

Compte rendu de la première manche du championnat de France d'endurance. 13/14 Mai 2006.

Jeudi 11 Mai

Départ à 19 h après avoir chargé la voiture et la caravane, la route défile tranquillement au travers de bien belles régions, Corrèze, Lot, Aveyron, Hérault, Gard, derrière de jolis 40 tonnes remplis de bétails.....Passage à 343m au dessus du niveau de la mer sur le viaduc de Millau, déviation de l'A9 aux abords de Montpellier (comme si j'avais que ça à faire).

Enfin, le village de Lédénon se profile à l'horizon, motivé comme pas deux je serpente les ruelles du village à près de 35 km/h, je me faufile, je tourne, je vire et.....je tombe dans un cul de sac avec une caravane qui me colle à l'attelage !!!!Damned, je suis fait...

Je dételle la caravane et je commence à la redescendre à la main jusqu'à un petit retour dans l'angle d'un mur, je tourne la caravane dans un ultime effort (pourquoi les roues sont elles tombées dans un trou ?) et je me dirige vers le circuit où m'attendent Tataille, Lolo, Alain, Christelle et Stan (le fidèle ami de MrRSV).

Vendredi 12 Mai

Après une nuit de sommeil bien mérité, les dernières préparations en vu du contrôle technique vont être réalisées par Alain et moi, le freinage des vis, le montage des diabolos, les autocollants des sponsors.

Direction le secrétariat du circuit pour prendre des séances de roulages qui vont être utilisées pour un dégrossissage des différents réglages à effectuer durant le we, principalement sur la partie cycle.

Le premier roulage arrive, je me lance, Lédénon est un circuit sympa, il faut oser pour rouler vite et c'est plutôt agréable, cependant les consignes sont claires, pas de bras, pas de chocolat, on doit régler la meule sans user les pneus, rouler 2 heures, sans user les pneus, faire de bon chronos, sans user les pneus, retrouver le tempo, sans user les pneus....de plus le train a déjà roulé au Vigeant le 13 mars ainsi que le 28 Avril avec un bac à un pour Alain et xleu. Tous cela a l'air bien difficile à réaliser, c'est parti pour 25 minutes.

Le Triple, le pont, le gauche qui tue....la descente, le fer à cheval, la cuvette.... Que tout ça est bon, le feeling se met doucement en place, la moto plonge un peu, elle lève toujours autant sur les accélérations, j'enchaîne les tours pour me remettre dans le circuit, les temps descendent doucement pour finir sur un 1'35 sans efforts. Passage à Alain qui profite du changement pour durcir l'hydraulique de la fourche qui ressemble plus à une fourche de chapi qu'à celle d'une moto de course. Un petit rappel des consignes et c'est parti (les consignes sont les mêmes.... Pas de bras...oups non c'est « pas user les pneus »). Alain enchaîne les tours pour retrouver le feeling et surtout découvrir sans visiter les bacs, les sensations sur cette Gsxr 1000 qu'il découvre tout comme moi. Nouveau passage au stand et on modifie de nouveau l'hydraulique, un coup à l'arrière, un coup à l'avant, pas facile de trouver un équilibre quand on ne doit pas, mettre la moto par terre, pas user les pneus (oui c'est LA consigne de la journée). Les chronos s'enchaînent, on prend nos marques, le feeling avec la moto est pas trop mal, mais un cruel manque de retour d'information de la fourche nous perturbe tous les 2, la limite n'est pas cernée, nous ne savons pas jusqu'où on peut la pousser, va-t-elle se détendre subitement nous faire perdre l'avant de la moto, va-t-elle encaisser et nous permettre de forcer sur les entrée ? Une grosse inconnue pour nous plutôt gênante. Cependant nous notons que nos chronos sont assez similaires et c'est important dans un équipage d'endurance que les pilotes soient d'un niveau homogène.

La fin d'après midi venue, le contrôle technique nous attend avec équipements et moto. Après une petite leçon de morale sur ma dorsale des années 90, nous accueillons les différents intervenants du we, Fred et sa compagne, Arsouille, Rémy, Greg, Yannick, Arnaud, Luc et Maryvonne, tous ce beau monde pour nous assister sur le we, la journée touche à sa fin et un bon repas convivial suivis d'un peu de mécanique

nous amène jusqu'à une heure bien tardive pour aller au lit. Le peu de mécanique que je viens de citer n'est autre qu'un changement d'amortisseur arrière par un combiné WP aimablement prêté par Lolo qui utilise le Ohlins de Tataille qui fonctionne à merveille sur le K6. Nous en profitons pour baisser la fourche de quelques millimètres.

