



MY RACING COACH

LE GUIDE DU PILOTE

21/22 MARS 2026
CIRCUIT
IDEAL KART MIRECOURT



**LIGUE KARTING
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**



**LIGUE
KARTING**

GRAND EST

Décrypter Mirecourt pour viser la performance

La première manche du Championnat de Ligue LKGE – BFC marque toujours un moment particulier dans la saison. C'est le point de départ. Celui où les ambitions se révèlent pour la saison.

Avant toute chose, je tiens à remercier chaleureusement les Ligues LKGE et BFC pour leur confiance et leur soutien dans la diffusion de ce guide auprès de l'ensemble des pilotes. Leur volonté d'accompagner la progression technique et sportive des concurrents démontre un véritable engagement en faveur du développement du karting régional.

Ce guide est né d'une conviction simple : la performance se prépare.

Trop souvent, les pilotes arrivent sur une épreuve avec peu de repères précis sur le tracé. Points de freinage approximatifs, gestion du grip incertaine, choix de trajectoires à valider dans l'urgence... Résultat : les premières séances servent à "découvrir", au lieu de construire.

L'objectif de ce document est différent. Il vise à t'apporter des bases claires et structurées avec des repères techniques concrets et quelques secrets issus de l'expérience terrain. Que tu sois pilote expérimenté ou en phase de progression, l'idée est la même : te permettre de transformer chaque séance d'essai en un travail ciblé, réfléchi et productif.

A MyRacingCoach, nous défendons une philosophie forte : partager l'information élève le niveau de tous. La connaissance technique, lorsqu'elle circule, ne diminue pas l'avantage compétitif. Elle pousse chacun à travailler plus finement, à analyser plus profondément, à exploiter mieux son potentiel.

Je te souhaite une excellente préparation et une très belle course.

Rendez-vous en piste
Stéphane Léchine
Fondateur & Data Coach – MyRacingCoach

What's App :
0033 661 48 50 00
Email :
stephane@myracingcoach.com

DANS CE GUIDE

- 2** EDITO
- 4** LE CIRCUIT DE MIRECOURT
- 5** VIRAGES PAR VIRAGES -KZ
- 18** VIRAGES PAR VIRAGES - NATIO / X30
- 30** PREPARATION MENTALE



LE CIRCUIT DE MIRECOURT



Longueur : 1267m - Largeur : 8m - 11 virages

Le circuit de Mirecourt – Ideal Kart évolue fortement au fil de la journée. Le niveau de grip peut varier de manière significative entre les premières séances et les phases finales, rendant l'équilibre du châssis parfois délicat à trouver.

C'est également un tracé particulièrement exigeant pour les pneumatiques. La gestion des pneus y joue un rôle déterminant, notamment en vue des manches finales. La performance se construit sur la capacité à préserver le potentiel du train arrière tout au long du meeting.

Le circuit comporte peu de freinages très appuyés. La difficulté réside davantage dans la succession de virages moyens située au cœur du tracé. Ces enchaînements demandent une grande finesse dans les entrées de courbe : un excès de vitesse ou une mise en appui trop agressive peut rapidement entraîner une surchauffe et une dégradation prématurée des pneus.

Les deux courbes rapides constituent également des points clés. Elles exigent un point de braquage parfaitement maîtrisé, ainsi qu'une réelle confiance pour laisser le kart s'ouvrir en sortie sans refermer la trajectoire trop tôt.

VIRAGE PAR VIRAGE - KZ



VIRAGE 1

Freinage



Corde

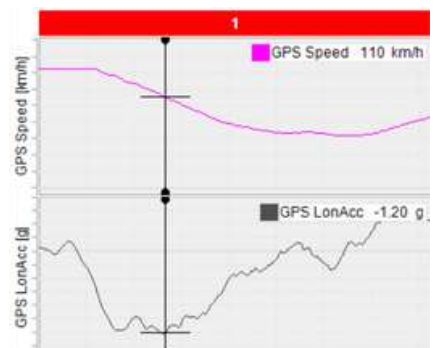


Sortie



LE FREINAGE S'EFFECTUE AU NIVEAU DE LA JONCTION SUR LE COTÉ DE LA PISTE QUI EST ASSEZ BOSSELÉE. ON FREINE AVEC UNE **INTENSITÉ MOYENNE DE 1.2 À 1.3G** ET IL FAUT UTILISER LES BOSSES POUR ENGAGER LA ROTATION VERS LE PREMIER POINT DE CORDE. TENIR LE KART TOUT LE LONG DU VIRAGE POUR TERMINER AVEC UNE DEUXIÈME CORDE EN DIRECTION DU VIRAGE SUIVANT EN REMETTANT LES ROUES DROITES DÈS QUE POSSIBLE

