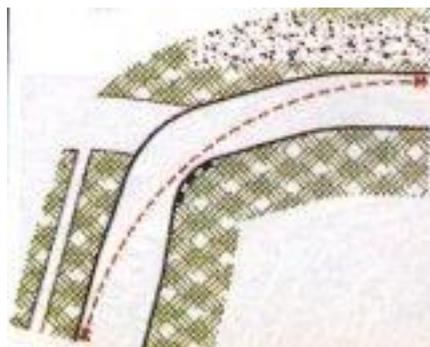
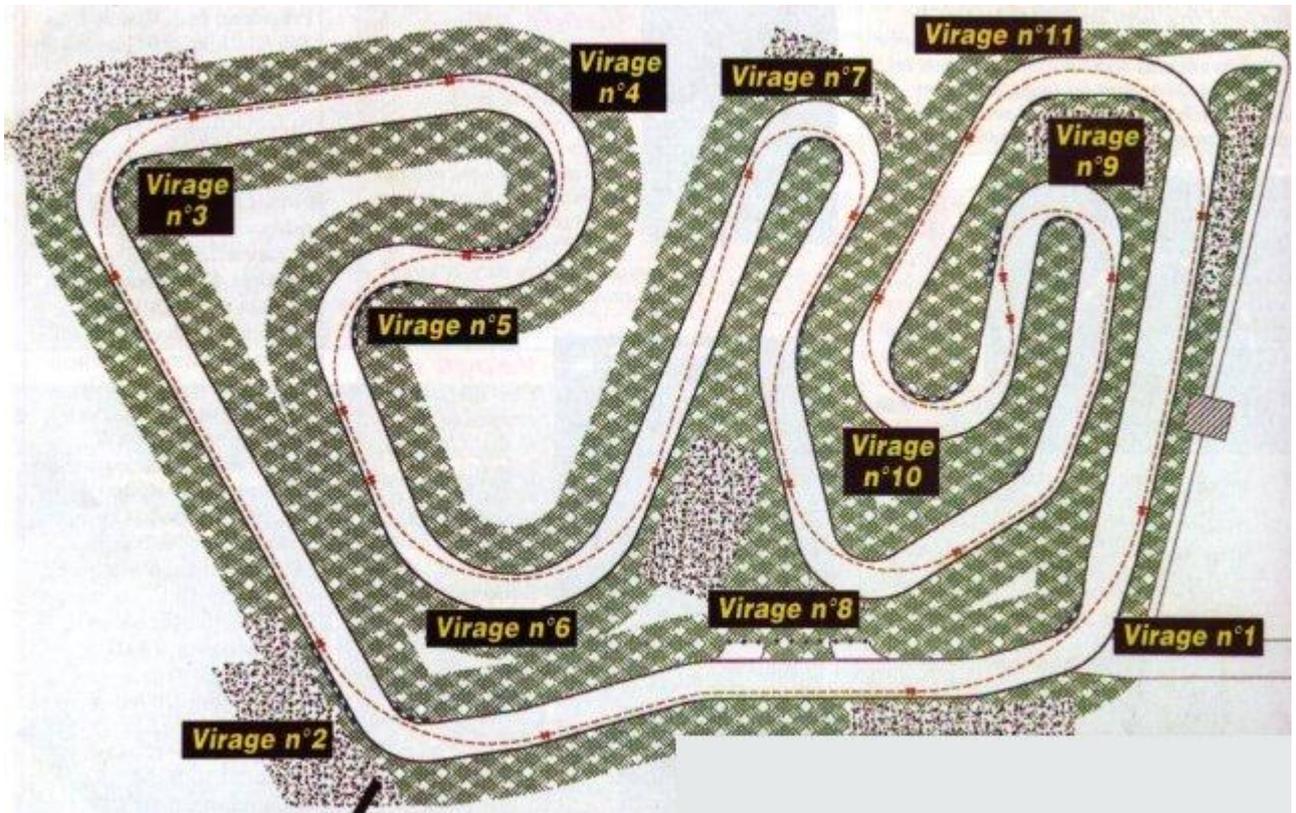




Créé en 1992, le circuit d'Abbeville a connu un lifting au milieu de la saison 1998, puisque son tracé a été porté à 1163 mètres. Plutôt sinueuse auparavant, la nouvelle piste compte désormais une partie beaucoup plus rapide, pour le plus grand plaisir des pilotes. Le circuit d'Abbeville est ainsi devenu le plus grand de la Ligue Nord-Picardie, tout en profitant d'un accès rapide de Paris grâce aux nouvelles infrastructures routières. Assurément, un site à découvrir, sur lequel on espère un jour assister à une course de niveau national.