Samedi 13 Mai

Dés le matin les mécanos s'affèrent autour de la moto, que le statut de pilote d'usine est agréable, comment ça je rêve ? Bon ok c'est pas pilote d'usine mais quand même ça en jette d'avoir les mécanos qui s'occupent de la moto. Les 2 pneus sont enfin changés, on va pouvoir s'exprimer un peu plus, les couvertures chauffantes sont en place, les pneus se préparent à assaillir la piste.

Alain me donne quelques conseils pour réussir les qualifications, l'important est de ne pas tomber dans un faux rythme, si tel est le cas un passage au stand même rapide est bénéfique et permet de casser le tempo pour en imposer un nouveau.

Les qualifications :

Pilote Blanc : Alain, Tataille

Pilote Bleu : Xleu, Lolo

Les Blancs s'élancent, Alain enchaîne les tours en accélérant de plus en plus, les chronos stagnent un peu, un passage par les stands s'impose, le tempo est relancé, 1'32''7, le 10^{ème} de la série blanc, Tataille claque 1'30''7 et s'empare du 2^{ème} temps de la série. Alain est sur la retenue, ne pas casser la moto est une priorité, on a pas une seule pièce de rechange en cas de chute, même pas un poly de plus, juste des leviers et des cales pieds, ce qui est bien mince. Le problème de feeling avec l'avant n'est hélas pas résolu, ou sont donc ces limites, est-il possible de forcer sans danger....

C'est au tour des bleus de partir, le procédure est la même, on tourne, on enroule, on augmente le tempo et si les temps de descendent pas suffisamment, un passage au stand pour repartir du bon pied. Verdict : 1'33''7 pour xleu et 1'31''2 pour Lolo, c'est pas terrible et je n'arrive pas sentir l'avant non plus, les entrées de courbes ont toujours été ce que je préférais faire mais l'avant ne m'inspire aucune confiance, de plus je me rend compte que mon expérience (fort lointaine) de la 250 des années 90 ne convient pas vraiment au pilotage d'une 1000 moderne, cela dit le chrono reste honorable malgré le mal que me fait encore subir ma tendinite du coude droit.

La moto rentre au box et l'on s'empresse de remettre une enveloppe neuve sur la roue arrière pour essayer de lâcher une qualification des meilleur possible. On retouche légèrement le réglage de l'hydraulique avant et arrière pour essayer d'enfin sentir cette satanée roue avant.

C'est reparti pour la 2^{ème} série blanc, Alain prend la piste avec la ferme intention de descendre son chrono dans un temps plus compatible avec ses capacités, le scénario est identique, quelque tours pour lancer la machine, une passage au stand pour casser le faux tempo et le chrono tombe, 1'32'06 le 8^{ème} temps de la série, ça commence à causer mais Alain n'est pas vraiment satisfait de ce temps, il sent que la moto peut mieux faire et par conséquent lui aussi, mais le but du jeu n'est pas de ruiner nos espoirs aux essais et le we n'est pas fini. Tataille quant à lui nous gratifie d'un 1'30''1 qui le conforte dans son statut de Taz le plus rapide du we.

Mon tour arrive et je me lance dans la course au chrono, une série de 4 tours un passage au stand, je suis régulier, le trafic me gêne, je ne suis pas saignant sur mes dépassements, je bloque quasiment sur tous les attardés que je rencontre, n'aurais-je plus de « niak » ? Je change de tactique, vu que mon tempo n'est pas hyper rapide je vais m'appliquer a ne pas perdre de temps sur les dépassements, car si baston il doit avoir en course il faut que je soit prêt à l'affronter. Les sensations reviennent petit à petit, les attardés me pose de moins en moins de problème et je n'hésite plus à me mettre à leur hauteur pour les dépasser sans rester quelques virages derrière. Pour le coup je n'améliore mon chrono de la série précédente que d'un

dixième et reste donc sur 1'33'6, je ne suis pas satisfait de ce chronos mais je n'arrive pas à décoincer de mes repères, je freine trop tôt, je plonge trop tôt à la corde, je n'accélère pas à fond (là c'est ma tendinite qui m'en empêche) en résumé je suis en dessous de mon niveau mais rien ne m'aide pour aller contre cette état de fait. De plus je ne veux pas non plus aller à la faute et priver l'équipe d'un résultat. Toujours est-il que nous sommes qualifiés 17ème et donc dans la première moitié du tableau ce qui n'est pas si mal au vu de notre budget réduit.

