

Twister aux 600 Miles du Vigeant 2007

Les 6 heures de Nogaro sont maintenant derrière nous, l'analyse de la course est mise à profit pour préparer les 600 Miles du Vigeant (circuit du Val de Vienne). Quatre semaines séparent les deux épreuves, ça me laisse 3 semaines de jonglerie avec mon temps libre pour préparer la moto.

Au menu :

- Démontage complet de la moto pour tout contrôler.
- Préparation du moteur (optimisation des conduits d'admission, allègement des masses en mouvement, remplacement de la boîte à vitesse, relevé des diagrammes de distribution, calages et métrologie).
- Modification de la commande directionnelle de la roue avant.
- Construction d'un nouveau radiateur.
- Contrôle du châssis, du train avant, du train arrière.
- Réfection des amortisseurs.
- Réparation des carénages, selle et réservoir plus peinture.
- Remontage et réglages.

Compte tenu du travail, on oublie le surf et les soirées barbecue chez les copains pour s'investir illico dans l'atelier.

Le mois d'août, quand on a besoin de quelque chose, c'est une plaie pour être servi dans les délais, il va falloir faire des choix et se cantonner uniquement à ce que je ferais moi-même. Le vilebrequin qui devait être retailé et allégé restera standard faute d'obtenir un équilibrage à temps. L'allègement des masses mobiles du moteur se limitera à quelques perçages dans le volant moteur, la cloche d'embrayage et certains pignons que je peux percer avec mon outillage. Ce n'est qu'un moindre mal pour un moteur destiné à une épreuve d'endurance d'autant que le reste de la préparation sera entièrement réalisé proprement dans les règles de l'art. Plus ennuyeux en revanche, la construction du nouveau radiateur rendue nécessaire à cause de la modification des biellettes de renvoi de la direction. Six semaines de délai pour la livraison du faisceau qui n'est pas disponible, c'est impossible. La seule solution réside dans la modification d'un radiateur d'origine de 916 que j'ai heureusement sous la main et en bon état. Je prévois une journée pour le modifier et l'ajuster, il reste encore beaucoup de travail et quelques tracasseries dans mon activité professionnelle ont copieusement entamé le temps réservé à la moto. De plus, le monobras arrière qui était légèrement tordu a cédé à la presse dans un claquement sec de gros pétard sous 9 tonnes de poussée alors qu'il avait résisté jusqu'à 8 tonnes sans lâcher un centième, je me demande encore comment il a pu se tordre !!! Je ne serais jamais prêt à temps si je n'ai pas un coup de main. Je sollicite Hubert qui parvient à se libérer. On assure quatre jours de boulot intensif, chacun dans sa solitude pour terminer la veille du départ et dans les moindres détails la totalité du travail prévu. Un grand merci à lui, sans qui la moto n'aurait été que partiellement prête en conservant assurément les stigmates de la dernière chute.

Déjà jeudi, on charge le matériel et la moto pour décoller en début d'après-midi, je crains le pire, on est en plein retour des vacances. On aura droit à 60 km de roulage normal avant de buter sur le premier bouchon. On ne commencera à rouler normalement qu'à la sortie de Bordeaux...2 heures et demi plus tard. Arrivée au circuit à 21 heures sous des trombes d'eau, le temps de déplier les deux barnums de Christophe, on s'entasse à sept dans le camping-car pour s'adonner au seul plaisir que notre imagination débordante ait à l'unanimité approuvé : l'apéro.

La météo s'annonce en amélioration pour le week-end. Vendredi matin, le temps est couvert, mais il ne pleut pas. Le temps que la piste sèche, on décharge le matériel et on prépare le campement en attendant Gérard Deknuydt, le boss d'Esprit-Moto, concessionnaire Ducati à Bayonne qui est à la fois partenaire et troisième pilote et qui n'a encore jamais roulé sur le proto. On compte sur ses trente...et quelques années de pratique de deux roues pour s'adapter rapidement. Je partage l'unique séance de fin de matinée avec Christophe Loustalet pour jauger le comportement de la moto après le remontage. Tous les efforts porteront sur la recherche de la bonne démultiplication, n'ayant plus aucune base après le changement de boîte. L'après-midi, deux séances de 45 minutes ou on essaye de faire rouler Gérard au maximum. Effectivement, il s'adapte vite, les chronos descendent progressivement.

Samedi, séances qualificatives le matin, réduites à 15 minutes et une seule par pilote. Les couvertures chauffantes sont interdites pour mettre tout le monde sur un même pied d'égalité. Comme à Nogaro, je pars en premier. Deux tours de chauffe, un tour pour caler le rythme et tester l'adhérence, puis c'est parti pour deux tours chronos, pas très clair, je butte sur un groupe à chacun des tours, c'est déjà le drapeau à damier. Le chrono n'est pas époustouflant mais suffisant pour nous placer en cinquième position dans la série. Christophe part en second, on compte sur lui pour le meilleur chrono, celui qui sera retenu pour notre placement sur la grille. Les pneus sont encore chaud, un tour calme de mise en train par sécurité suffira. Septième temps d'une série plus rapide que la précédente.

La séance de Gérard n'est plus qu'une formalité, il en profite pour affiner la prise en main et améliore encore les chronos.

Au cumul, le 1.54 de Christophe nous place en dixième position.