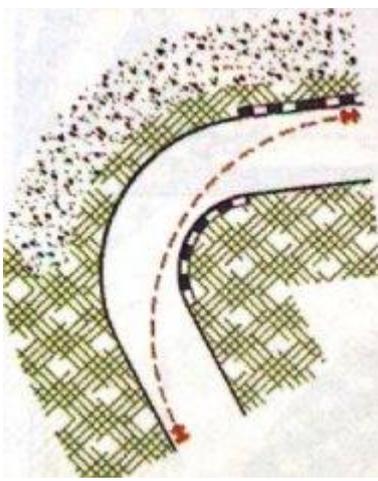
**Virage N°1 :**

Cette courbe, qui se passe à fond, ne pose aucun problème particulier. Il faut simplement veiller à bien l'enrouler pour ne pas casser le régime moteur, afin d'en sortir le plus vite possible. Les dépassements y sont quasi impossibles, notamment à cause d'un énorme vibreur que je vous recommande chaleureusement d'éviter.



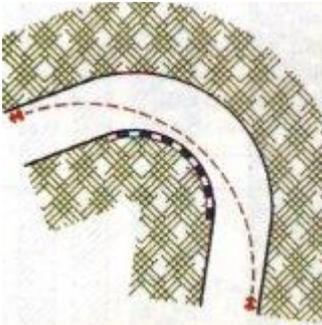
**Virage N°2 :**

C'est le virage le plus rapide du circuit; Il demande beaucoup de précision. Dans des conditions de pistes idéales, il se passe à fond. Autrement, il suffit de relâcher très légèrement les gaz à l'entrée de la courbe et de ré accélérer immédiatement. Il faut également noter que le revêtement de la nouvelle piste commence ici et qu'il est très légèrement plus glissant que l'ancien. Mais l'immense dégagement qui borde la piste à cet endroit du circuit permettra quelques erreurs d'appréciations.



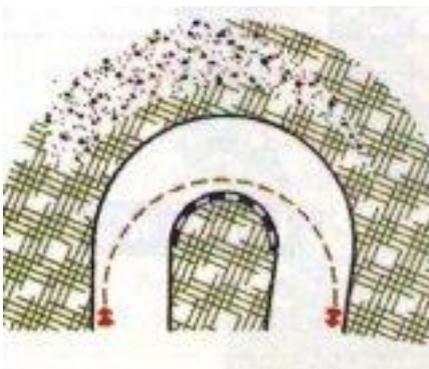
### Virage N°3 :

On arrive ici au premier gros freinage du circuit. La particularité de ce virage est qu'il se referme sur la fin. Par conséquent, veillez à ne pas vous jeter trop tôt à la corde sous peine de devoir ralentir excessivement en sortie de virage. En course, il est préférable de ne pas tenter de dépasser à cet endroit, à moins de parvenir à bien se dédoubler avant l'entrée du virage.



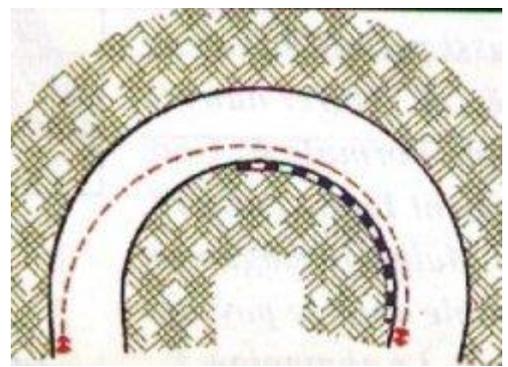
### Virage N°5 :

Ce virage ne pose pas de problèmes particuliers. Etant donné que la trajectoire est conditionnée par la sortie du virage précédant, je le considérerai plus comme faisant partie intégrante du virage précédent.



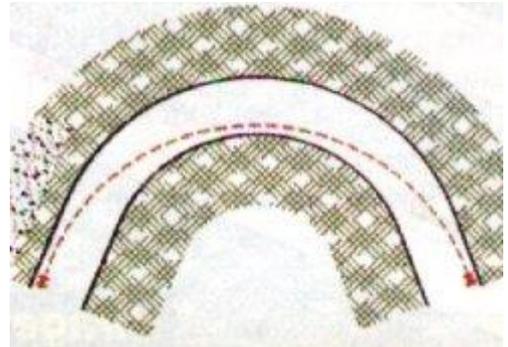
### Virage N°7 :

Cette première épingle nécessite un freinage tardif mais en ligne. Il est indispensable de trouver un point de repère sur la piste, afin de s'engager dans la bonne trajectoire. Comme dans beaucoup d'épingles, on peut y tenter un dépassement, tout en faisant attention de ne pas se faire recroiser en sortie.