Dans les data



VIRAGE 2

Freinage



Corde

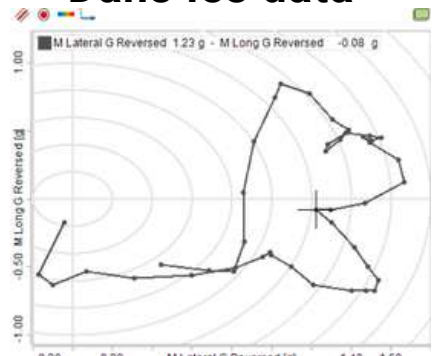


Sortie



VENIR EN LIGNE DROITE
DEPUIS LE LÉGER GAUCHE
POUR MAXIMISER
L'ACCÉLÉRATION. UN LÉGER
FREINAGE POUR VENIR
LONGER LE VIREUR AU
POINT DE CORDE. LE
FREINAGE NE PERMET PAS
DE FAIRE PIVOTER LE KART
ALORS IL EST NÉCESSAIRE
DE LE FAIRE **PIVOTER AU
POINT DE CORDE** PUI DE
GÉRER LA TRACTION EN
N'UTILISANT QUE LA PISTE
NÉCESSAIRE EN SORTIE.

Dans les data



VIRAGE 3

Freinage



Corde

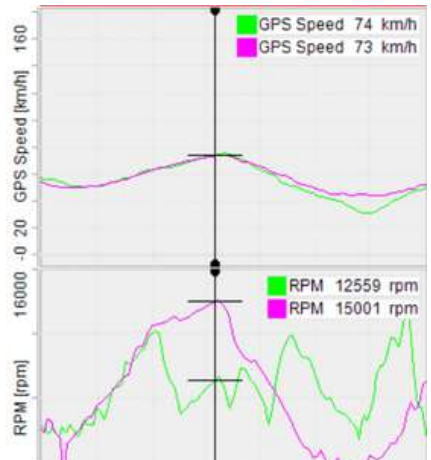


Sortie



ON ABORDE UNE SUCCESSION DE DEUX VIRAGE SERRÉS. LE PREMIER À DROITE IMPOSE UN FREINAGE BREF ET ASSEZ APPUYÉ (1.2G ENVIRON). ON UTILISE TOUTE LA PISTE À DROITE POUR PRENDRE UNE CORDE TARDIVE AU VIBREUR ET RESTER MILIEU DE PISTE POUR LE VIRAGE SUIVANT. IL EST PRÉFÉRABLE DE **PASSER UNE VITESSE ENTRE LES DEUX VIRAGES** PLUTÔT QUE DE LAISSER MONTER DANS LES TOURS.

Dans les data



VIRAGE 4

Freinage



Corde

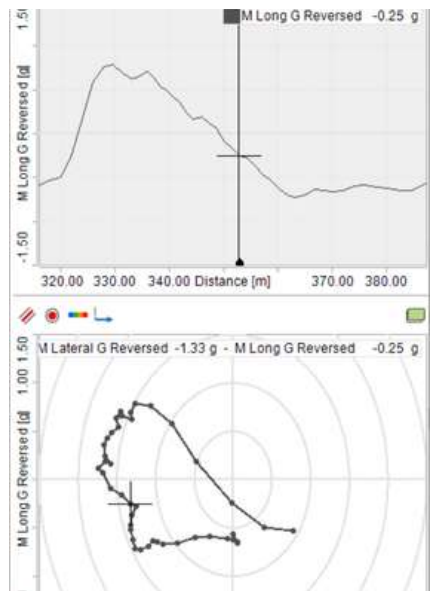


Sortie



L'ÉPINGLE 4 VA
CONDITIONNER LA
RÉACCÉLÉRATION. IL EST
NÉCESSAIRE DE
PRIVILÉGIER LA MOTRICITÉ
EN SORTIE. FAIRE PIVOTER
LE KART JUSQU'AU POINT
DE CORDE TARDIF ET
REMETTRE LES ROUES
DROITES POUR MAXIMISER
L'ACCÉLÉRATION.

