met à l'épreuve votre habilité de pouvoir changer de direction tout en descendant une pente escarpée.

Un tournant de 110° à droite, Old Hairpin, d'apparence facile, termine le complexe Craner. L'apex est bien situé, mais les cahots à

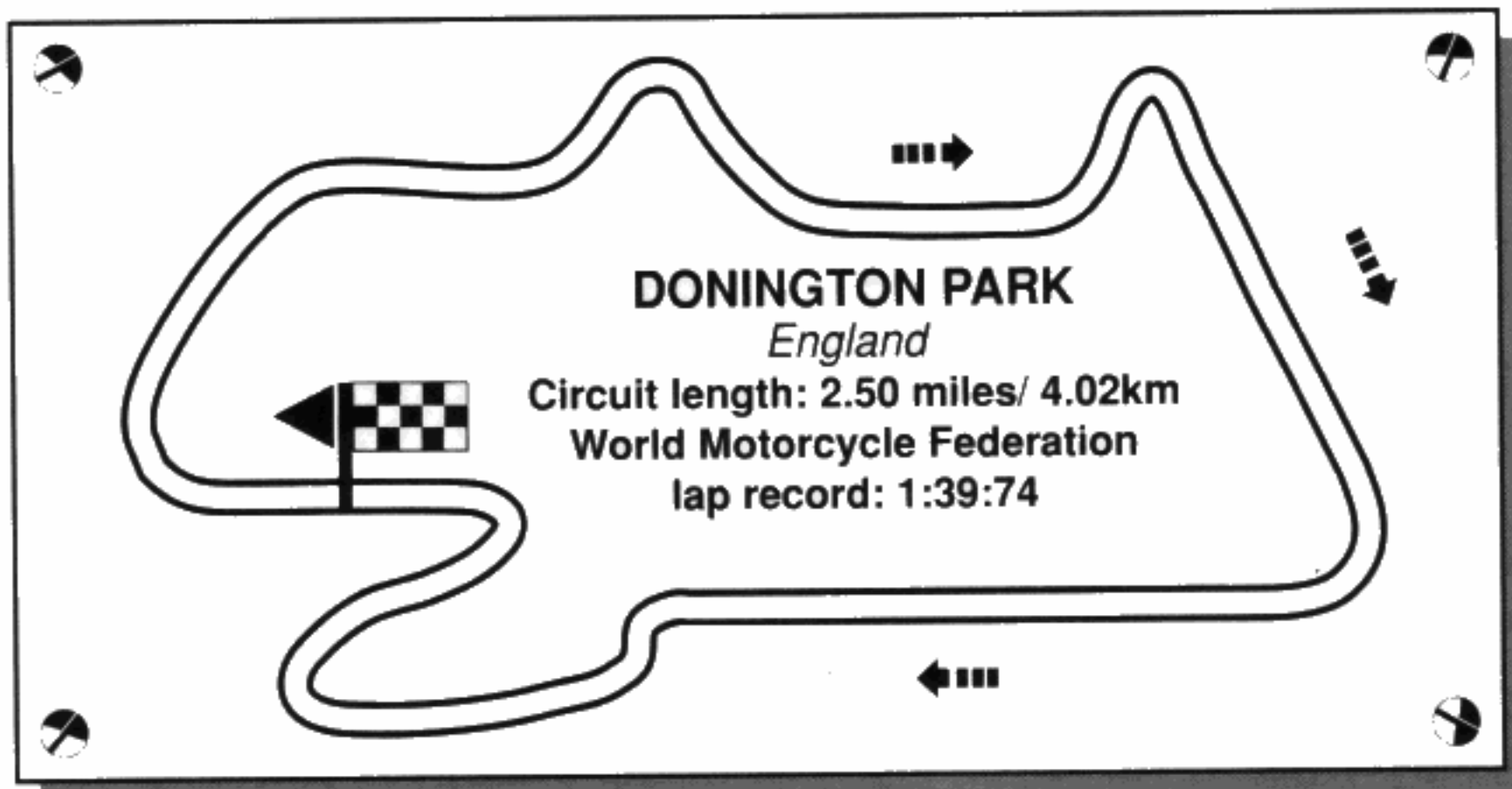
mitour sont assez difficiles. Accélérez en montant une courbe à gauche près du vieux pont, probablement la partie la plus difficile du circuit, utilisez toute la largeur de la piste à droite pour avoir la meilleure approche de McLeans. C'est un tournant de 90° à droite avec un bombement adverse et un rebord élevé intérieur, et c'est facile de le toucher avec la moto. (ou pire, avec votre pied droit !).

La roue avant prend l'air, à la sortie de McLeans, cela dépend du choix de vitesse. Une courte ligne droite en montant pour Coppice, une large courbe à droite et qui vous place à Starkey's Straight, votre vitesse ici, dépend de la vitesse par Coppice, et cela dépend de votre succès à l'entrée qui est cachée par l'escarpement du tournant. Coppice est l'endroit des dérapages roue arrière.


Après le pont à Starkey's Straight, le circuit descend



TRACK DATA



soudainement, la roue avant sera très légère. Freinez à fort pour la nouvelle chicane gauch/droite, la moto devra être inclinée au maximum de chaque cote en moins d'une seconde. Un simple tournant en épingle à

cheveux et c'est la nouvelle boucle Melbourne avant de rejoindre la ligne d'arrivée par un virage à gauche à double bombement. Un autre endroit à Donnington qui pourrait produire un embarras. 

Les exigences spéciales de moto: Des pneus pour la surface abrasive et de bons freins.

Tuyaux: Prenez la ligne intérieure à Redgate et McLeans. Faites attention à l'entrée de Coppice.

LAGUNA SECA

LOCALISATION

Près de Monterey, California, USA

Laguna Seca est un circuit assez récent parmi les circuits international. Il y a une partie superbe avec des bonnes routes d'échappements, mais la nouvelle section sert seulement à démontrer les cahots sur les vieilles parties. Malgré la localisation en Californie, le temps est souvent imprevisible, il y a du brouillard et parfois de la pluie à Laguna Seca, qui pose des problèmes additionnelles pour les participants.

Un début en montant mène à un front de colline caché et le premier tournant, Turn One. C'est un virage à gauche assez simple, suivi d'une courte longueur en droite et un tournant 90° à droite. Comme il y a un autre tournant à droite est la section la plus rapide de Laguna et qui finit avec un tournant à gauche en montant, un seul apex, et

vous êtes sur la vieille partie du circuit.

La route continue à monter sous un pont jusqu'à Turn Five, 90° à gauche qui devient plus étroit et avec un abaissement à l'apex, continuant, la moto passe par une courbe à droite au sommet de la colline. Toujours incliné, c'est le moment de freiner pour le Corkscrew, mal famé, un tournant gauche/droite. Après le début à gauche, la piste tombe à pic et en moins de cinquante mètres vous redescendez

la hauteur gagnée par les deux kilomètres précèdent. La droite qui suit est encore plus difficile à cause des cahots.

La mauvaise surface continue par la longue courbe à gauche, ce qui fait que la droite suivante à l'air facile. Un petit lancement et vous êtes au dernier tournant avant la ligne d'arrivée. Il y a un mur solide à l'extérieur de ce virage, et les compétiteurs les plus rapides, l'approche de très près. La roue



TRACK DATA

LAGUNA SECA

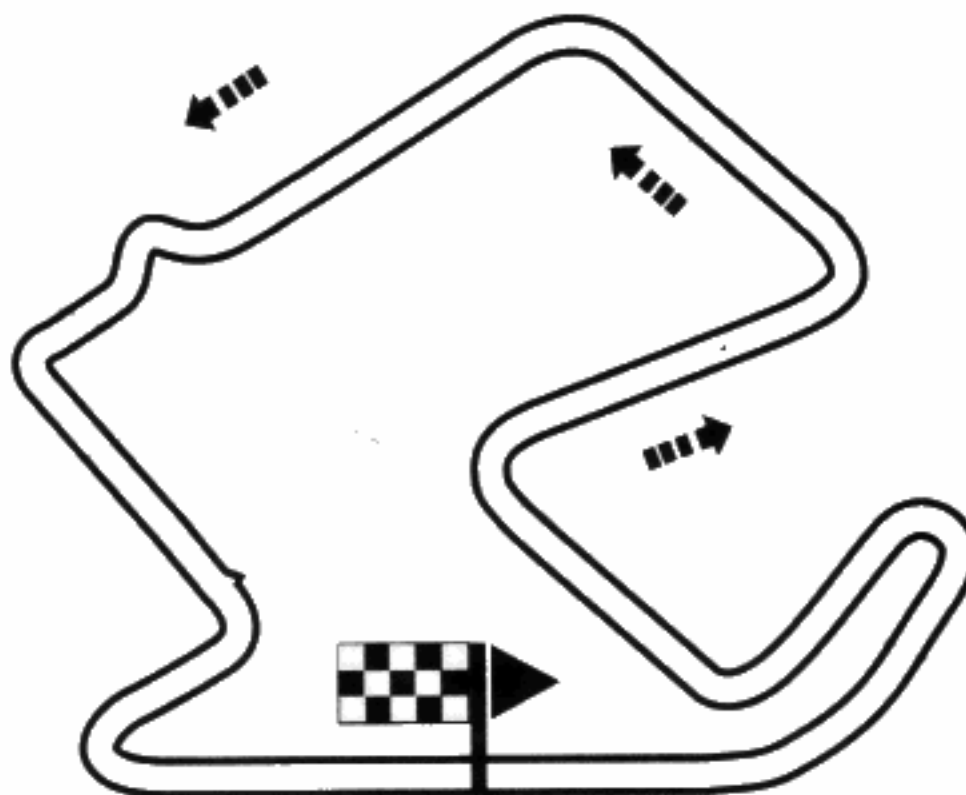
USA

Circuit length: 2.19


miles/ 3.51km

World Motorcycle
Federation

lap record: 1:34:64



avant en l'air à la sortie est presque inevitable. On remonte les vitesses pour traverser la ligne

d'arrivée en essayant de ne pas ralentir pour la courbe à gauche cachée. 

Les exigences spéciales de moto: Calibrez la moto pour les mauvaises parties du circuit plutôt que les meilleures. La suspension sera serrée et les amortisseurs réglés au maximum.

Tuyaux: Soyex prêt pour les conditions mouillées.

HOCKENHEIM

LOCALISATION

Près de Heidelberg
Allemagne de l'Ouest

Un autre circuit rapide dans les bois à la manière de Salzburg, mais Hockenheim est un circuit de `tribune`. Cinq virages et une chicane sont visibles pour les spectateurs dans la tribune sur la ligne d'arrivée, mais cette section représente moins d'un quart du circuit. La plupart de la piste est cachée dans les bois; les placements peuvent changer souvent parmi les arbres et le retour des participants à la vue des spectateurs, est salué avec des cris de joie si leur favori est à la tête du défilé.

Après le départ un tournant, presque 90° à droite vous place sur une ligne droite, et à un tiers du chemin le circuit entre dans les bois, Bremskurve, une chicane gauche/droite est approchée par une courbe vers la droite à la fin de la ligne

droite. En sortant de la chicane en troisième on accélère en passant par les changements de vitesse dans une longue courbe à droite qui a peu d'effet.

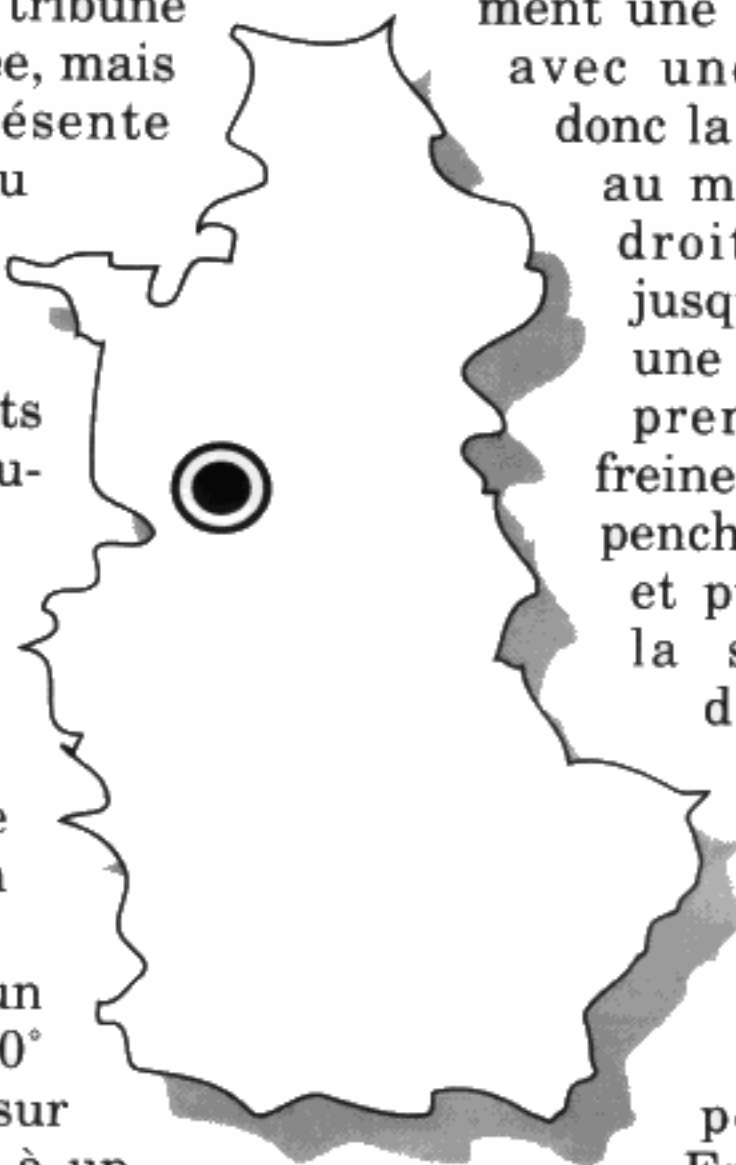
On approche l'Ostkurve en descendant deux ou trois vitesses avec du freinage. C'est un virage de 160° à droite, effectivement une épingle à cheveux,