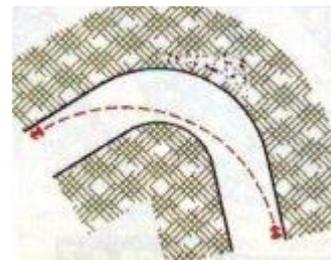
### Virage N°4 :

Cette parabole est un des endroits stratégiques en course. En effet, les possibilités de dépassement y sont nombreuses. Que se soit en entrée, en sortie, à l'intérieur, on peut doubler partout. Un vrai régal, même pour un pilote peu expérimenté. Côté pilotage, il faut surtout essayer d'en sortir le plus à l'intérieur possible afin de se placer au mieux pour le virage suivant.



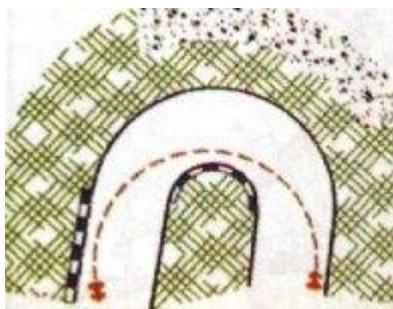
### Virage N°6 :

C'est le seul virage en dévers du circuit, où il faut plonger assez tôt puis longer la corde sans couper les gaz, afin de garder en permanence de l'adhérence. C'est un endroit qui réclame un pilotage coulé et une trajectoire précise. Il est important de bien négocier cette courbe car la petite ligne droite qui la suit est en montée.



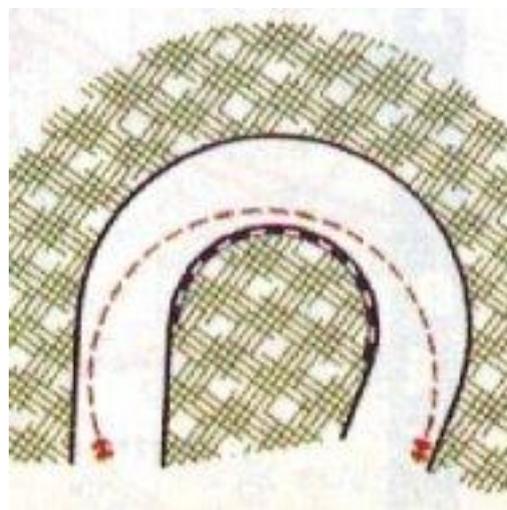
### Virage N°8 :

Cette courbe à gauche ne présente aucune difficulté particulière. Il faut simplement veiller à ne pas asseoir le moteur en arrondissement la trajectoire au maximum. En course, c'est un endroit important car on peut y préparer l'attaque à donner dans l'épingle suivante, où il est possible de doubler un concurrent plus rapide que vous.



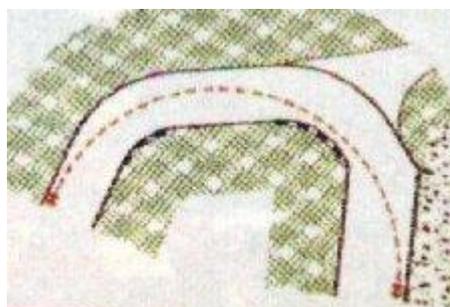
### Virage N°9 :

Cette deuxième épingle nécessite un freinage très tardif, où il faut essayer d'appliquer la technique "frein-accélérateur", c'est à dire l'utilisation simultanée des deux pédales afin de stabiliser le châssis et de ne pas être la victime d'un massage de côté assez douloureux. Sinon, il ne faut pas ressortir trop à l'extérieur pour aborder au mieux le virage suivant.



### Virage N°10 :

Là encore, il est nécessaire de bien négocier ce virage qui conditionne toute la partie rapide du circuit. Il ne faut pas rentrer trop vite ni plonger trop tôt à la corde, mais essayer, car ce n'est pas facile, de venir frôler le vibreur sans le toucher, pour être en mesure d'élargir au maximum la trajectoire en sortie.



### Virage N°11 :

Ce long virage conditionne 3 lignes droites successives, c'est donc l'endroit phare de la piste. Il y est possible de gagner plusieurs dixièmes pour faire la différence, faisant de lui le plus technique, le plus difficile, mais aussi le plus plaisant du circuit. Il est assez bosselé, ce qui réclame donc un réglage châssis parfait. Il faut essayer, tout en restant à fond, de se rapprocher de l'intérieur du virage afin d'en emprunter la partie la plus plate, puis élargir au maximum en sortie.

### Horaires :

### Accès :

La piste se situe à environ 180km au nord de Paris. Pour atteindre Abbeville, prendre l'Autoroute A1, puis l'Autoroute A16 et sortir à Abbeville-sud (sortie n°22). Pour aller au circuit, prendre ensuite la direction d'Hesdin, puis celle du centre météorologique, proche de la piste de kart.