Dans les data



VIRAGE 5

Freinage



Corde

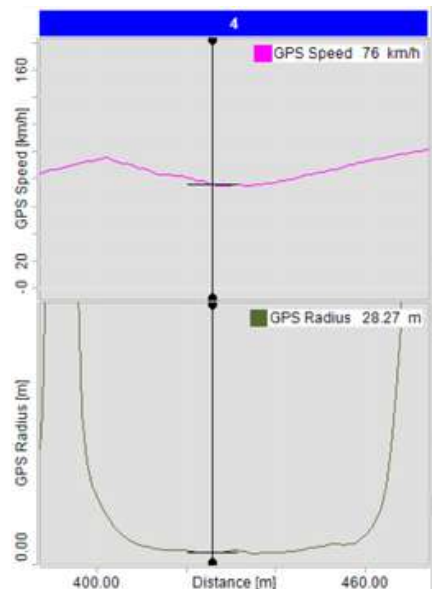


Sortie



LA CLÉ DE CE VIRAGE RAPIDE EST DE SE FORCER À **BRAQUER TARDIVEMENT**. LE FREINAGE EST TRÈS LÉGER. VENIR PRENDRE LA CORDE AU MILIEU DU VIRAGE ET UTILISER TOUTE LA PISTE EN SORTIE. IL EST IMPORTANT DE REMETTRE LE KART EN LIGNE DROITE POUR MAXIMISER L'ACCÉLÉRATION PLUTÔT QUE D'ARRONDIR EXAGÉRÉMENT JUSQU'AU VIRAGE SUIVANT

Dans les data



VIRAGE 6

Freinage



Corde

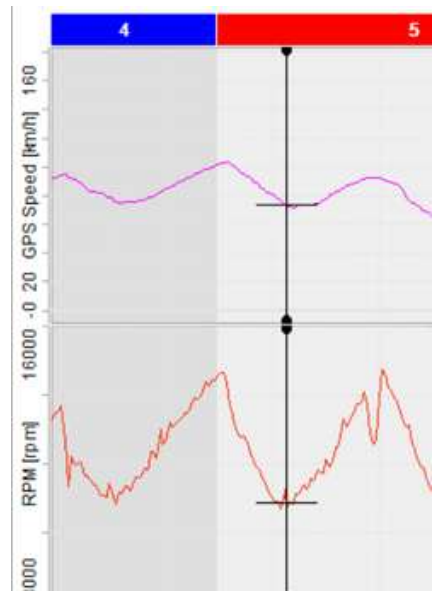


Sortie



CE VIRAGE EST COMPLEXE, EN DESCENTE ET ON Y CONSTATE SOUVENT DES ÉCARTS DE VITESSE TRÈS IMPORTANTS D'UN TOUR À L'AUTRE. LA TRAJECTOIRE Y EST ESSENTIELLE. **NE PAS RÉTROGRADER AU FREINAGE** ET MAXIMISER LE RAYON POUR ALLER JUSQU'AU BORD DU VIBREUR DU GAUCHE SUIVANT.