avec une bonne surface, donc la moto sera inclinée au maximum. En ligne

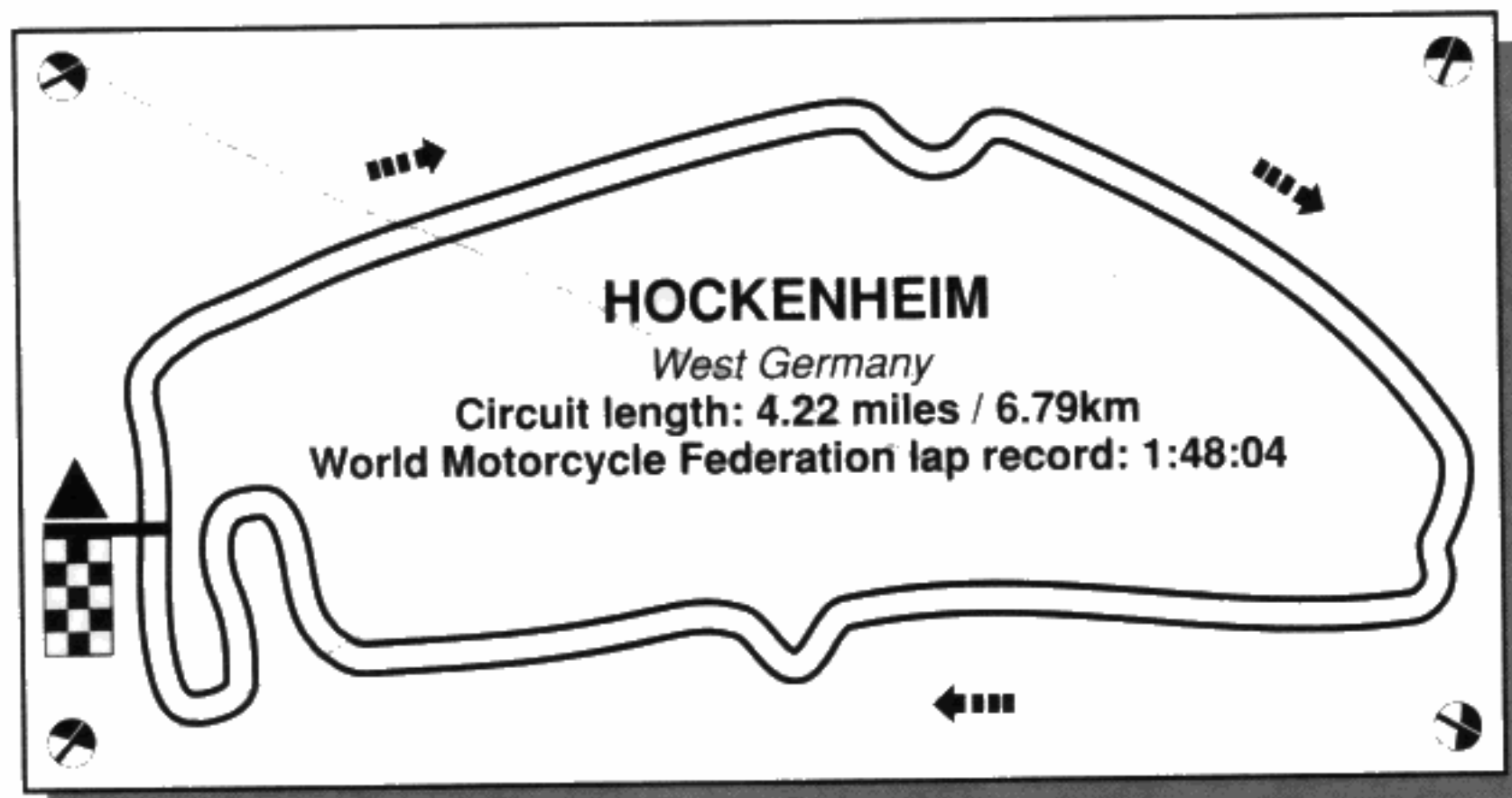
droite, maintenant jusqu'à Bremskurve 2, une reproduction de la première chicane, on freine à gauche avant de pencher la moto à droite et puis à gauche pour la sortie. La ligne

droite principale vous rapporte à la tribune après une droite moyenne à Onkekurve. Un coup d'accélérateur en seconde pour le virage, Enchakurve, à


gauche et suivi d'un vrillage à droite difficile. Maintenant le complexe Elfkurve / Opefkurve, un énorme tournant à double apex à droite avec un second élé-



TRACK DATA



ment. Si il n'y avait pas le vacarme des moteurs, vous entendrez peut être les bravos

des spectateurs à la sortie, changement de vitesse et le début d'un autre circuit. 

Les exigences spéciales de la moto: *Parcequ'il y à une forte émission d'oxygène occasionner par les arbres dans le bois, les moteurs peuvent saisir en marchant sur un mélange trop faible. Les gros jets aux carburateurs, est la solution, mais il faut payer un prix dans la section de la tribune ou le mélange sera trop fort pour les accélérations optimums.*

Tuyaux: *Les sections intérieures du circuit à Hockenheim sont utilisées à mettre des pneus à l'épreuve, donc la surface est recouverte de caoutchouc et devient très glissante quand il pleut. Utilisez la prudence et les meilleurs pneus à temps.*

SUZUKA

LOCALISATION

Suzuka, Japon

La propriété de la Compagnie Honda, Suzuka a été construit spécialement et le circuit est intéressant. Il y a presque tous les genres de virage, en épingle à cheveux et à rayons uniformes, le circuit se traverse dans la ligne droite arrière. Après des protestations au sujet d'un manque de route d'échappement, les autorités japonnaises ont fait des améliorations qui ont établi Suzuka comme un des meilleur circuit du monde.

En suivant la direction des aiguilles d'une montre après le départ, la première épreuve et un virage à droite en épingle à cheveux élargi. En coupant l'apex, vous pouvez passer à l'extérieur pour un moment avant de prendre la seconde partie. Remontez deux pignons et puis redescendez une vitesse pour une série de gauche et de droite en montant. La seconde à droite vous passe sur une ligne droite avant

l'entrée d'une longue courbe vers la gauche que l'on prend en troisième.


Elle termine dans une vrille à droite et une autre ligne droite sous un pont, dérivez vers l'extérieur du circuit avant de couper l'apex d'une vrille à droite, en approchant un virage

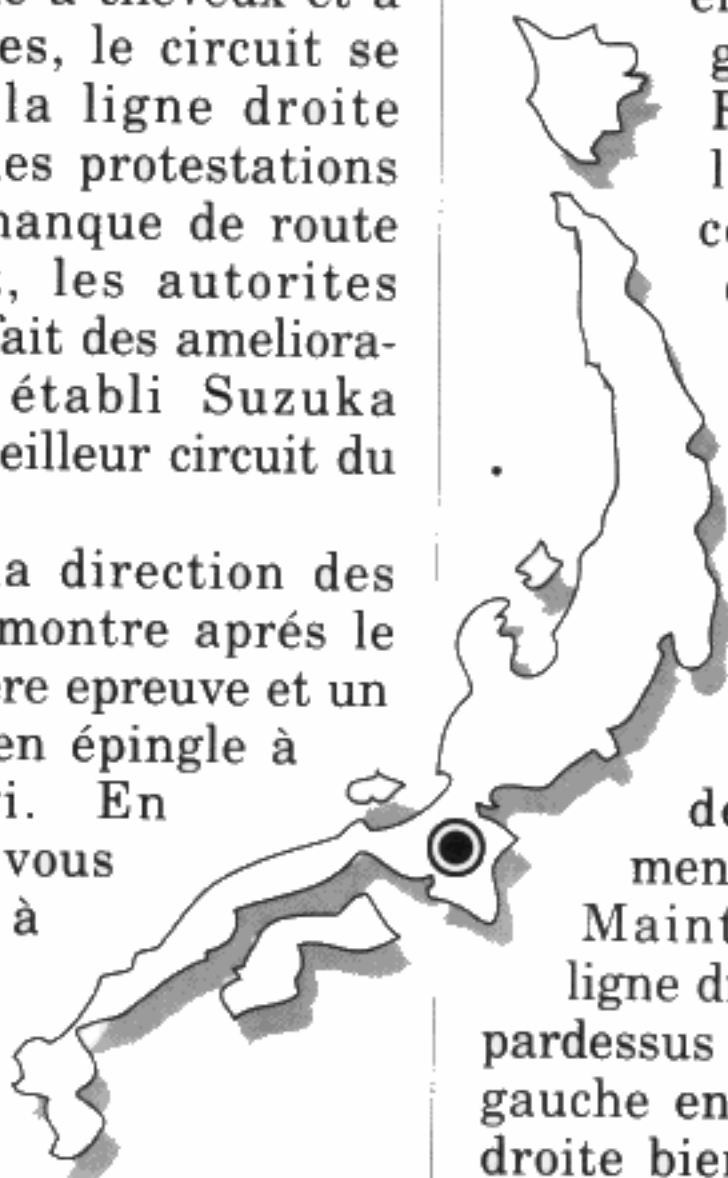
en épingle à cheveux, à gauche en freinant.

Remontez les vitesses le long d'une longue courbe à droite suivit d'un autre large virage

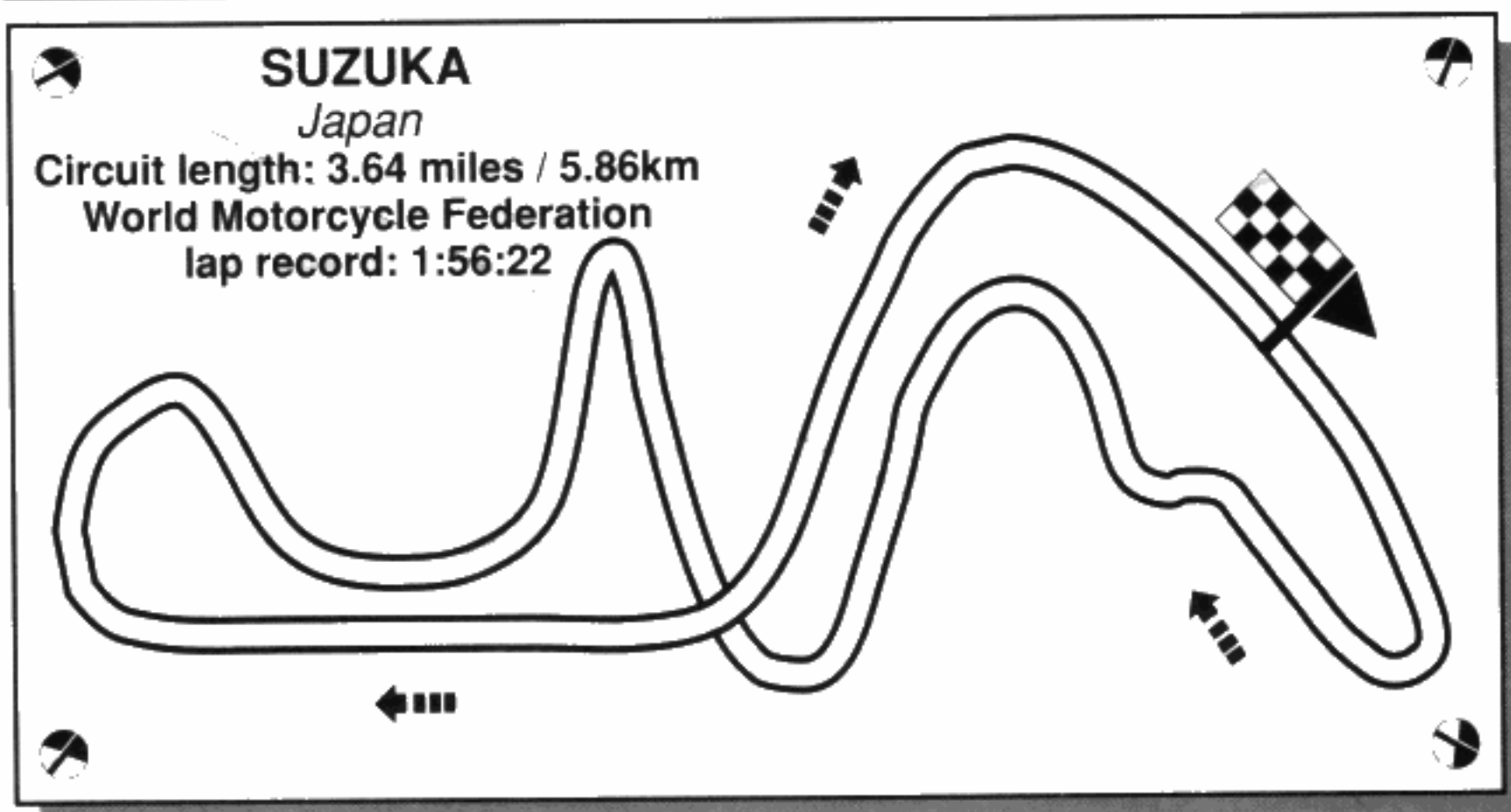
en épingle à cheveux, style Suzuka. l'entrée à gauche est assez aigüe mais l'apex est en profondeur ce qui vous permet de garder la ligne pour la gauche, Spoon avec

des rayons qui augmentes, ici il y a des cahots.

Maintenant à fond sur la ligne droite arrière en passant pardessus le pont, un tournant à gauche en quatrième, une ligne droite bien courte avant la chicane droite/gauche Triangle Casio. Remontez les vitesses en passant par une courbe à droite avec un bombement adverse qui vous ramène sur la ligne d'arrivée. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de moto: Il faut tout ce qui est spécial pour ce circuit !

Tuyaux: Trouver la ligne parfaite à Suzuka est très difficile. Les mauvais endroits sont: la chicane et la descente après vers la ligne d'arrivée. Le temps peut être mauvais.

MALLORY

LOCALISATION

Kirby Mallory, Leicestershire,
Angleterre

Ancienne venue sur l'herbe, Mallory Park est un circuit au centre de l'Angleterre, c'était une fois un terrain d'épreuve de la fabrication des motocyclettes anglaises. Terrain plutôt plat avec deux lacs, le circuit présente quand même un ou deux problèmes intéressants.


La ligne de départ est à Kirby Straight, (la ligne droite de Kirby), et il y a un bon bout pour remonter les vitesses. Sous une passerelle, vers la gauche et il faut descendre deux pignons pour l'entrée de Gerard, un des tournant à gauche le plus long et quoique cela apparaîtrait impossible de prendre la courbe à l'apex sur le plan. Une entrée en largeur vous permettra de passer très près de

l'herbe au côté intérieur en troisième ou quatrième vitesse.

En employant toute la largeur de la piste à la sortie, redressez la moto pour Stebbe en ligne droite à l'arrière du circuit, ici on y va à fond avant de changer deux vitesses pour la courbe à Esses. Quoique la route

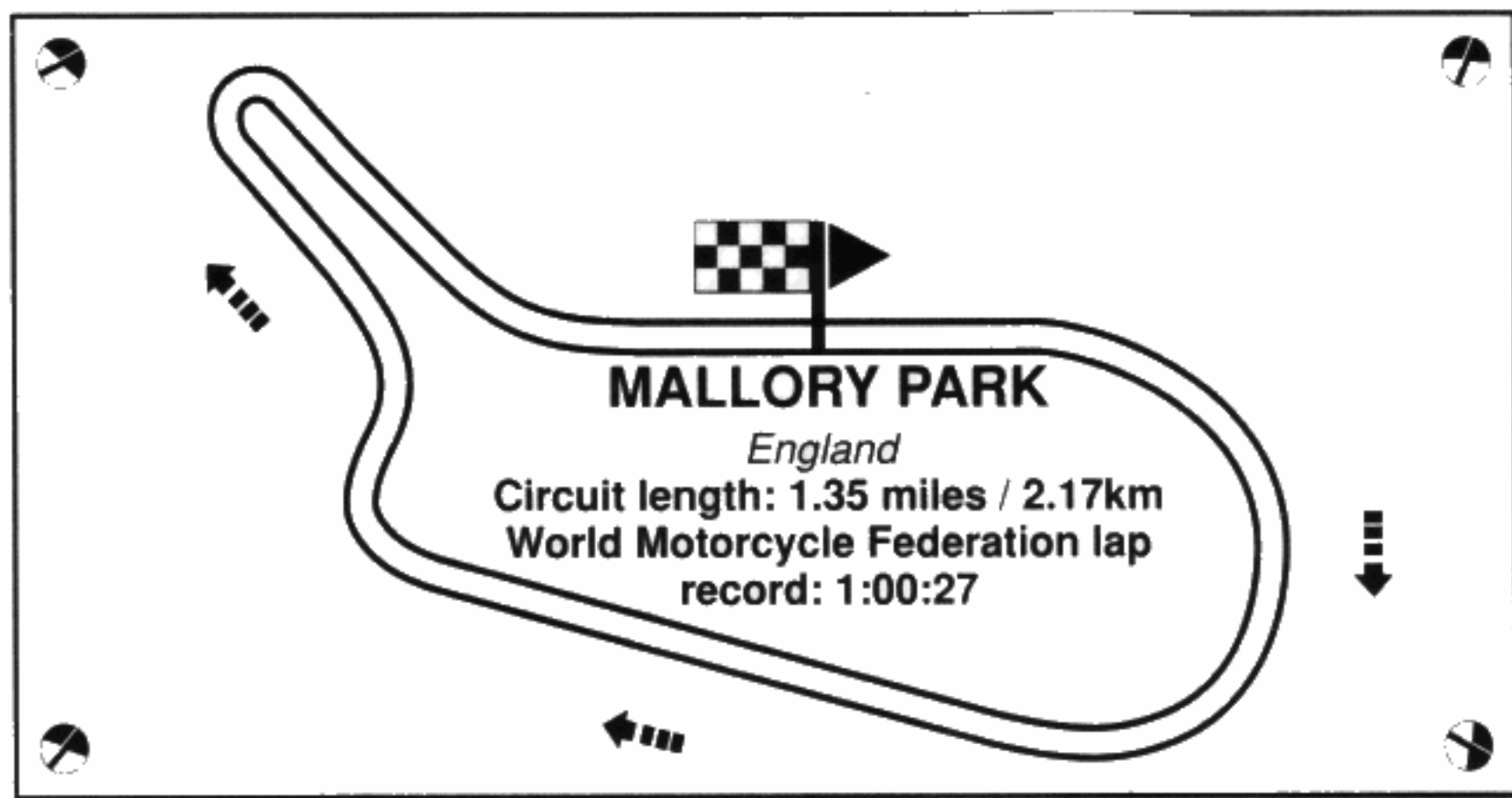
soit large et vous serez peut-être tenter de prendre le virage en ligne droite, le mieux c'est de suivre la route pour être bien placé à la sortie et la montée vers Show's, le fameux virage à Mallory.