Il s'en suit un bon repas qui nous poussent vers une sieste bien mérité, a que le statuts de pilote « d'usine » est agréable, les mécanos vont s'occuper de la moto pendant que les 4 fainéants ... heu, pilotes vont faire leur petite sieste.

Pendant ce temps Fred prend l'avenir de l'équipe en mains et décide d'organiser un peu tout ce beau monde pour optimiser un maximum les interventions des mécanos sur les 2 motos pendant ce we de course, Utilisation du derrick, changement de roue, démontage des étriers, béquillage et.... Tout une série d'opération que je n'effectuerais pas, ceci est une première pour moi, je vais laisser d'autre personne « mécaniquer » sur ma moto sans vérifier si le travail est fait, demain la moto sera en plaquette et liquide de freins neuf, le warm up sera consacré au rodage de celle-ci.

Le temps de regarder la finale B, de discuter avec des amis venu me rendre visite sur cette première manche et la journée s'achève sur une note optimiste car non seulement le temps devrait être de la partie mais en plus l'équipe managé de main de maître par Fred à l'air opérationnelle.

Après un apéritif offert par Motors Event le temps du repas est venu et celui-ci se déroule dans une ambiance toujours aussi conviviale. S'ensuit une soirée agréable ou blagues et déconnades laissent place à une bonne nuit de sommeil.

Dimanche 14 Mai

Warm up, c'est simple on rode les plaquettes, le changement de liquide et la mise en place des plaquettes m'a redonné un meilleur feeling dans ce freins avant que je trouve efficace mais mou, 2 tours sans forcer, même trois tour, autant ce faire plaisir, et je passe le relais à Alain pour que lui aussi prenne la mesure des freins pour la course. En effet c'est Alain qui va prendre le départ car faute de matériel nous allons être obligé de faire 5 relais d'une heure et par conséquent un pilote fera 3 relais tandis que l'autre en fera 2, la décision est donc prise de me faire faire que 2 relais pour préserver mon coude, Alain prendra donc le départ et franchira le drapeau à damier.

C'est l'heure, le repas est pris avec suffisamment d'avance pour ne pas se sentir lourd, pendant que les mécanos bichonnent nos belles, on répète le déroulement et le consignes et le temps de l'habillage est arrive, la tension monte un peu. La mise en formation est annoncée par le vert du feu de sortie de stand, Alain part se mettre en formation, je le rejoins sur la grille pour lui tenir la moto lors du départ en épis.

13 h 45 c'est parti, Alain nous fait un départ canon et pointe en 8ème position au premier passage, mais les poursuivants directs on un tempo de mise en route plus soutenu et nous perdons des places au fil des tours, les chronos s'améliorent et les places stagnent, je quitte les stand pour me préparer au ravitaillement et prendre mon premier relais dans ce championnat que je découvre. A 55 minutes + 3 tours Alain rentre au stand, Greg Béquille la moto, je place mon chiffon sur le réservoir, j'ouvre celui-ci et Yannick remplis ce dernier à l'aide du derrick, 25 secondes de remplissage, et je monte sur la moto en ayant au préalable refermé le réservoir, débéquillage, me voila dans la course, je surveille le compteur pour ne pas dépasser les 60 km/h dans les stands et le circuit s'ouvre à moi, j'enroule, surtout ne pas forcer, ni mon talent, si tenté que j'en ai, ni ma condition physique, je dois faire une heure sur la moto, je me mets dans le rythme, sans me presser, les chronos descendent, je me décide à accélérer un peu plus mais un excès d'optimisme me fait passer pas loin de la correctionnelle, en sortie du fer à cheval je me place mal et pour combler ce mauvais placement je remet un peu plus de gaz que nécessaire, aussitôt la moto tente de