Dans les data



VIRAGE 7

Freinage



Corde

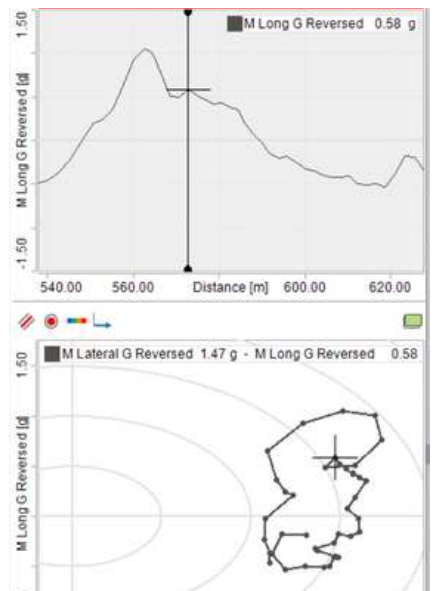


Sortie



LE VIRAGE 7 DÉBUTE PAR EN FREINAGE EN APPUI DÈS LA SORTIE DU GAUCHE PRÉCÉDENT. IL A LA PARTICULARITÉ D'AVOIR 2 POINTS DE CORDE, LE PREMIER OÙ IL FAUT ASSURER LA ROTATION DU KART PUIS GÉRER LA TRAJECTOIRE SANS FAIRE GLISSER JUSQU'AU DEUXIÈME POINT DE CORDE TARDIF OÙ IL FAUT SE REMETTRE EN LIGNE DROITE DÈS QUE POSSIBLE.

Dans les data



VIRAGE 8

Freinage



Corde



Sortie



LA CLÉ EST DE **GARDER UNE LIGNE DROITE** ENTRE LES VIRAGES 7 ET 8 QUI DÉPEND DE LA SORTIE DU 7. IL EST PRÉFÉRABLE DE RESTER MILIEU DE PISTE PLUTÔT QUE DE S'ÉCARTER VERS LA GAUCHE. LE FREIN EST DE MOYENNE INTENSITÉ ET IL FAUT VISER UN POINT DE CORDE TARDIF POUR MAXIMISER L'ACCELERATION VERS LE PROCHAIN VIRAGE

Dans les data



VIRAGE 9

Freinage



Corde

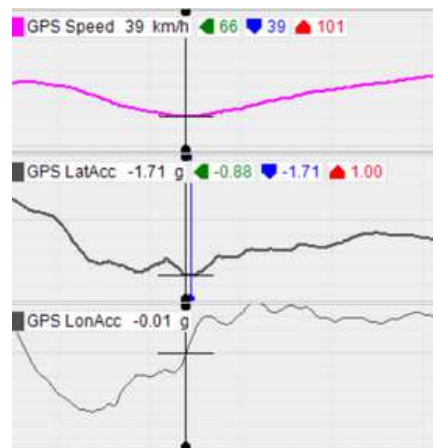


Sortie



POUR CETTE ÉPINGLE EST SERRÉE. ON PEUT UTILISER UN ENGAGEMENT AVEC UNE BALANCE DE FREIN PLUTÔT SUR L'ARRIÈRE. C'EST AUSSI UNE POSSIBILITÉ DE DÉPASSEMENT. IL N'EST PAS NÉCESSAIRE D'ÉLARGIR EN ENTRÉE ET IL EST POSSIBLE DE COUPER SA VITESSE POUR ASSURER LA ROTATION AU POINT DE CORDE. SUIVRE LA LIGNE BLANCHE BIEN À LA CORDE POUR MINIMISER LA DISTANCE ET N'UTILISER QUE LA PISTE NÉCESSAIRE EN SORTIE POUR MAXIMISER LA TRACTION.

Dans les data



VIRAGE 10

Freinage



Corde

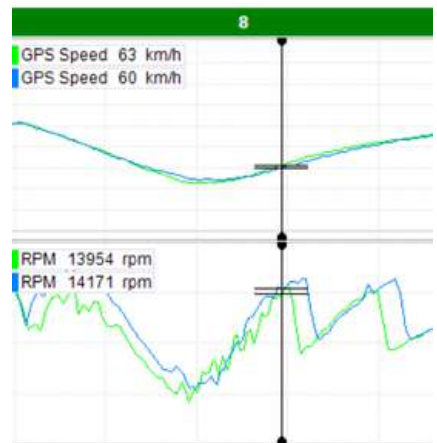


Sortie



CE VIRAGE RESSEMBLE AU 8 AVEC UN RAYON ASSEZ GRAND, DEUX POINTS DE CORDE ET LE MÊME TYPE D'ENTRÉE EN DIRECT APRÈS LE VIBREUR À GAUCHE. ASSURER LA ROTATION SUR LA PREMIÈRE PARTIE, MINIMISER LA GLISSE ET PRIVILÉGIER L'ACCÉLÉRATION EN SORTIE EN NE **MONTANT PAS TROP HAUT LES RAPPORTS.** (VERT 14100RPM MIEUX QUE BLEU 14500RPM)