Les freins sont importants ici, si vous voulez éviter une visite dans le petit village au bord du circuit. Voir les Tuyaux, pour des renseignements au sujet de ce tournant. Sous peu on est à Devil's Elbow, (Le coude du diable), un tournant à

droite avec un bombement négatif qui reprend la ligne du départ. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de la moto: Des forches bien réglés et des freins puissants sont de rigueur pour le virage à Shaw's. Un chassis la suspension en molle sera vite exposé à Devil's Elbow. Serréz l'amortissement du guidon à fond.

Tuyaux: Gardez votre vitesse aux virages en prenant la ligne au large (classique), ignorez ceux qui essaient de vous dépasser en prenant la ligne des gacheurs, vous devriez les repasser facilement à la sortie avec votre vitesse supérieure.

CADWELL PARK

LOCALISATION

Louth, Lincolnshire, Angleterre

Dans le nord-est de l'Angleterre, d'habitude bien plat, ce circuit est placé dans un endroit avec des collines bien pittoresques, et Cadwell est populaire d'une façon étonnante avec beaucoup de motocycliste. Un peu étroit par endroit, la piste est lisse avec des tournants ouverts et des routes d'échappement bien placés. La région dans le bois est un peu renfermée, mais les accidents sont rares.


À partir du départ on peut augmenter les vitesses en montant vers le tournant à gauche Coppice, dérivage vers la gauche pour l'entrée en continuant la montée à Charlies. Ce tournant à droite et joint à un autre par une ligne droite élevée hors de vue. Apex est le dernier tournant à droite avant la ligne droite arrière qui descend et remonte brusquement en approchant Park, un tournant à

droite d'apparence sévère, mais que l'on peut prendre très vite avec beaucoup d'inclination.

La sortie de Park vous met en ligne pour l'entrée de Chris Curve, un tournant à droite, étroit au début, mais qui s'élargit doucement. Accélération en gardant l'inclination avant la chicane Gooseneck, gauche/droite, qui vous plonge vers le bas de la colline avant le virage à gauche, (Mansfield), freinez.

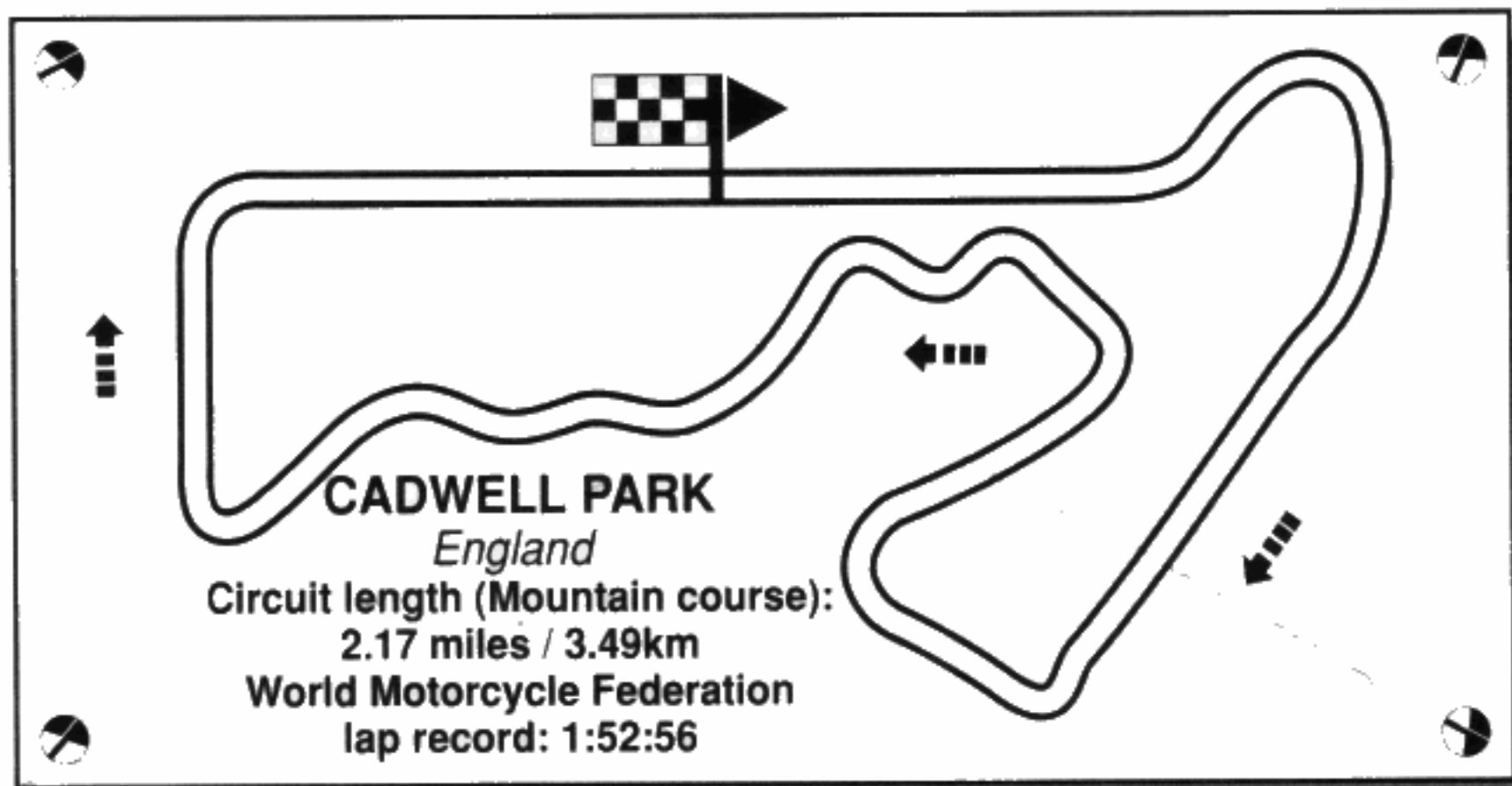
Gardez la vitesse en passant par le tournant à droite suivant, avant de descendre les vitesses pour le tournant à gauche. Un autre tournant à gauche 90° en montant et un tournant à droite qui remonte la colline.

Passez le sommet roue en l'air avant de plonger dans le complexe gauche-droite-gauche-droite-gauche qui mène sous le pont à un virage en épingle à cheveux à droite.

On redescend la colline pour le tournant, Bam, à droite et on est sur la ligne d'arrivée. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de moto: Nul.

Tuyaux: L'apex du premier tournant à gauche à l'entrée de Charlies peut être glissant. Choisissez un bon point de repère pour une bonne ligne à l'entrée de la section contrale qui est cachée.

KNOCKHILL

LOCALISATION

Près de Dunfermline, Fife, Ecosse

Situé au nord du Firth of Forth, au nord-est de Glasgow, Knockhill est le premier circuit d'Écosse. Il est peu commun car les spectateurs sont placés à l'intérieur du circuit autant que sur le perimètre extérieur habituel.

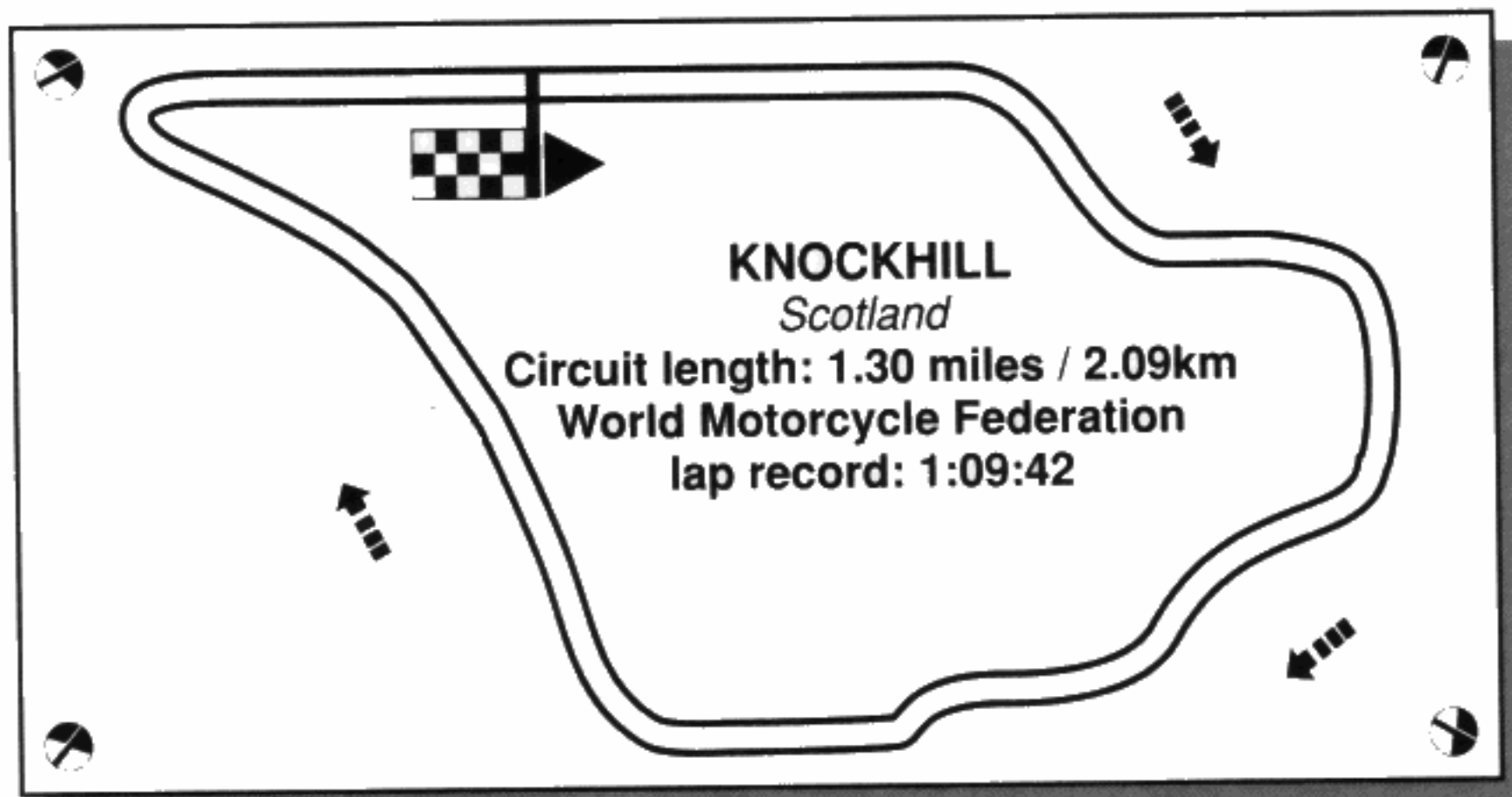
Du départ les motocyclettes accélèrent sous le pont des spectateurs pour un tournant moyen à droite, descendant par Duffus Dip et un autre tournant à gauche, plus rapide, avant de remonter deux vitesses pour l'entrée serrée à McIntyre, un 90° à droite.

Remontez une vitesse pour la sortie à Butcher's (45° à droite) et les freins pour la chicane gauche/droite, maintenant c'est la

ligne droite arrière (Brabhams). Les freins et descendez une vitesse pour Clark, un tournant moyen, quand même difficile, à droite, la sortie vous dérive à l'extérieure de la piste, qui courbe vers la gauche pour le début du tournant Railway. Montez les vitesses en sortant et devalez à toute vitesse pour une seconde de temps, car il faut freiner fort pour le virage Taylor, en épingle à cheveux à droite qui vous ramène à la ligne droite de l'arrivée. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de moto: Knockhill est un circuit court avec peu de ligne droite, donc le train d'engrenage serait court pour les accélérations à la sortie des virages.

Tuyaux: La pluie et les vents froids de la Mer du Nord menacent toujours à Knockhill. Gardez vos pneus mauvais temps appreter.

OULTON

LOCALISATION

Tarporley, Cheshire, Angleterre

Bien situé dans le paysage vert du Cheshire, Oulton Park est suffisamment varié pour intéresser les spectateurs autant que les motocyclistes. La surface macadam est bonne mais peut devenir glissant au temps chaud. (Plutôt rare dans cette région !).


Après le départ la route est en ligne droite jusqu'à Old Hall, un tournant 90° moyen/rapide à droite. Ramenez la moto de l'extérieur à l'intérieur du circuit pour Cascades, un tournant à droite avec les rayons diminuants. Cinquième ou sixième vitesse pour une course à fond d'ici à Laycock qui est la région principale pour les freins, le virage en épingle Island sur la partie intermédiaire.

La roue avant sera élevée à la sortie d'Island.

par l'accélération, c'est la montée, le sommet de la colline, avant de redescendre une vitesse pour la droite rapide à Knicker Brook. Courbe à gauche sous la passerelle à Clay Hill en conservant la vitesse par la courbe à droite Water Tower ayant de ralentir pour le virage à droite Druids.