m'éjecter par-dessus, mais la bulle me rattrape par le casque pour me faire rasseoir sur la selle, ouf, c'était juste, mais je ne dois pas me déconcentrer et me remettre aussitôt dans le tempo, j'enchaîne des 1'33 et même un 1'32''7 sans trop forcer pour ne pas griller ma condition physique. En bas de la cuvette je me fais de nouveau une petite dérobade de la roue arrière sur un mauvais dosage de l'accélérateur qui me secoue une fois de plus mais le résultat de ce mouvement me crée une crampe dans l'adducteur gauche, quelle horreur, je ne sais pas combien de temps il me reste à faire mais je n'ai pas le choix, je ne suis pas en ballade dans les Pyrénées, pas de pose pipi. J'enchaîne les tours en espérant que la fin sera proche et la je vois 3 tours restant avant le ravitaillement, la délivrance. Je rentre au box, je descends avec difficulté de la moto, j'annonce à Alain que ça commence à glisser, mais à priori c'est plus la fatigue et le mauvais dosage de l'accélérateur qui est en cause. A peine entré dans le box tous le monde s'occupe de ma crampe, ce statut de pilote d'usine est vraiment agréable, je constate une grosse ampoule sur la main droite que j'ai bien senti pendant le relais mais qui n'est pas encore éclatée, je vais la laisser tranquille, je me repose, je reprends des forces, je bois beaucoup et la crampe repart aussi vite qu'elle est venue. Je me change et je vais voir Alain tourner, les places s'améliorent, nous voilà 11ème, les tours s'enchaînent sans problème, les chronos sont un peu irréguliers à cause du trafic, mais Alain nous gratifie d'un 1'31'7. 20 minutes avant la fin du relais, nous occupons la 7 place, je retourne me préparer pour mon 2^{ème} relais.

Alain rentre au stand, je suis prêt, les mécanos changent les 2 roues en à peine 3 minutes, j'enlève le bouchon de réservoir et Yannick fait le plein, c'est reparti, Fred m'a dit de faire attention aux pneus car ils ont un temps de chauffe de seulement 20 minutes, il faut pas aller à la faute. Je me remets dans le tempo du premier relais et je remonte doucement sur les concurrents, le changement de pneus nous a renvoyé à la 14ème place. Je roule sans me poser de question, j'essai d'être le plus régulier possible, les places changent au fil des tours, je m'applique, je ne force pas sur mon bras et je reste régulier, le panneau 3 tours apparaît dans la ligne droite des stands, je suis 10ème et j'avais le 9ème en point de mire, retour dans le box, le ravitaillement, je dis à Alain que tout va bien, et il s'envole vers son dernier relais et l'arrivée de la course, je me restaure, je me change et je vais voir le bord de piste, Alain a retrouvé la 10ème place et enchaîne les tours réguliers pour nous mener au bout de l'aventure, celle-ci arrive à 18h45 quand le directeur de course abaisse le drapeau à damier sur le passage d'Alain qui occupe toujours la 10ème place. Tataïlle et Lolo occupent la 7ème place.

Direction le parc fermé où l'on congratule Alain pour son résultat, on laisse la moto en présence de mécano pour un éventuel démontage, et la stupeur ! La patte d'échappement est cassée, le pot reste en place mais cette mésaventure aurait pu nous coûter des places si les commissaires techniques de la FFM nous avaient obligé à rentrer au stand pour la réparer, mais heureusement le pot a tenu et la course est arrivée à son terme normalement. La suite de la journée a été bien remplie jusqu'à environ 21 h par le rangement du box, de tout le matériel déballé, le rangement des divers camions, caravane, voiture pour un retour bien mérité vers nos demeures respectives.

Le bilan du week-end est plutôt positif, pour une première endurance j'obtiens un résultat honorable, Alain est satisfait de ma prestation, je ne me suis pas écroulé avant la fin par le manque d'entraînement, je suis aussi satisfait par ce début malgré nos petits soucis d'équipements. Je remercie toute l'équipe qui nous a aidés, bichonnés, soutenus, durant tout le week-end, je remercie aussi tous les sponsors sans qui ce rendez-vous n'aurait pas été possible.