Dans les data



VIRAGE 11

Entrée



Corde

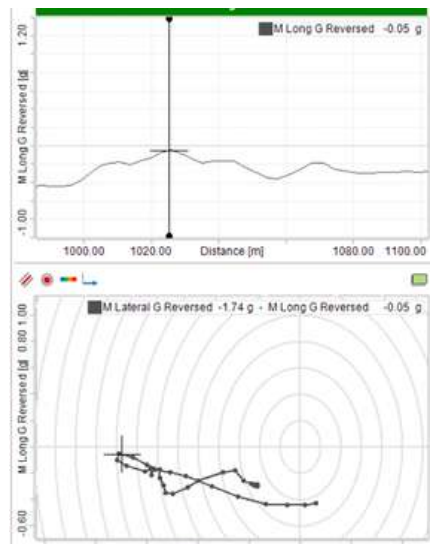


Sortie



CE VIRAGE SE PREND À FOND. LA CLÉ EST DE BRAQUER AU BON MOMENT (PAS TROP TÔT !) POUR NE PAS GÉNÉRER DE SURVIRAGE. ASSURER UNE LÉGÈRE ROTATION SUR L'ENTRÉE ET VENIR À LA CORDE AU BORD DU VIREUR. SE DONNER LA CONFIANCE POUR UTILISER TOUTE LA PISTE EN SORTIE ET GÉRER L'ACCÉLÉRATION. **LORSQUE TOUT EST ALIGNÉ, IL N'Y A PAS DE SURVIRAGE.**

Dans les data



LIGNE DROITE

Courbure



LA LIGNE DROITE PRÉSENTE UN COURBURE VERS LA DROITE. LE BUT EST DE TIRER AUSSI DROIT QUE POSSIBLE DEPUIS LA SORTIE DU VIRAGE 11 EN ÉVITANT LE MOINDRE COUP DE VOLANT QUI GÉNÈRE UNE PERTE DE PUISSANCE. PASSAGE DE LA 6ÈME AU NIVEAU DE LA COURBURE.

ligne droite



VIRAGE PAR VIRAGE - NATIO /X30



VIRAGE 1

Freinage



Corde



Sortie

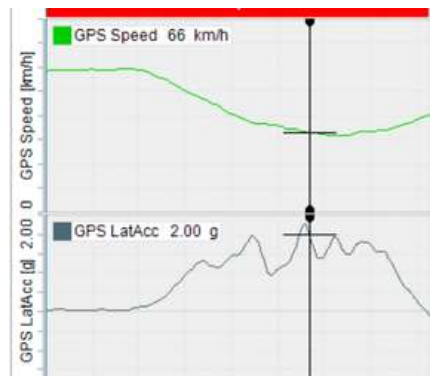


LE FREINAGE S'EFFECTUE À LA TOUTE FIN DE LA JONCTION, IDÉALEMENT JUSTE APRÈS LES BOSSES.

LA DIFFICULTÉ DE SE VIRAGE EST DE CONSERVER LA CORDE TANT QUE POSSIBLE EN ÉTANT SUR LE FIL DE L'ADHÉRENCE, ON CHERCHE À ÉVITER LES DÉSÉQUILIBRES LATÉRAUX POUR GARDER UNE TRAJECTOIRE BIEN ARRONDIE.

SE POSITIONNER LE PLUS DROIT POSSIBLE À LA SORTIE DU VIRAGE QUI EST LE POINT DE CORDE EFFECTIF.

Dans les data



VIRAGE 2

Freinage



Corde



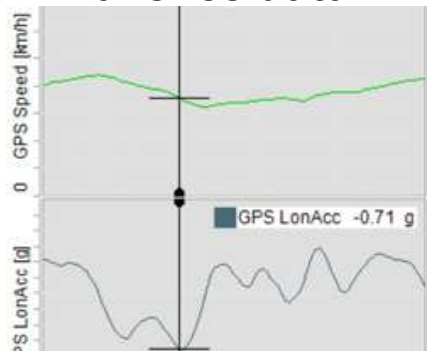
Sortie



VENIR EN LIGNE DROITE
DEPUIS LE LÉGER GAUCHE
ET ATTENDRE D'AVOIR
DÉPASSÉ LA LIGNE
BLANCHE AVANT DE
FREINER LÉGÈREMENT ET
D'ENTAMER LE VIRAGE.