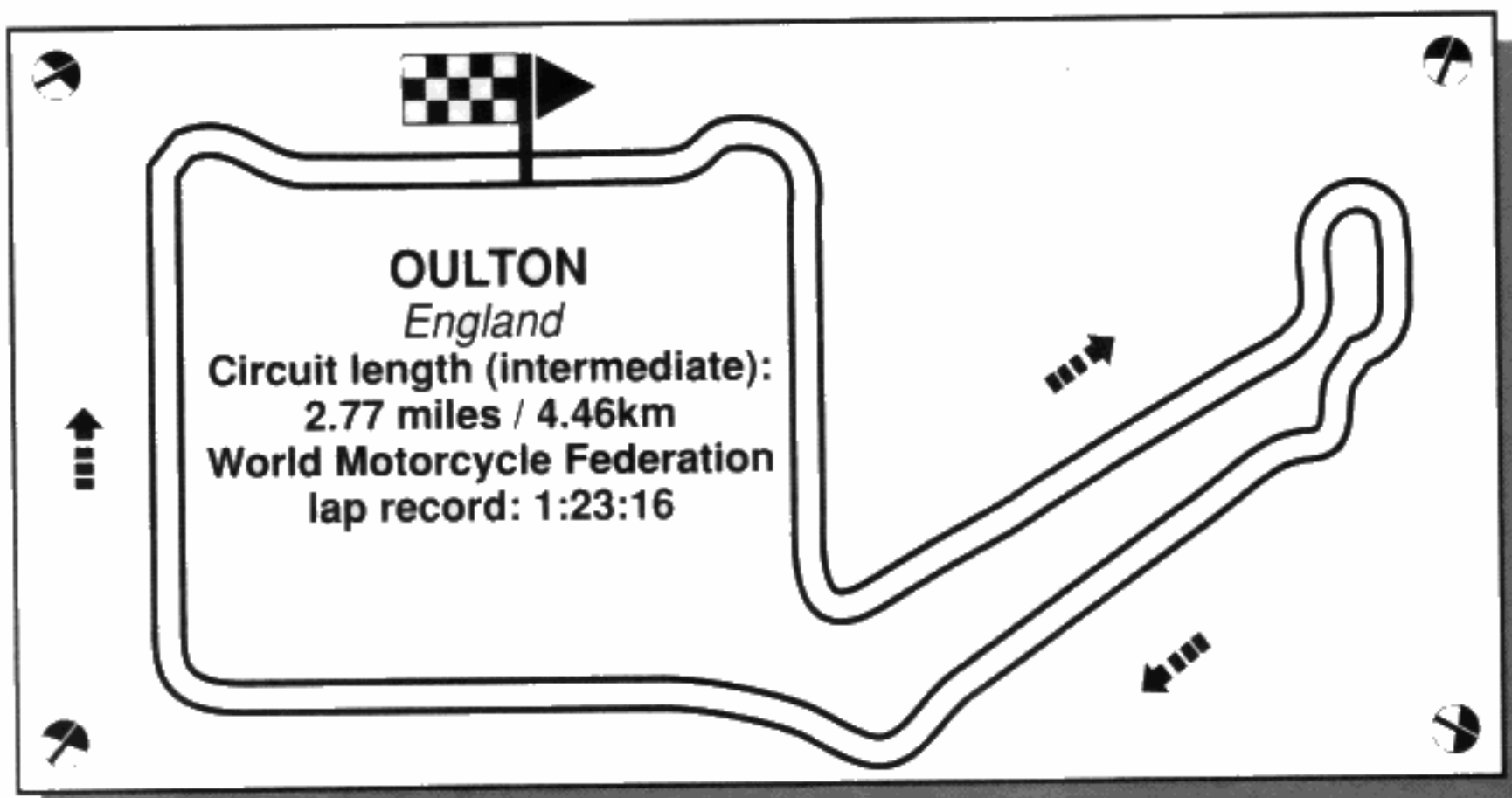
Maintenant une course vivifiante par la ligne droite entre les arbres, sous le pont Bailey Bridge à la moitié du circuit, avant de freiner bien fort en descendant trois ou quatre pignons pour le tournant Lodge Corner de 110° à droite

De Lodge une petite montée, et on passe sous le pont à Deer Leap. Accélérez vivement en vous inclinant à gauche pour la ligne d'arrivée, gardez contrôle du guidon quand la roue avant

devient légère. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de moto: Oulton n'a pas de problème, appart les contournés du chassis à Deer Leap. Mais les sections en ligne droite demandent un système d'embrayage pour les grandes vitesses.

Tuyaux: Des changements de vitesses à court par Deer Leap pour que la puissance soit raisonnable quand la roue avant devient légère.

SILVERSTONE

LOCALISATION

Towcester, Northamptonshire,
Angleterre


Un circuit aérodrome classique, Silverstone est étendu par un paysage très plat au centre de l'Angleterre. Comme spectacle ce n'est pas recommandé, mais les compétiteurs qui aiment les grandes vitesses et les tournants bien ouverts en sont ravis. Le vent et le mauvais temps sont souvent un problème ici.

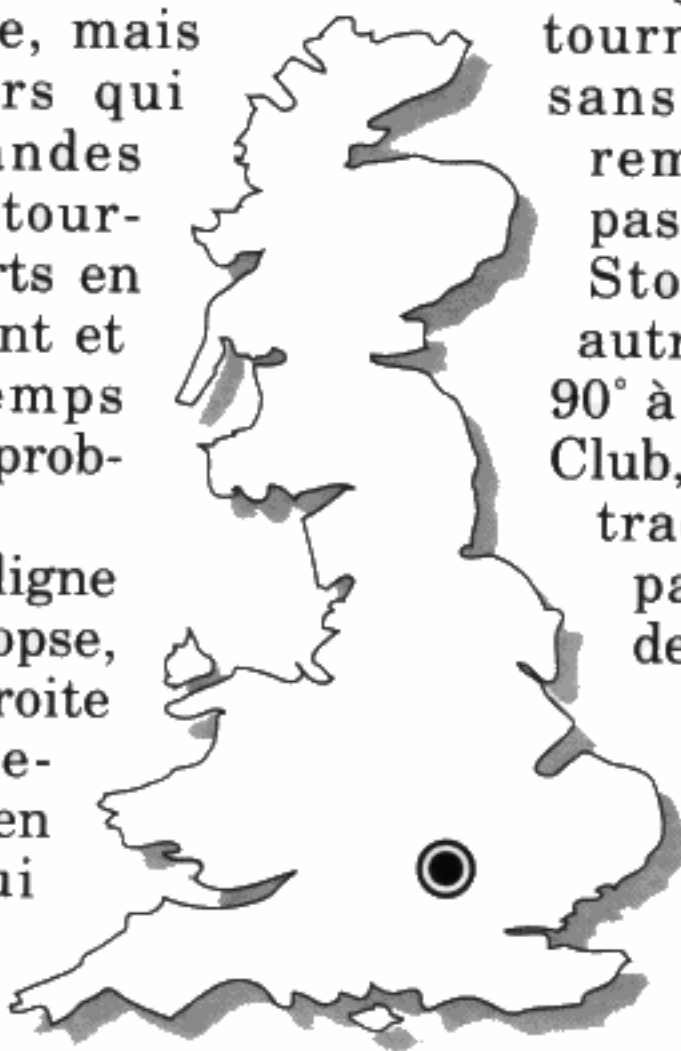
Du départ en ligne droite jusqu'à Copse, un tournant à droite avec un bombement adverse et en descente, ce qui cache l'apex. Résultat, beaucoup de motocyclistes font la sortie en largeur. Accélération maximum en descendant la colline, une virile à gauche à Maggots, et ralentir maintenant pour le

tournant, Becketts, à droite, le tournant le plus lent à Silverstone.

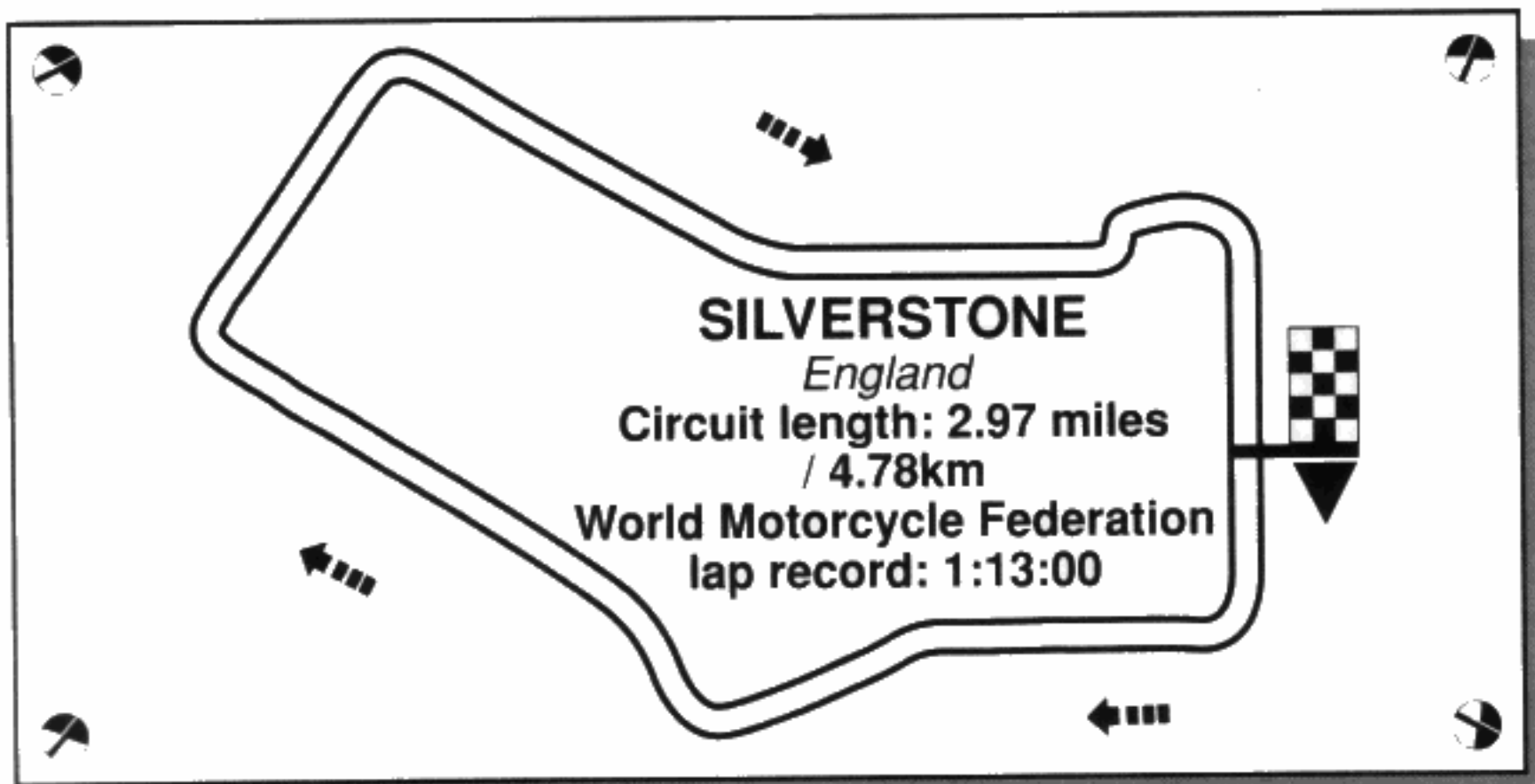
La sortie de Becketts et vitesse maximum par la courbe à gauche jusqu'à Chapel, suivi de la ligne droite, Hangar Straight. En troisième pour une ligne serrée à droite au tournant de Stowe, 120° sans un vrai apex. On remonte la vitesse en passant les tribunes de Stowe pour Club, un autre tournant à droite, 90° à rayon uniforme.

Club, et il faut une bonne traction pour la montée par la virile Abbey, à demi-chemin de la ligne droite à L'arrière du circuit. Sous le pont, dévalant à toute vitesse et c'est les freins en descendant trois vitesses pour le tour-

nant à droite Woodcote, qui est large et sort sur la ligne d'arrivée. Gardez la bonne ligne ici, pour ne pas perdre la piste à l'extérieure. 



TRACK DATA



Les exigences spéciales de la moto: Des enbrayages élevés et les plus gros jets au carburateur sont de rigueur à Silverstone. Serréz les amortisseurs au maximum pour les tournants à grande vitesse.

Tuyaux: Le grand nombre de tournant à droite ne réchauffe pas le cote gauche des pneus, ce qui veut dire qu'il faut faire attention au tournant à gauche at Maggots. Le vent peut etre très fort ici et il y à souvent de la pluie, préparez vos pneus pour temps mouillé.

BRANDS HATCH

LOCALISATION

Dartford, Kent, Angleterre

Un des circuits le plus renommé, Brands Hatch (comme Hockenheim) est un circuit 'tribune'. Le circuit CLUB pour les courses moins importantes est entièrement visible de la tribune principale. Pour les compétitions de championnat le circuit entier est utilisé et les motocyclettes passent dans un bois avant de revenir en vue à Clark Curve.

Du départ restez en troisième jusqu'à Paddock Hill où il y a un bombement adverse, difficile avec ce tournant à droite en descente dont l'extrémité est cachée, à peu près la plus mauvaise combinaison que l'on peut inventer. De plus il y a un cahot vicieux à la moitié du tournant et puis la piste tombe dans un abaissement qui vous met le cœur au ventre, et serré la suspension à fond.

On mène vers Druids, un virage à droite. Freinez tard, mais

pas trop fort, car la surface peut être glissante. Il faut se pencher au maximum ici, dérivant vers la gauche à la sortie avant de reprendre la droite pour le tournant à Graham Hill Bend, gauche avec un bombement adverse menant à Cooper Straight (une courbe à gauche plutôt que droite). Peut être en cinquième avant de redescendre un ou deux pignons pour la gauche à Surtees.

Sous le pont en ligne droite, la roue avant devient légère en descendant à Pilgrims Drop avant de passer sous un autre pont. On freine fort en changeant de deux ou trois vitesses pour

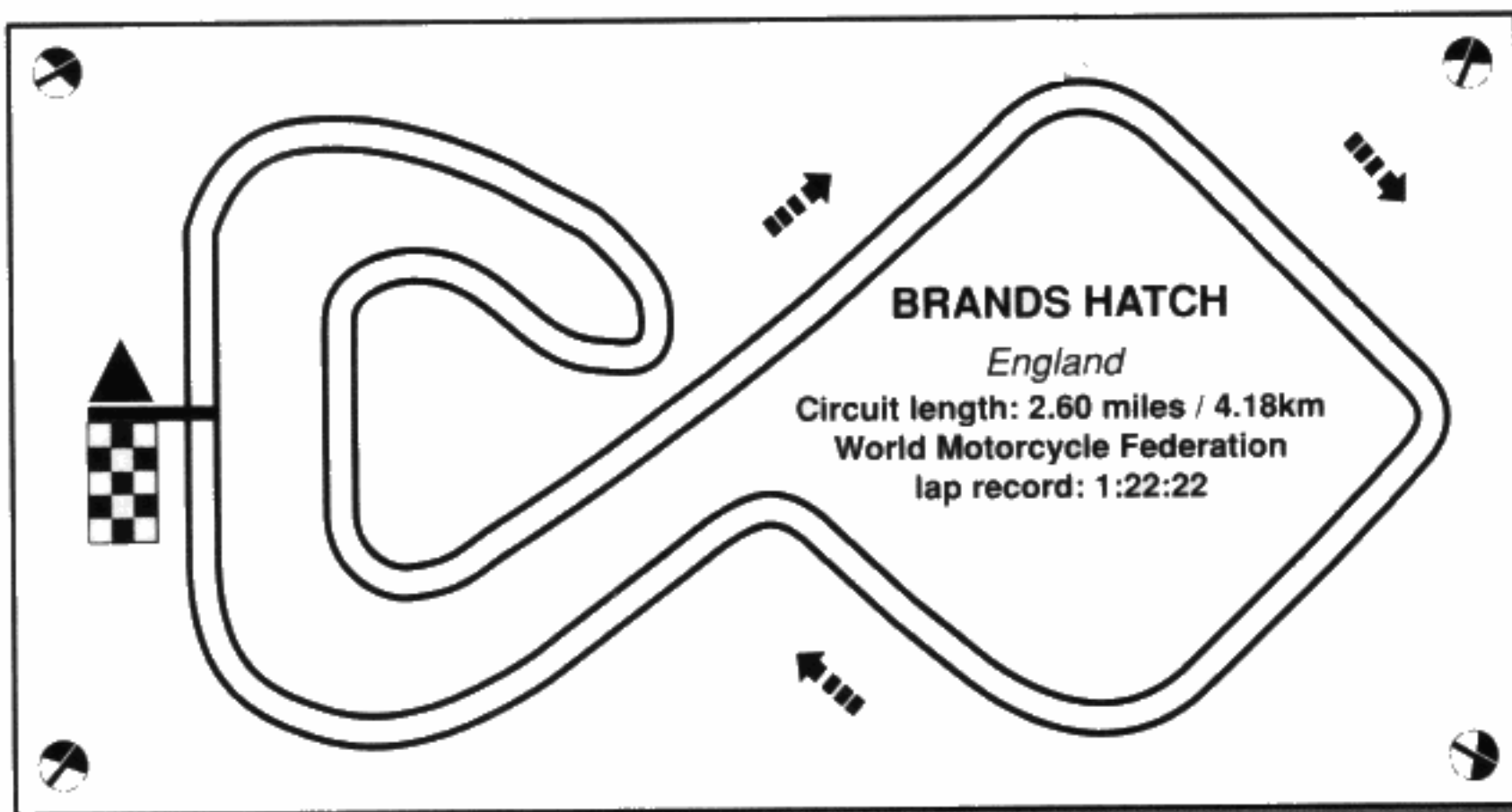
Hawthorn, un tournant rapide montant à droite. Encore un changement de vitesse, et puis un ralentissement pour Westfield, une droite cahotante, de l'accélération pour la

descente dans la dépression à Dingle Dell, on remonte, un tournant 90° à droite, un moment droit et Stirlings, le tournant 90° à gauche.