LA DIFFICULTÉ EST
D'ENGAGER UN PEU DE
ROTATION AVANT LE POINT
DE CORDE AVEC UN
FREINAGE ASSEZ LÉGER.
ON PEUT UTILISER TOUTE LA
PISE EN SORTIE JUSQUE
SUR LE VIBREUR.

Dans les data



VIRAGE 3

Freinage



Corde



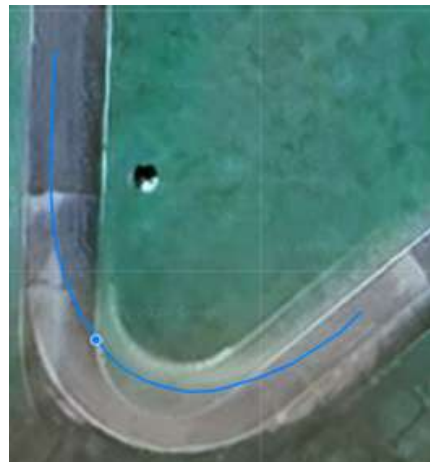
Sortie



ON ABORDE UNE SUCCESSION DE DEUX VIRAGE SERRÉS. LE PREMIER À DROITE IMPOSE UN FREINAGE BREF ET ASSEZ APPUYÉ (1.2G ENVIRON). ON PEUT PRENDRE COMME REPÈRE LES PNEUS À GAUCHE DE LA PISTE.

BIEN LONGER LA CORDE POUR MINIMISER LA DISTANCE ET RESSORTIR AU MILIEU DE PISTE LOSQU'ON FRANCHI LA LIGNE BLANCHE.

Dans les data



VIRAGE 4

Freinage



Corde



Sortie



ON VA CHERCHER À ÉLARGIR LA LIGNE AVANT L'ÉPINGLE 4. ON A PEU DE FREINAGE POUR ENGAGER LE KART CE QUI VA GÉNÉRER DU SOUS VIRAGE AU POINT DE CORDE ET UNE PERTE DE MOTRICITÉ EN SORTIE

ON VA ÉLARGIR AU MAXIMUM LA TRAJECTOIRE POUR PRENDRE LE PLUS DE VITESSE EN SORTIE.

Dans les data



VIRAGE 5

Freinage



Corde



Sortie

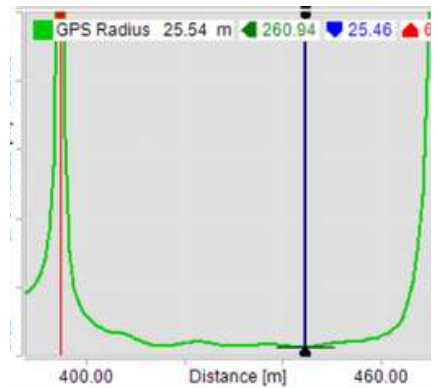


LA CLÉ DE CE VIRAGE RAPIDE EST DE SE FORCER À **BRAQUER TARDIVEMENT**. IL SE PASSE À FOND OU PRESQUE SI TOUT EST BIEN EXÉCUTÉ.

UN BRAQUAGE TROP TÔT VA IMMENQUABLEMENT GÉNÉRER DU SURVIRAGE AU POINT DE CORDE

SE DONNER LA CONFIANCE POUR UTILISER TOUTE LA PISTE EN SORTIE JUSQUE SUR LE VIBREUR

Dans les data



VIRAGE 6

Freinage



Corde



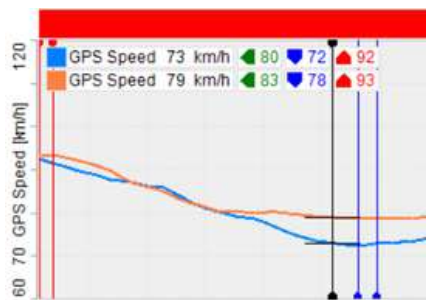
Sortie



D'ABORD MAXIMISER LA (COURTE) LIGNE DROITE EN VENANT DU VIRAGÉ PRÉCÉDENT. LÀ ENCORE, NE PAS BRAQUER TROP TÔT. ON VEUT TOUTEFOIS PRENDRE LA CORDE RELATIVEMENT TÔT POUR AVOIR TOUTE LA CAPACITÉ D'ACCÉLÉRATION EN DESCENTE ET NE PAS ALLER TROP LOIN EN SORTIE.