L'arrière en glissade à la sortie



TRACK DATA



et le droit final passant sous le pont pur rejoindre le circuit CLUB,

deux vitesses de moins pour la droite à Clark et la ligne de départ. 

Les exigences spéciales de moto: *Un train d'engrenage à court est bon pour ce circuit.*

Tuyaux: *Progrès ininterrompus à Paddock Hill, décalage à la sortie pour balancer la machine. Surveillez les tentatives à vous dépasser à Druids, gardez-vous en prenant la ligne du centre à l'entrée. Soyez alerte pour les endroits humides dans le bois.*

OLIVERS MOUNT

LOCALISATION

Scarborough, Yorkshire,
Angleterre



Oliver's Mount est un circuit qui monte et descend un mont de ce nom. Il y a donc beaucoup de changement d'élévation sur les 3,86 kilomètres du parcours. La piste est étroite et cahotée avec des arbres et même des réverbères aux cotes et cela lui a donné une réputation dangereuse. Plusieurs participants ont été tués à Scarborough.

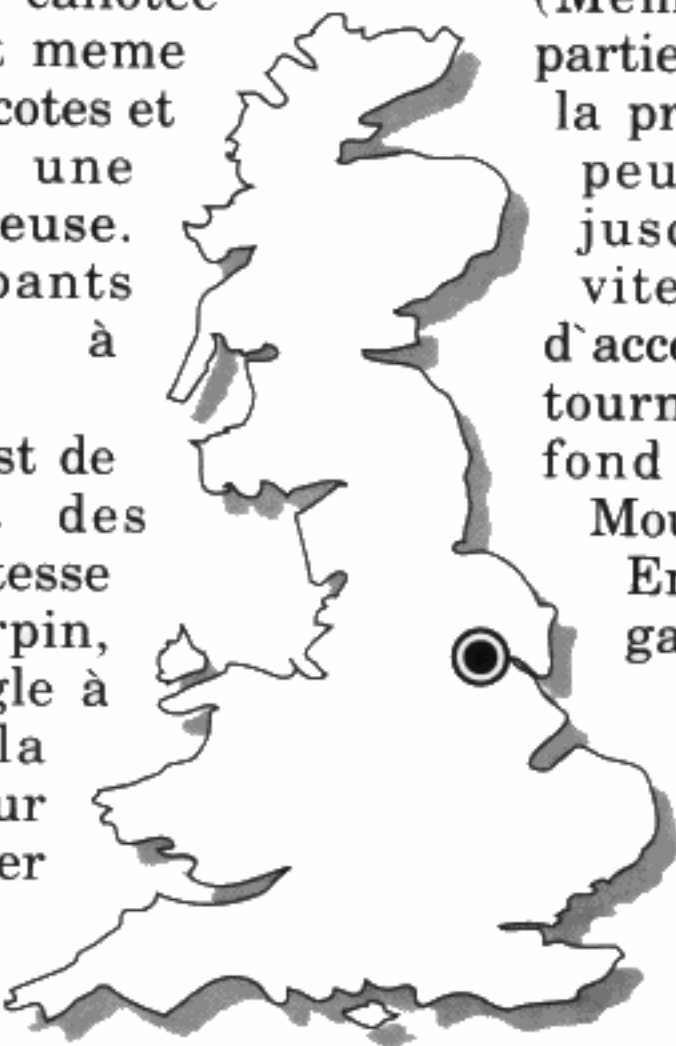
Dès le début c'est de l'accélération et des changements de vitesse jusqu'à Mere Hairpin, un virage en épingle à cheveux, gardez la ligne intérieure pour éviter d'être dépassé au freinage. Le virage en première, et puis des changements en passant par la virée à gauche à mi-chemin le long de Quarry Hill avant de redescendre une vitesse pour les Esses, droite/gauche. Inclination à

droite, montez une vitesse en penchant à gauche pour éviter de déquilibrer la moto.

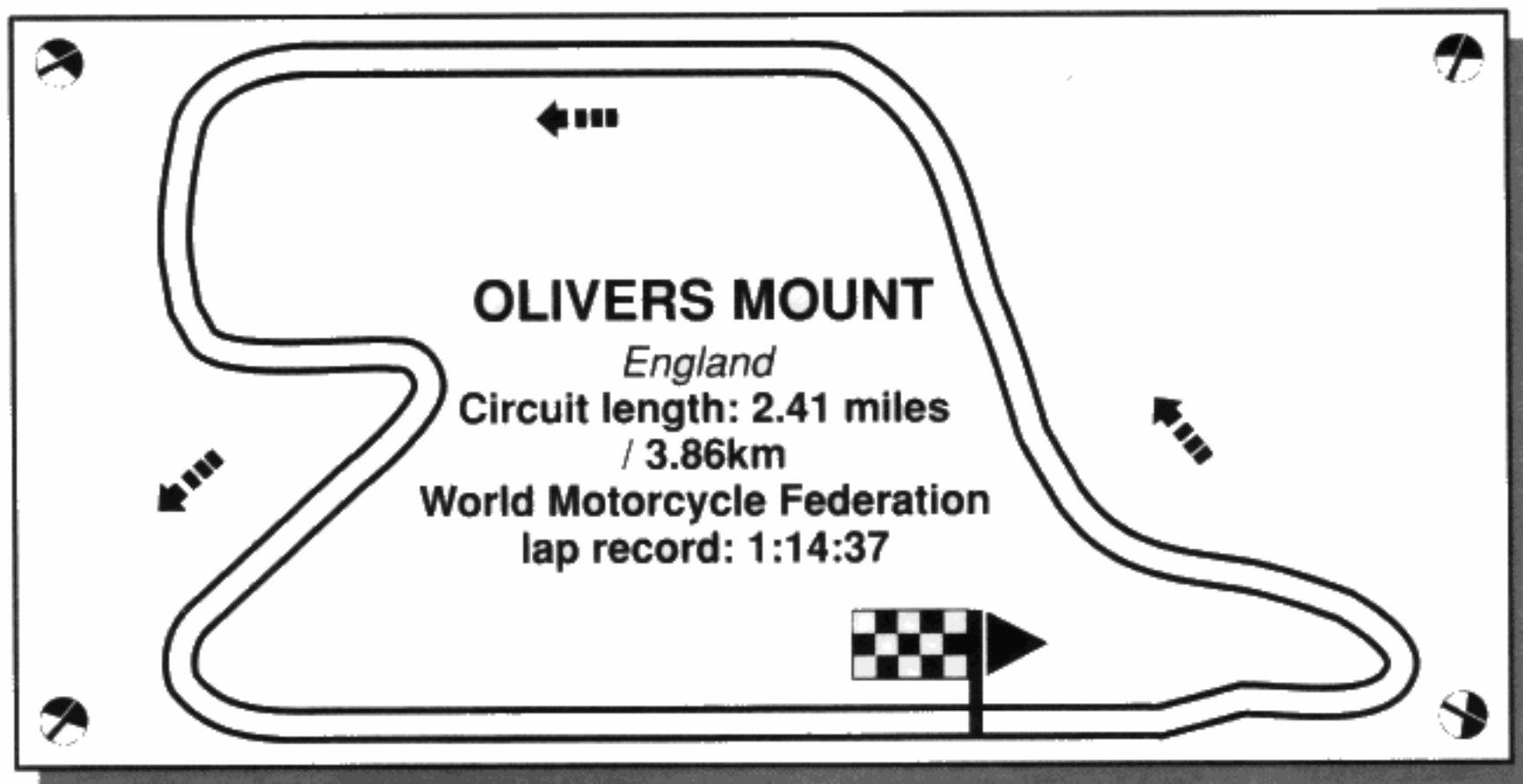
Maintenant vous êtes en ligne droite et on peut voir la mer dans la distance à droite. Descendez quatre vitesses au deux tiers de la distance pour le double virage à gauche, (Memorial). La seconde partie est plus serrée que la première, et il faudra peut-être descendre jusqu'en première vitesse. Un petit coup d'accélération et un autre tournant à gauche, et à fond pour le virage Mount, à droite.

En descente, courbe à gauche, quatrième ou cinquième vitesse et un autre virage, Mountside à gauche, la sortie mène à une longue ligne droite mais très ondulée avec

beaucoup de cahots jusqu'à la ligne d'arrivée. Gardez le centre de la route et attendez à ce que la roue avant quitte le sol quand vous traversez un mauvais cahot.



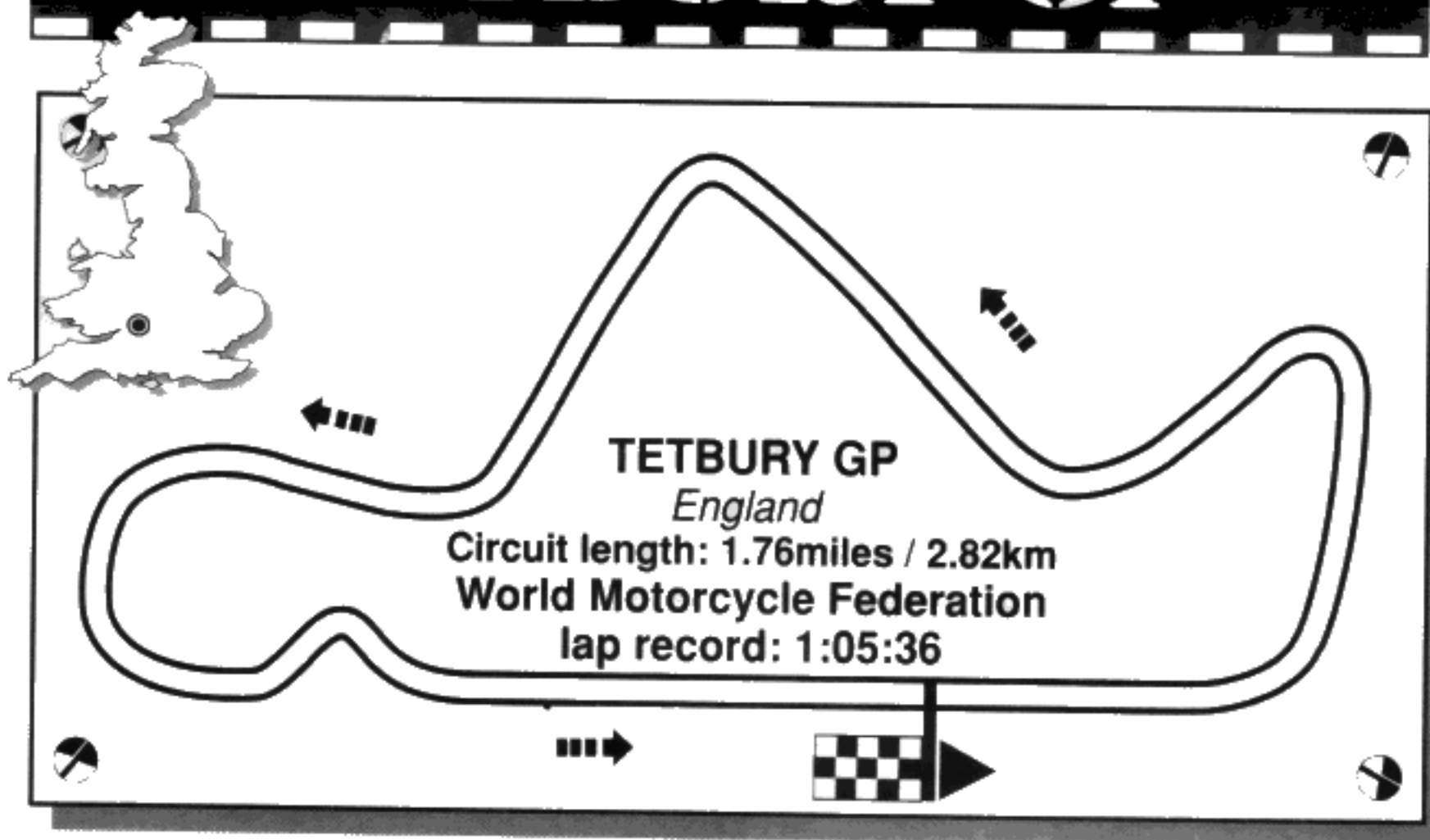
TRACK DATA



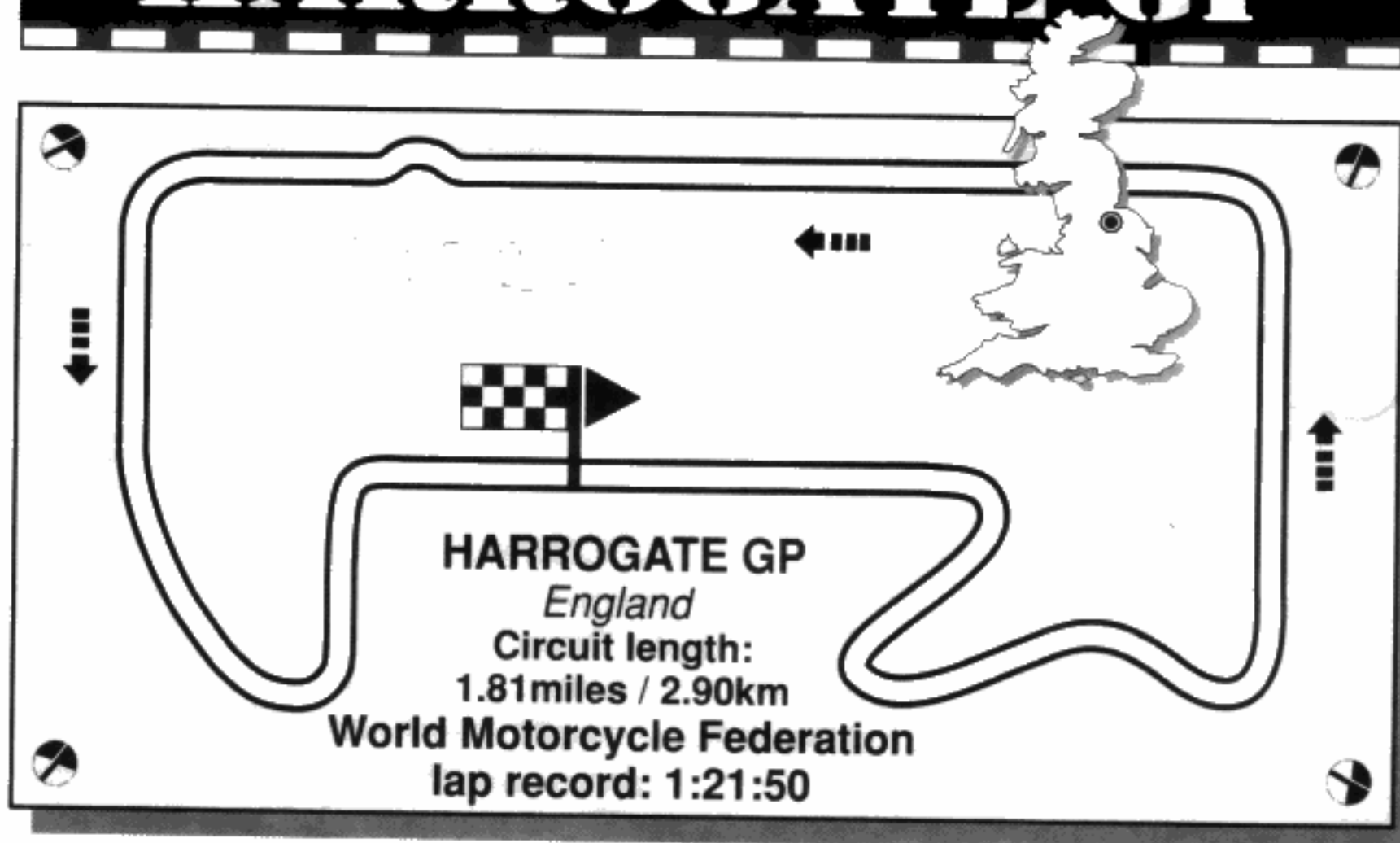
Les exigences spéciales de la moto: Élevez l'arrière pour mettre plus de poids sur l'avant pour les sorties des virages. Serréz les amortisseurs au maximum pour les cahots.