CE VIRAGE EST COMPLEXE À EXÉCUTER ET ON Y RENCONTRE SOUVENT DE GROS ÉCARTS DE VITESSE.

Dans les data



VIRAGE 7

Freinage



Corde



Sortie



LE VIRAGE 7 EST TOUT EN TRAJECTOIRE. IL Y A PEU DE POSSIBILITÉS DE CRÉER UNE ROTATION EN ENTRÉE (SOUS-VIRAGE) ET IL FAUT TENTER DE RESTER À LA CORDE LE PLUS LONGTEMPS POSSIBLE TOUT EN REPRENANT DE LA VITESSE. CELA NÉCESSITE UN BON CHASSIS ET DE LA FINESSE SUR L'ACCÉLÉRATEUR.

Dans les data



VIRAGE 8

Freinage



Corde

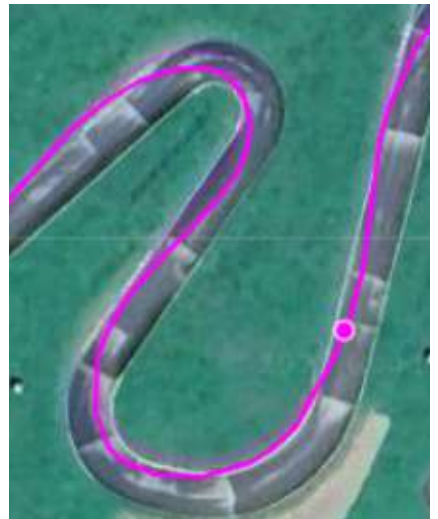


Sortie



LE VIRAGE 8 EST PRESQUE À SACRIFIER. IL EST PRÉFÉRABLE DE NE PAS TROP S'ÉCARTER EN ENTRÉE POUR RÉDUIRE LA DISTANCE. LA CORDE Y EST TRÈS TARDIVE ET IL EST ÉGALEMENT PRÉFÉRABLE DE NE PAS TROP S'ÉCARTER EN SORTIE POUR CRÉER UNE LIGNE DROITE JUSQU'À LA PROCHAINE ÉPINGLE. AVEC LE FREINAGE EN APPUI SUR TOUTE L'ENTRÉE DU VIRAGE IL EST FACILE DE SE LAISSER EMBARQUER

Dans les data



VIRAGE 9

Freinage



Corde

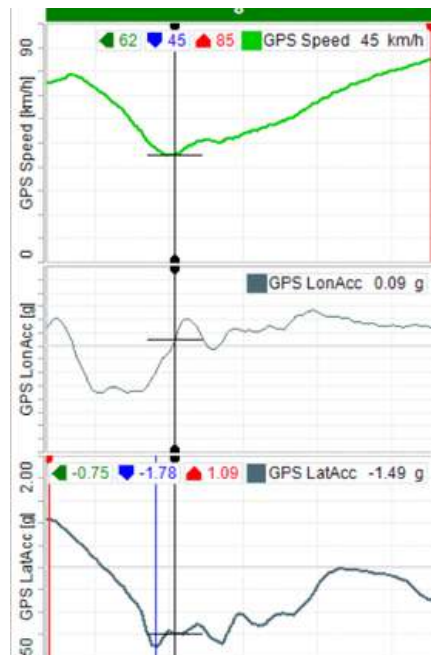


Sortie



BIEN UTILISER LE COURT FREINAGE POUR ENGAGER UNE ROTATION. LE POINT DE CORDE EST RELATIVEMENT TARDIF ET ON VA UTILISER TOUTE LA PISTE POUR MAXIMISER LA TRACTION ET LA REPRISE DE VITESSE. C'EST UN BON VIRAGE POUR VÉRIFIER LE POINT DE ROTATION DANS LES DATA.