Tuyaux: Prenez des lignes différentes par les virages; la ligne au large maintient la vitesse, mais on peut être dépassé. Le brouillard de la mer peut réduire la visibilité à certain endroits. La descente entre les deux virages en épingle à cheveux, est glissant d'habitude. Dépasser un autre à Scarborough sur le circuit étroit est difficile et dangereux.

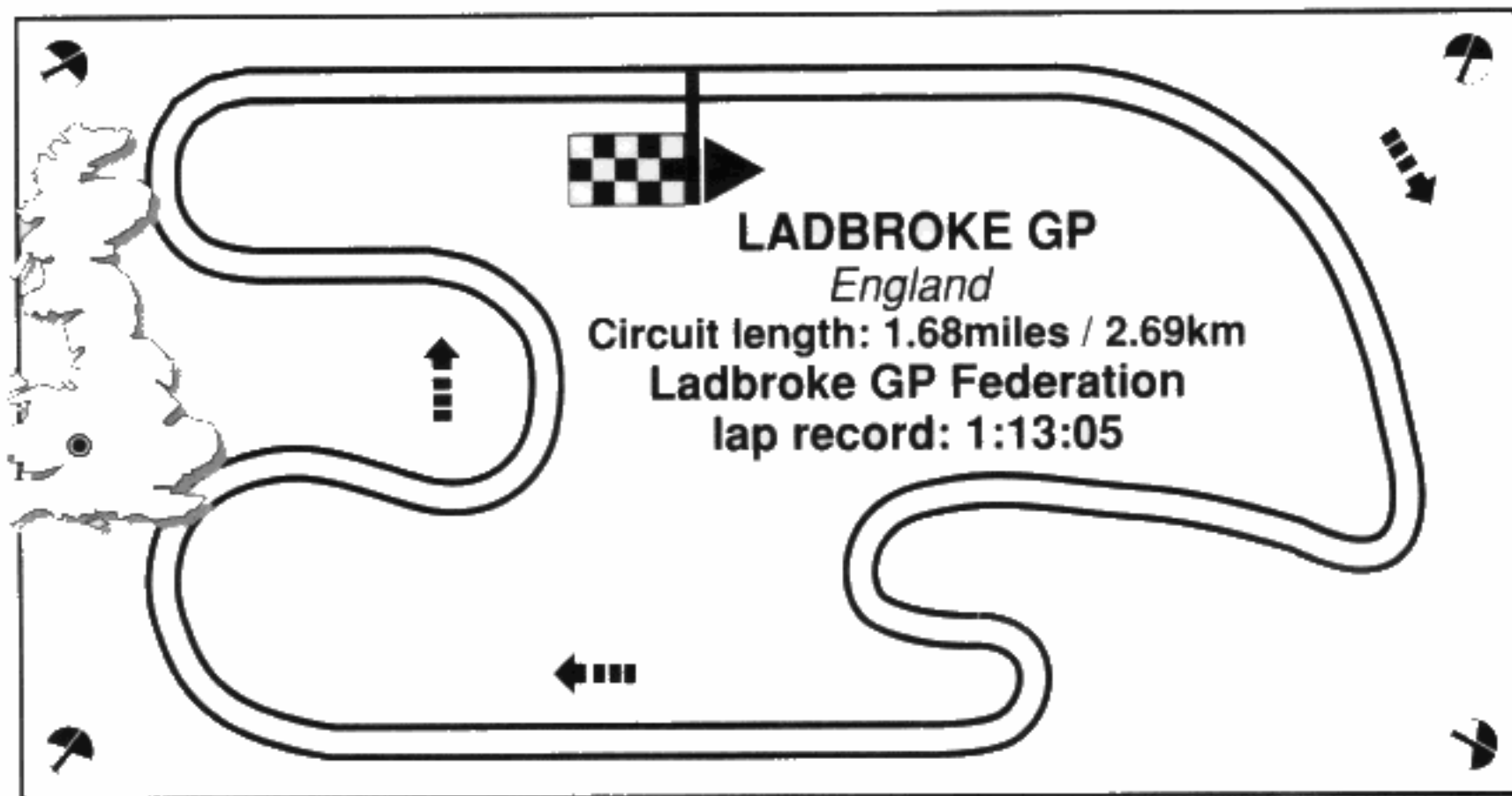
TETBURY GP



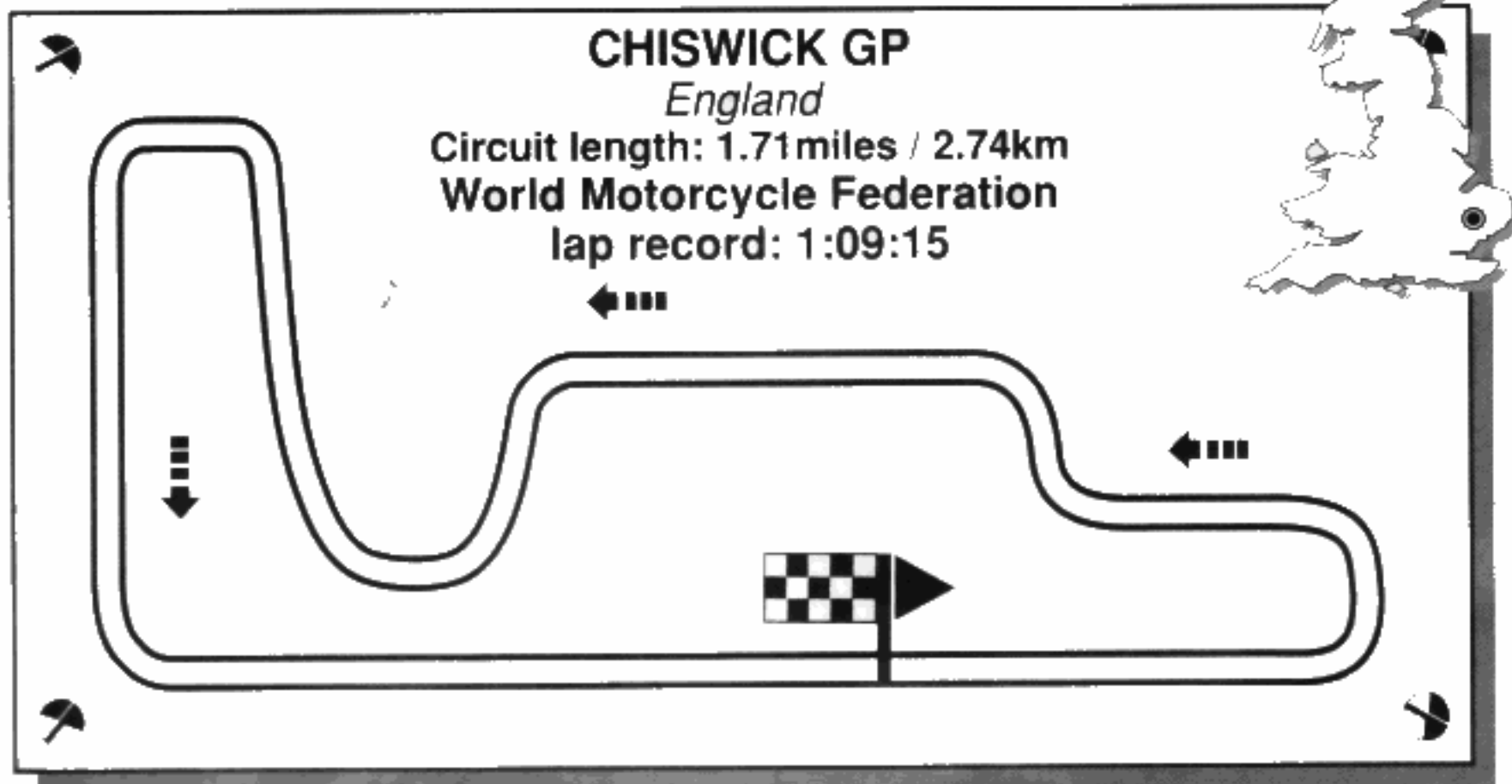
HARROGATE GP



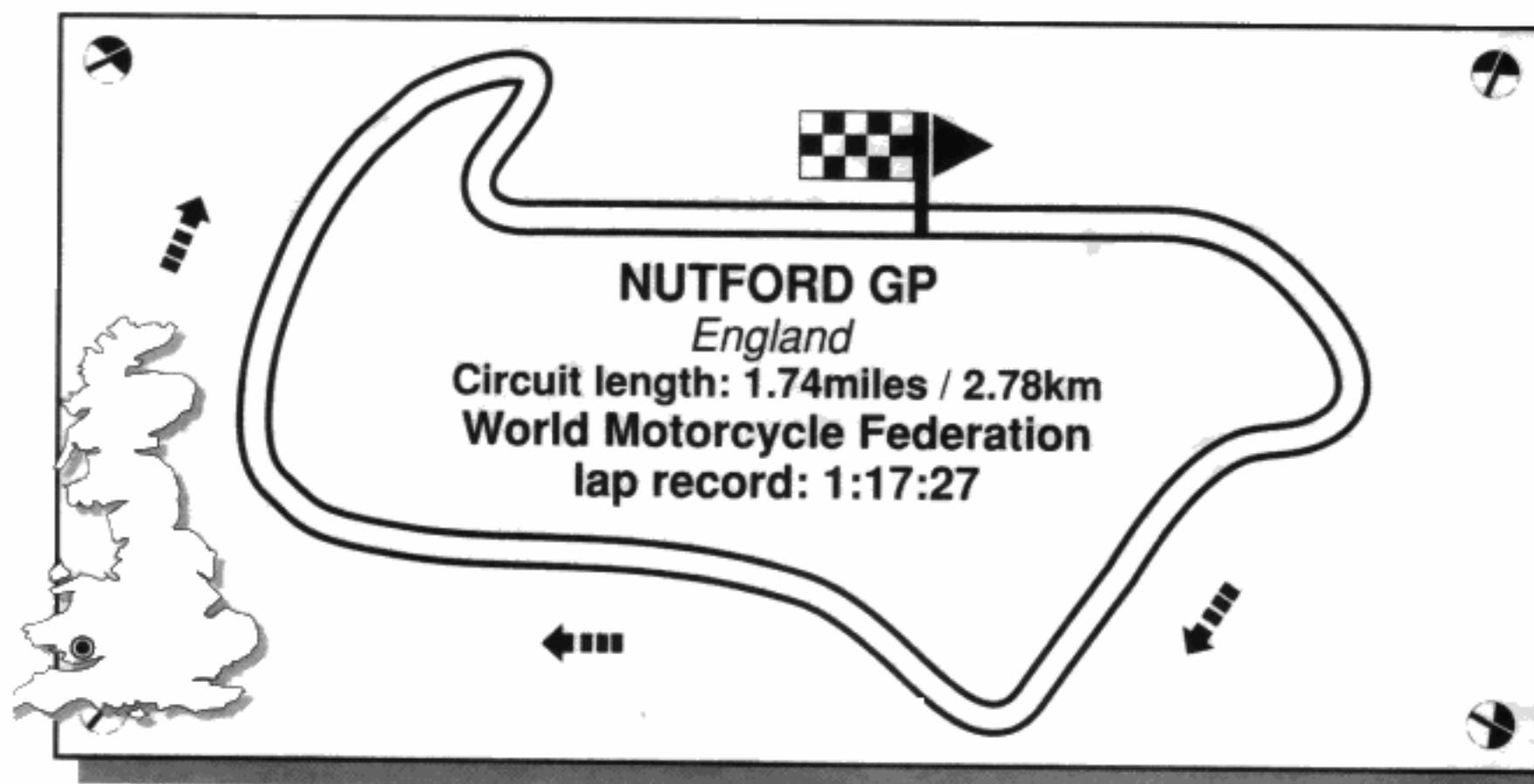
LADBROKE GP



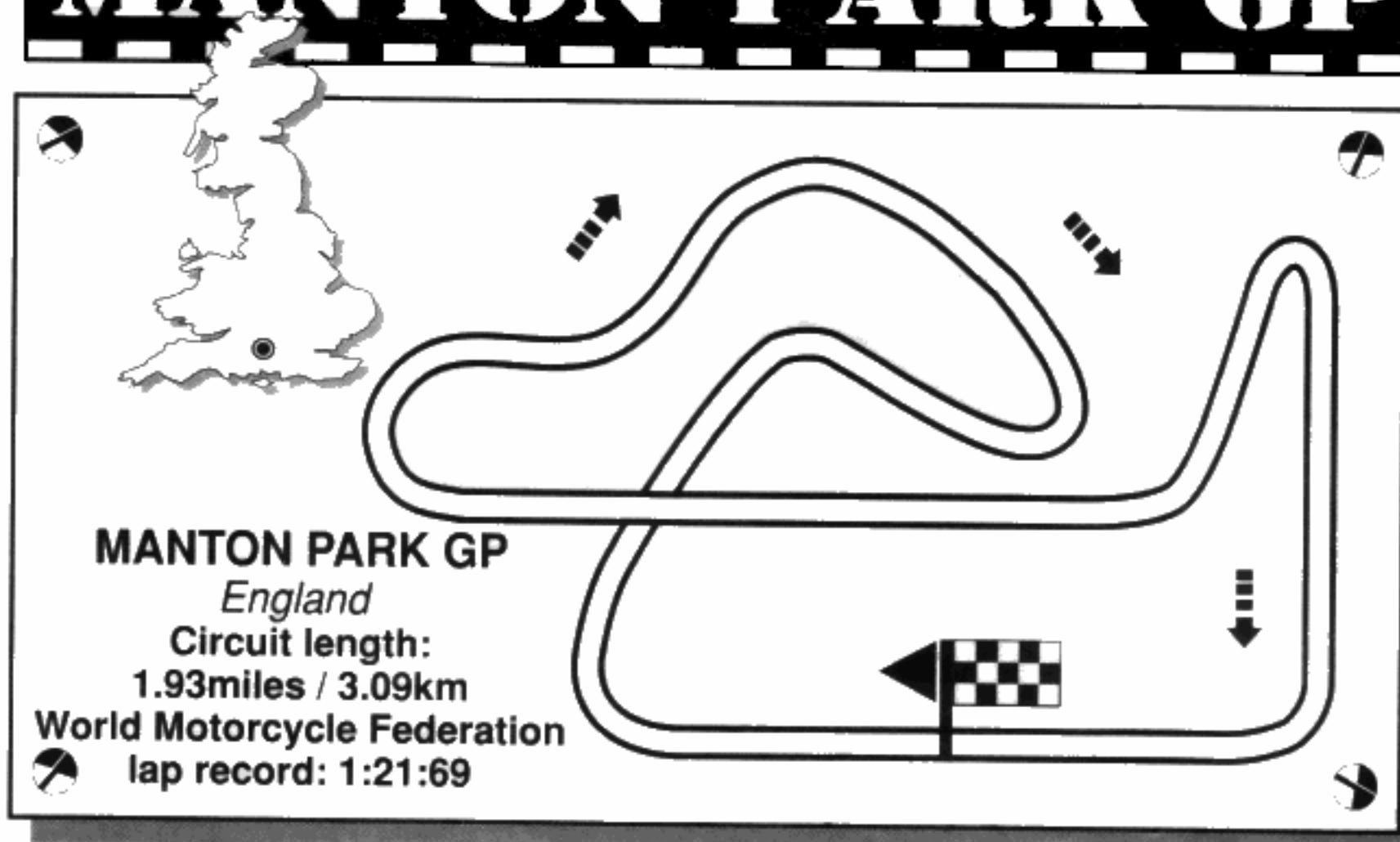
CHISWICK GP



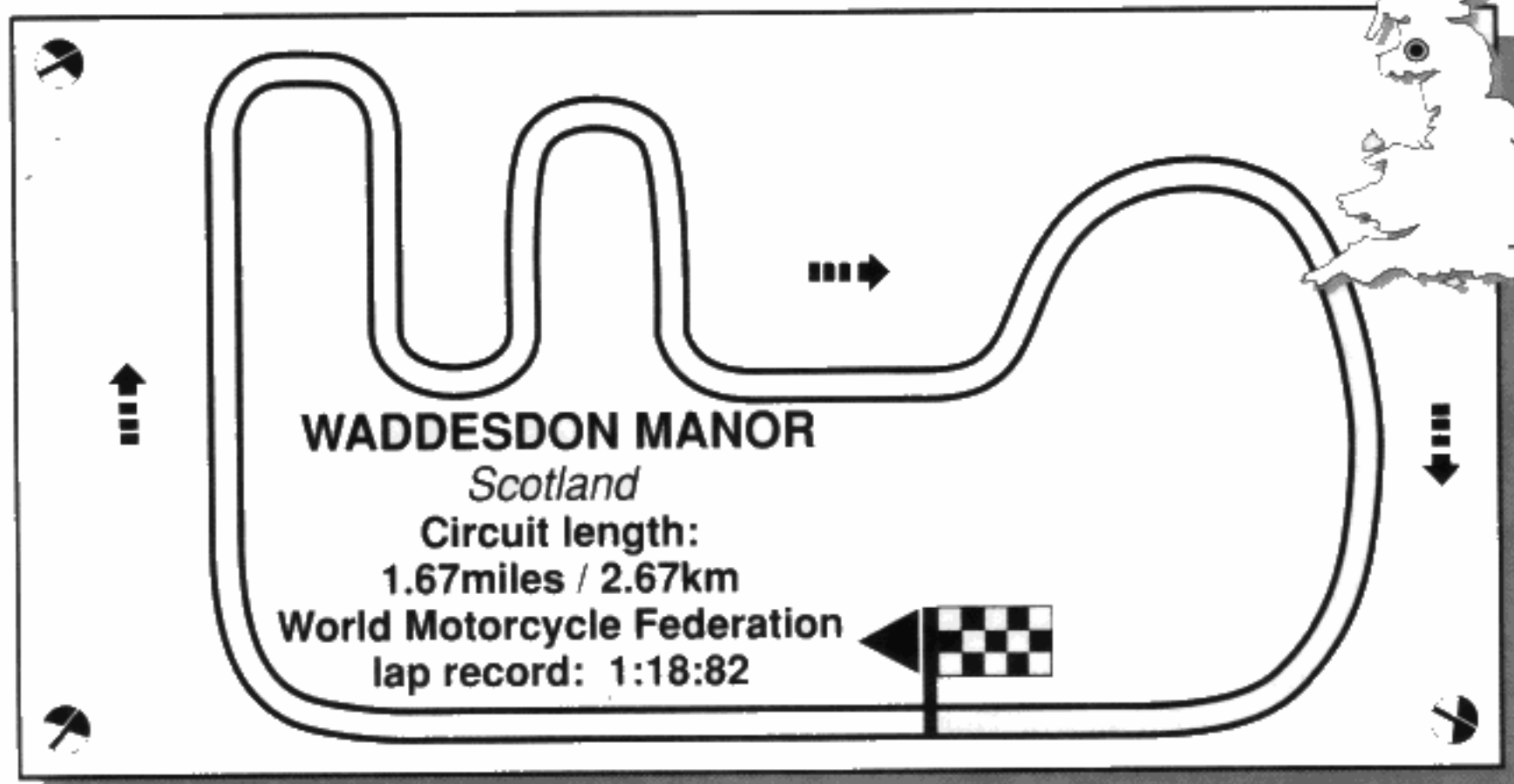
NUTFORD GP




MANTON PARK GP



WADDESDON MANOR



LES RÉGLES FORMULE I

Toutes les motos de 750cc à quatre temps sont acceptables et il n'y a pas de restriction de réglage ou pour le moteur ou pour le chassis. Le moteur doit être homologué, c'est à dire reconnu comme modèle de production. Les carburateurs, la compression, l'engrenage, les pneus etc... on peut tous les changer tant que le moteur n'exède pas 750cc. 

MOTORCYCLE DATA

HONDA VFR750R (RC30)

La VRF750R, mieux connu par le code Honda RC30~ était la première motocyclette à 750cc de rue, et c'est toujours l'opinion de plusieurs spécialistes, la meilleur malgré la compétition de Yamaha, Suzuki et Kawasaki.

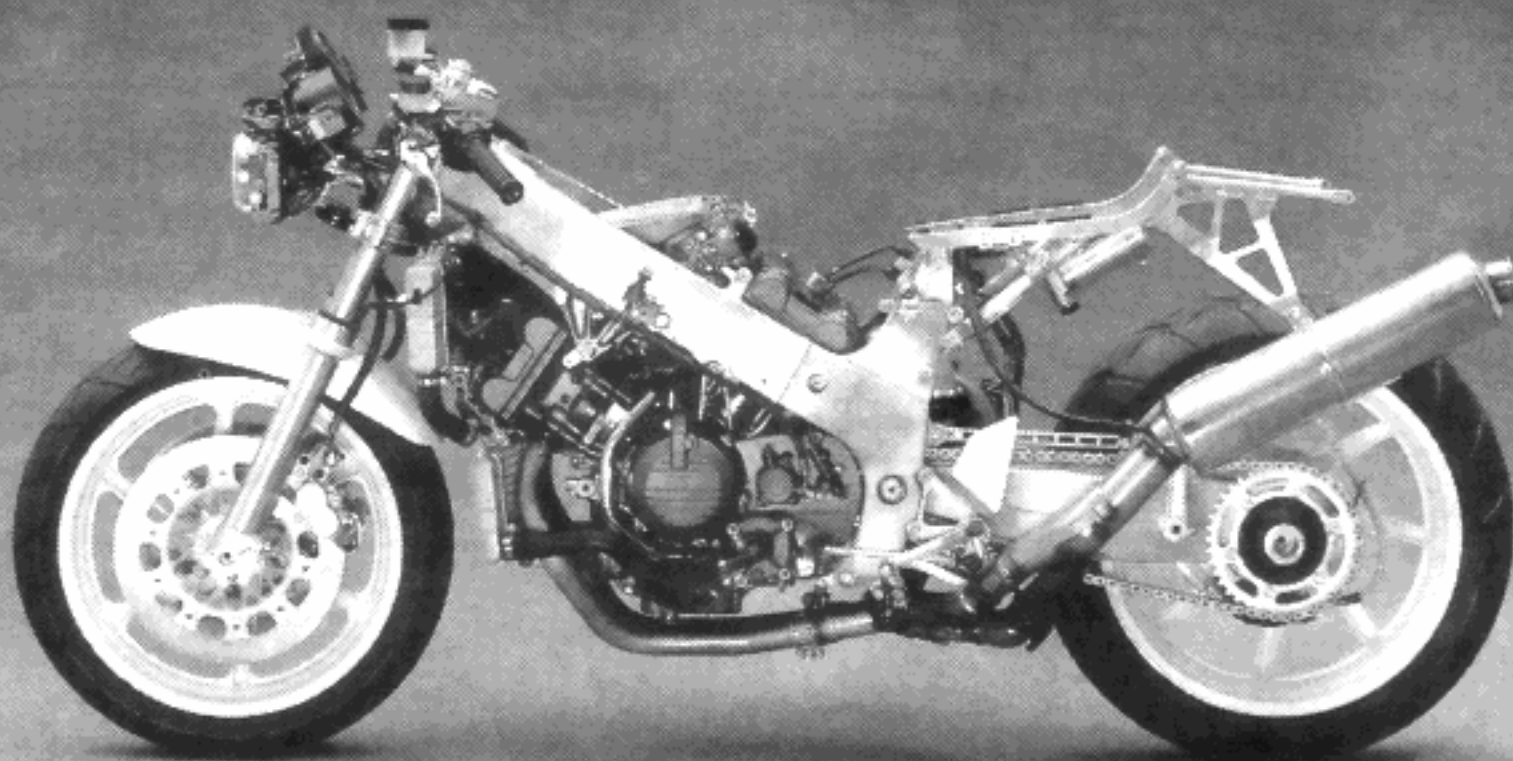
Fabriquée à la main, les RC30 sont en vente en Angleterre depuis le début de 1988, le prix étant presque le double des 750cc ordinaires. On réclame une version de la RVF750 de course, légale pour la route. Les sceptiques le doutaient, mais les essayeurs de motocyclette par le monde ont confirmé les réclames de Honda.

Les spécifications du moteur et du châssis RC30 se rapproche de la RCF. La

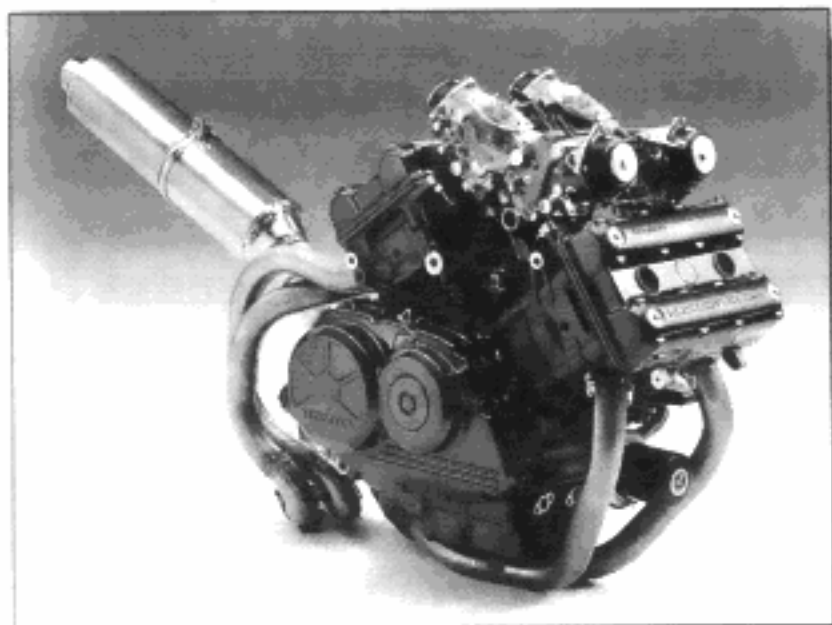