Dans les data



VIRAGE 10

Freinage



Corde

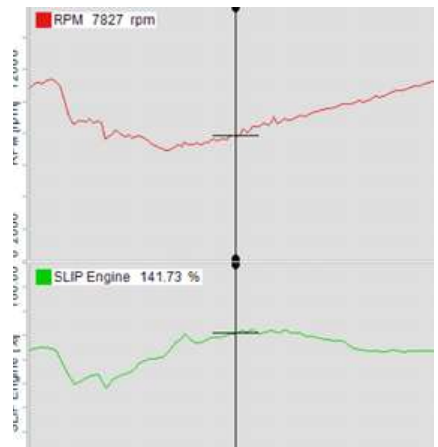


Sortie



CE VIRAGE RESSEMBLE AU 8 AVEC UN RAYON ASSEZ GRAND, DEUX POINTS DE CORDE ET LE MÊME TYPE D'ENTRÉE EN DIRECT APRÈS LE VIBREUR À GAUCHE. BIEN RESTER À GAUCHE POUR ARRONDIR LA TRAJECTOIRE ET LONGER LA CORDE TANT QUE POSSIBLE. EN SORTIE UTILISER LE VIBREUR SANS EXAGÉRER POUR REPRENDRE DE LA VITESSE AVEC UNE BONNE TRACTION.

Dans les data



VIRAGE 11

Entrée



Corde

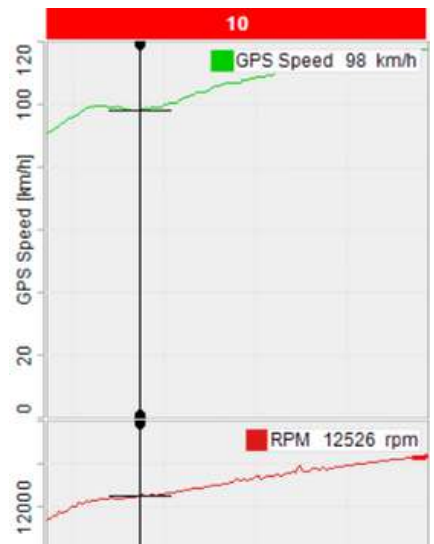


Sortie



CE VIRAGE SE PREND À FOND. LA CLÉ EST DE BRAQUER AU BON MOMENT (PAS TROP TÔT !) POUR NE PAS GÉNÉRER DE CONTRAINTE SUR LE CHASSIS CAR CELA IMPLIQUE UNE PERTE DE VITESSE AU MILIEU DU VIRAGE !

Dans les data



SE PRÉPARER MENTALEMENT

Que faire pour se concentrer lorsqu'on est en pré-grille ?

Le temps d'attente en pré-grille peut être stressant avec le regard des autres pilotes, la tension avant le départ et il est facile de se laisser distraire ou de se laisser submerger. Voici un outil simple et efficace à mettre en pratique avant de partir. pour ajuster son mental :

"Le Volant de la Concentration"

Je vous propose un exercice simple et puissant pour améliorer votre capacité de concentration pendant toute la course, quelles que soient les conditions ou les imprévus.

✓ Comment cela fonctionne ?

Vous n'avez qu'à ouvrir l'audio grâce au QR code joint, à vous installer dans un endroit calme et à pratiquer la séance en guise d'entraînement en amont des courses. Il vous guide pas à pas pour intégrer la méthode.

✓ Le jour J :

Juste avant de prendre le départ, pendant le temps d'attente en pré-grille, il vous suffit de tracer un carré avec votre doigt à l'intérieur de votre volant et de respirer tout autour du carré, comme vu à l'entraînement. Cela permet de recentrer l'esprit immédiatement et de retrouver votre concentration en quelques instants.

🎯 Un outil mental concret, rapide et efficace, à utiliser dès maintenant !





LE PROGRAMME DE PRÉPARATION DU KARTING



MY RACING COACH.COM



SE PRÉPARER... POUR GAGNER !

Nos programmes en ligne

- Préparation physique
- Préparation mentale
- Recherche de sponsors
- Acquisitions de données

Accompagnement course

- Analyse des data
- Coaching driving
- Utilisation de la vidéo
- Prise de repères



Stéphane Léchine

BPJEPS Moniteur de pilotage
spécialiste en acquisitions de données



EN SAVOIR PLUS



MyRacingCoach.com