roue arrière est plus large 43 centimètres à la place des 40cm de la RCF, mais la qualité des parties et de la construction n'indique d'aucune façon que c'est le produit d'une chaîne de montage.

Le moteur est indétiqué et a retenu les parties en titane et en magnésium avec beaucoup des spécialités de la machine de course.

Naturellement, les soupapes, les carburateurs et l'échappement sont réglés d'une façon plus convenable pour les rues. Néanmoins, le moteur développe 110bhp de chevaux-vapeur et peut aller à 248 kilomètres à l'heure, une vitesse que l'on peut augmenter considérablement en ajoutant les pièces de courses, vu dans le catalogue HRC. La vente de ces pièces ont contribué au succès du RC30 parmi les clubs, les équipes



d'endurance et les participants aux courses Formule I dans tout le monde.



HONDA RVF 750


La RVF750 est une motocyclette de course spécialisée construite en nombre limité par la Honda Racing Corporation du Japon pour les motocyclistes sous contrat. Il y a un modèle Formule I et un modèle d'endurance. Le modèle d'endurance doit rouler la nuit dans les courses de 24 heures, donc a des phares et une dynamo-chargeur; avec la Formule 1 les courses sont plus courtes, la moto F1 n'a pas besoin de phares et peut marcher avec un système "perte-totale" électrique qui n'a pas besoin d'une lourde dynamo-chargeur et est donc bien plus légère et elle est aussi plus rapide.

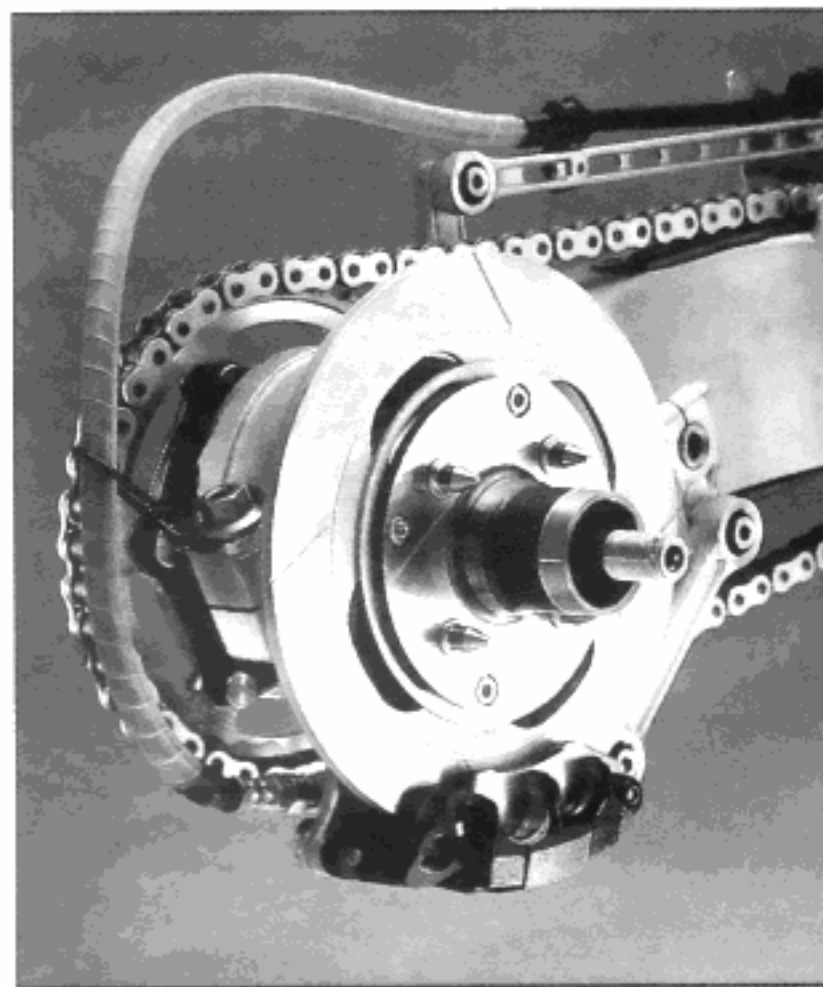
Le moteur RVF est un V4 de 748cc à quatre temps avec un refroidissement à l'eau, les dimensions du calibre sont de 70mm/48.6mm et il y a seize soupapes. Les came quad sont commandées par un système d'engrèges, pour l'exactitude et pour éviter la possibilité de briser ou allonger une chaîne.

Tous les pistons et les soupapes sont

ultra-léger pour réduire les poids réciproque. Les tiges sont en titane, les basculeurs en aluminium pour la résistance et pour réduire le poids. L'aspiration est par quatre carburateurs Keihin de 34mm. Les chevaux-vapeur sont de 145 bhp à 12.500 rpm (estimé).

Le cadre du RVF est fabriqué en section rectangulaire d'aluminium avec le moteur en partie chargé. La fourche avant est téléhydraulique Showa, et est ajustable pour le poids, la compression et l'amortissement. La suspension arrière et d'un bras seulement contrôlé par un système Showa monochoque et fabriqué en aluminium.

Les roues sont légères HRC de 43.7cm en magnésium allié, avec des pneus Michelin radiaux lisses et des freins à disque en triple. Les freins Nissin, sont à quatre pistons avant et deux pistons arrière. Le poids total est moins de 82 kilos. La vitesse maximum (dépendant du système d'engrèges installé) est de 288km/h. 



LES ACES

JOEY DUNLOP

William Joseph Dunlop M.B.E., 'Joey' pour les millions d'enthousiastes de Formule I, ou meme 'ton homme' et sans question un des motocyclistes le plus adroit de tout temps.

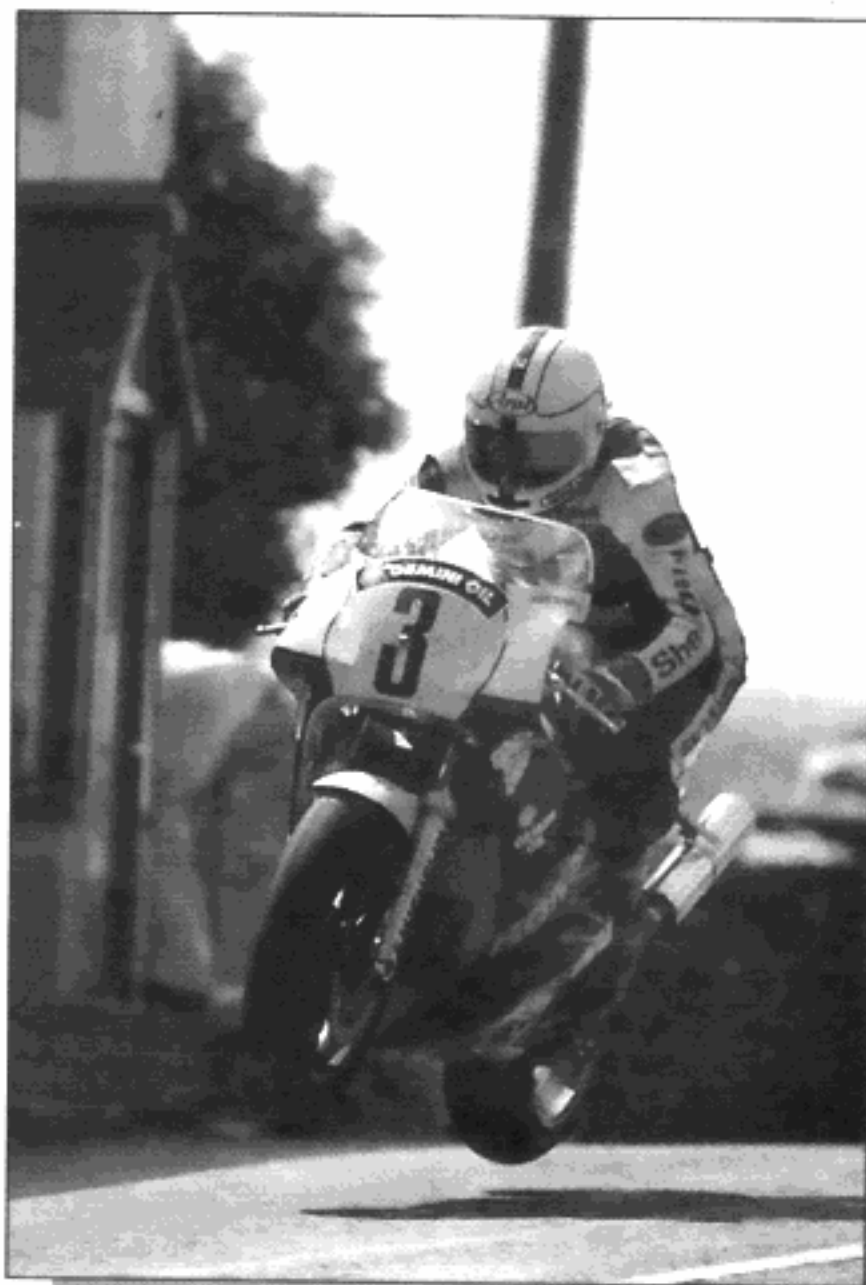
Un spécialiste sur les circuits de rue, *Joey* est reconnu le maitre du dangereux Isle of Man TT. On dit qu'il à étudié la route de 60,4 kilomètres en la parcourant à plusieurs reprises dans un camion sans frein, une astuce utile pour trouver la bonne ligne.

Jusqu'à 1988, le fameux Mike 'La Motto' Hailwood à le record de 14 victoires ce qui le place devant les 13 de *Dunlop*. Mais avec plusieurs inscriptions au programme du TT 1989, on attendait qu'il devienne le plus fameux motocycliste TT de tous. Une victoire en Formule I TT en 1989 serait sa septieme victoire consecutive, un accomplissement sans parallele. Son circuit le plus rapide sur les rue de l'Ile est de 19 minutes 5,8 secondes, ce qui represente une

vitesse moyenne de 189,7 kilomètres à l'heure.

C'est difficile à croire que cet homme d'Ulster, age de 37 ans, à la voix douce est le maestro de la motto. En gagnant il est gene, il aime s'effacer et ne fait jamais de discours. Quand il n'est pas sur le circuit il s'occupe de son auberge dans la ville de Ballymoney, où il est bien célèbre, naturellement.

Dunlop gagna le championnat Formule I pendant cinq



ans, de 1982 à 1986 inclus, et toujours sur une Honda. En 1987, monter sur un RC30-prototype il était second, Virginia Ferrari fut gagnant avec le Bimota Yamaha. En 1988 Carl Fogarty gagna avec la Honda RC30 et *Joey* fut place encore une fois deuxième.

1989, probablement l'année de sa retraite, a débuté d'une façon désastreuse pour *Joey*, avec un accident terrible au tournant Paddock Hill à Brands Hatch. La chute a mis l'irlandais à l'hôpital avec de nombreuses blessures; c'est ironique quand on prend en considération les milliers de kilomètres en dévalant à toute vitesse qu'il a parcouru sur le circuit bien plus dangereux du Isle of Man, qu'il eut le malheur d'un accident sur le circuit spécialisé de Brands.

Si il est revenu à la santé à temps, une autre victoire Formule I serait une fin de carrière magnifique pour le 'Loup Irlandais'.

CARL FOGARTY

Au début de la saison 1989, le champion, Formule I n'avait pas encore 24 ans. Le fils du spécialiste Isle of Man, Ducati, *George Fogarty*, il commença sa carrière en motocross junior. Quand il avait encore moins de 17 ans on le laissa conduire la Formule 2 Ducati 600 de son père et il la conduisit à une vitesse qui a bien embarrassé *Fogarty* aîné.

En commençant dans le monde des 250cc à deux temps, Carl a établi le record de presque tous les circuits britanniques. Malgré avoir gagné contre des compétiteurs bien reconnus, on ne lui accordait




LES ACES

pas sa place parmi eux. Le classement avait comme base les courses des 750cc à quatre temps.

Encouragé par son père, *Carl* changea de machine et avec une RC30 fit son entrée en 1988 dans la série Formule I. À l'Isle of Man, âgé de 22 ans, le jeune de Blackburn a gagné quatrième place et Neuvième à Assen au Pays-Bas. Mais il a été decu au Portugal, quand sa machine était en panne pendant la course à Vila Real.

À Kouvola en Finland, il fut placé quatrième, mais son succès pour le championnat à vrai-

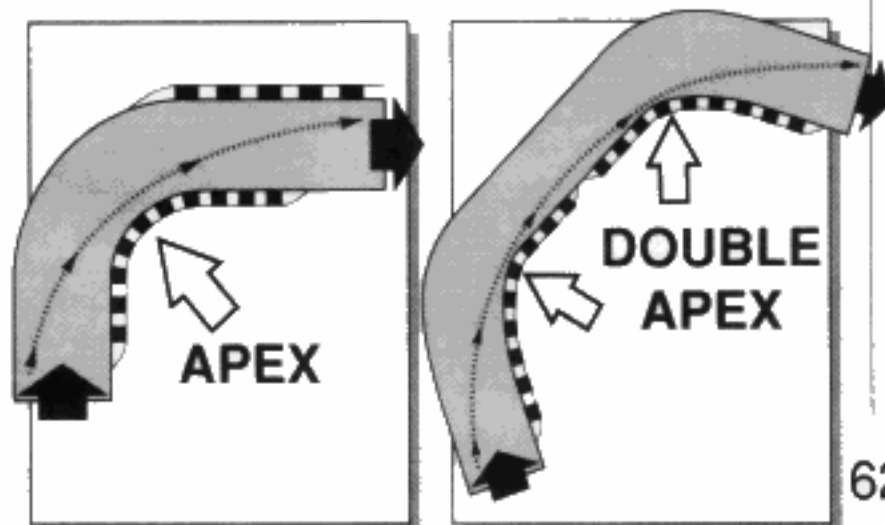
ment démarré à Dundrod en Irlande du Nord, gagnant sur le circuit domicile de Joey Dunlop. Premier à Pergusa en Sicile et cinquième à la dernière tournée de Donnington Park lui ont assuré le championnat.

Son meilleur circuit à l'Isle of Man de 185 kilomètres à l'heure, nous indique que la carrière de *Carl Fogarty* aurait un avenir mémorable. Le Grand Prix des 500cc et la Formule I '89 avec son RC30 et toutes les pièces de rechange, fournit par Honda, il sera décidément l'homme à battre. 

VOCABULAIRE SPECIALISE

Apex

Un point à l'intérieur d'un tournant, le plus près du centre des rayons et que l'on essaie de passer au plus près. Les longs tournants peuvent en avoir plusieurs.



Bombement

Une pente sur la surface de la route à travers la largeur, (adverse, où la pente descend vers la gauche dans un tournant à droite, ou vers la droite dans un tournant à gauche.)

Jet de carburateur

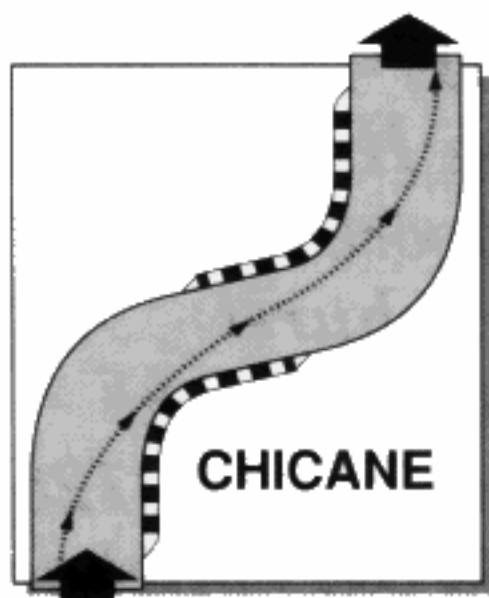
On peut changer les jets d'un carburateur pour régler le mélange d'air et d'essence.

Chicane

Une partie de la piste, souvent plus

RIDING PROFESSIONALLY GLOSSARY OF TERMS

étroite, avec d'habitude, deux changements de direction.



Supercifie de contact

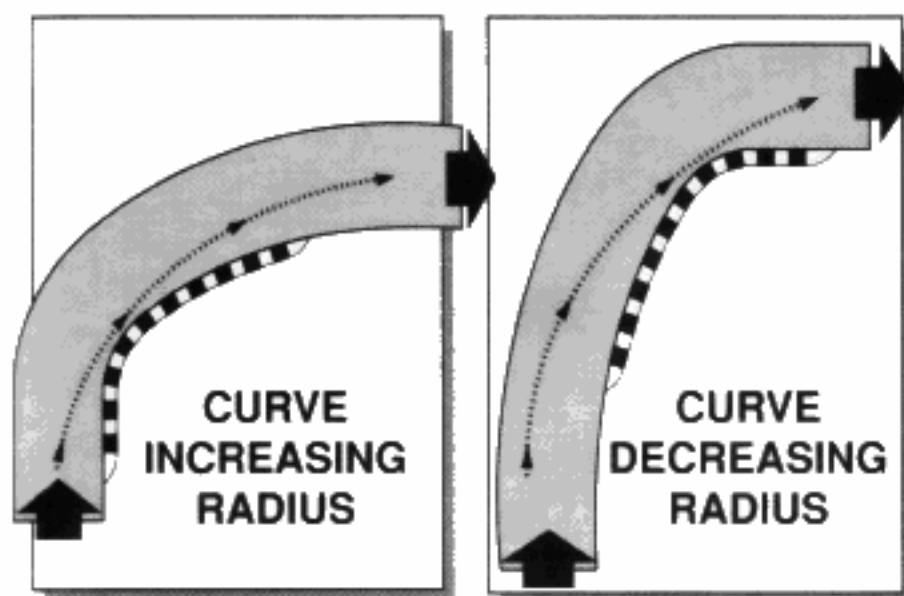
La partie d'un pneu en contact avec le sol.

Courbe rayon diminuant

La sortie est plus étroite, c'est plus difficile.

Courbe rayon augmentant

Un tournant où la sortie est plus large que l'entrée. Cela permet d'accélérer plutôt et plus fort.



Haut-coté

Un genre d'accident où le motocycliste est projeté au côté le plus haut de la machine. Cela arrive surtout quand les

roues reprennent dans un dérapage.

Angle d'inclination

L'angle entre la motocyclette et le sol dans un tournant. Au beau temps dans des conditions bien sec, rien que trente-cinq degrés.

Bas-cote

Un accident moins sévère que le haut-coté, où le motocycliste tombe directement sur la route.

Bande de puissance

La répandue des tours où le moteur produit le plus de puissance. (Voir les spécifications RC30). Dans la bande on obtient la meilleure accélération.

Band rouge

À la limite de la bande de puissance. Passer la limite peut endommager le moteur.

Les changements a court

Changement de vitesse faites juste avant l'entrée de la bande de puissance principale. C'est utile pour contoler la roue arrière quand on accelere sur une mauvaise surface.

Reglage du guidon

On peut ajuster le réglage du guidon avec un système hydraulique ou à friction qui est monté entre le chassis et les fourches. C'est pour empecher le guidon de se tortillé dans les tournants.



REMERCIEMENTS

LOGICIEL & PROGRAMME - *Ed Hickman*

GRAPHIQUES - *Ralph Hickman*

MUSIQUE - *Nick Moor bath*

TEXTE - *Tony Middlehurst*

TRADUCTION DE - *Tony Clarke*

DESSINS - *Artistix U.K. (0705) 252125*

RENSEIGNEMENT TECHNIQUE - *Michael Lock*

DIRECTEUR DU PROJET - *Peter Moreland*

GAME CHARACTERISTICS DESCRIBED IN THE DOCUMENTATION MAY
VARY ON SOME COMPUTERS
COPYRIGHT " ED HICKMAN 1989