L'après-midi les mécanos, Hubert, Caco et Nicolas préparent tranquillement la moto pour le warm-up du lendemain. On changera juste la couronne pour tirer plus court d'une dent. Le soir on installe le stand, le derrick et on fait quelques essais de ravitaillement et changement de roue. Le stand est partagé par deux équipages, nos voisins ont déjà amené leur moto, excusez du peu, une 999R de toute beauté avec changement rapide de roue avant, réservoir modifié pour l'endurance et tout l'équipement de haut niveau, ce qui se fait de mieux en la matière, une moto taillée pour attaquer le Bol d'or ou les 24 heures du Mans, avec certainement plus de 160 CV dans le moteur, chaud devant quand elle accélère, ça décoiffe. A son guidon le boss de Ducati France et Didier Dalet avec qui j'ai souvent concouru en Protwin. Avec nos 115 CV, il va falloir se cracher dans les mains pour pas se faire larguer.

Dimanche matin, 8 heures, Christophe entre en piste dans les premiers, sept tours pour se mettre en jambe, il me confirme que la moto est parfaite pendant les trois tours de Gérard et je termine la séance avec trois tours de pur bonheur.

On passe les pneus neufs pendant les courses de vitesse des vecchio twin et tutti mono, puis à 10 heures, les moto s'alignent en épi. On s'assoie sur le rail en face pour admirer le spectacle. C'est un peu comme une courbe sous excel comparé au tableau des relevés qui lui a donné naissance. L'alignement des motos, c'est beaucoup plus causant que la feuille des classements, on se rend mieux compte de ceux qu'il y a devant et surtout, de ceux qu'il y a derrière, quand on est dixième, ça fait un paquet de monde et ça s'étale sur quelques dizaines de mètres. On savoure quand même une certaine satisfaction après s'être investi avec autant d'acharnement!

10 heures 29, les pilotes piétinent de l'autre côté, Daniel tient la moto par la selle, attentif au décompte, dix secondes avant le départ, il bascule le contact, le drapeau se lève, traverse la piste, croise les pilotes, c'est parti !

La Twister s'éjecte pour s'engouffrer dans le paquet de tête. Départ réussi, premier passage avec la numéro 4 pilotée par Manu Ripault largement en tête qui passe la ligne droite sur la roue arrière, magnifique ! Jean-Michel Salvaia, encore un pote des Protwin s'accroche en 2^{ème} position, ça va trop vite, pas le temps de tous les identifier, la Twister passe en 12^{ème} position, au deuxième tour, elle est 10^{ème}, au troisième, 8^{ème}, la Milona pilotée par Charles-Artigues alias Moustic remonte comme une balle, c'est une vraie course de vitesse. Au 8^{ème} tour, la Twister passe cinquième dans un incroyable chrono de 1.51.66, le meilleur tour en course de nos voisins sera de 1.51.118, ça permet de situer le rythme imposé par Christophe à la Twister. A partir du 12^{ème} tour, il calme le jeu pour se stabiliser en 1.53 / 1.54 à la 8^{ème} place, sage décision puisqu'il tiendra la place jusqu'au 27^{ème} tour, pour remonter et terminer son relais à la 6^{ème} place. C'est bien parti. On ravitaille au bout d'une heure et quart, je prend le guidon et cale le rythme en 1.56 / 1.57, on remonte 5^{ème} jusqu'au 4^{ème} tour, puis on passe 7^{ème} pendant les trois quarts du relais pour remonter à la 6^{ème} place au 31^{ème} tour. Les chronométreuses me passent le panneau T3, puis T2, puis T1, puis encore T1 en faisant des signes, je pense qu'ils ont annoncé un pace-car et qu'ils me disent de continuer, un tour de plus, il me font toujours des signes et toujours pas de Pace-car, je commence à me poser des questions, Gérard ne serait-il pas prêt ?, je repasse, Caco vient aider les filles dans le langage des signes et là, rien qu'à sa tête et ses amples mouvement de bras le faisant ressembler à une mouette qui décolle, je comprend que je dois rentrer, mais ou est le panneau STOP ?

Je rentre au stand en même temps que le Pace-car est lâché, pure coïncidence, à voir la tête de l'équipe, j'ai du faire une connerie, l'explication ne tarde pas à venir, on avait décidé à Nogaro de ne plus passer le

panneau STOP et je ne m'en rappelais plus. Depuis 1994, on met le panneau STOP et en 2007, on décide de ne plus le mettre, seulement le Samedi, je suis allé ravitailler Bébé Bauret, mon ravitailleur du moment (échange de bons procédés) qui faisait les 300Miles avec l'équipage Bouchereau qui eux passaient le panneau STOP, il n'en fallait pas plus pour restaurer les vieux automatismes. Finalement, c'était pas si grave, j'ai fait 40 tours au lieu des 37 prévus sans tomber en panne sèche, ce qui l'était plus, en revanche, c'est que lorsque Gérard a voulu reprendre la piste, il est resté bloqué au feu rouge, obligé d'attendre le passage du Pace-car pour être lâché en queue de peloton, nous faisant perdre du coup un tour. Coup du sort tellement injuste difficile à avaler surtout que la 4 qui était en tête à pu passer quelques secondes avant dans le même scénario, gagnant du coup un tour. C'est rageant, mais c'est le règlement, le feu vert n'est allumé que 10 secondes après le passage de la dernière moto du peloton en file indienne.

Feu vert, Gérard entre en piste derrière le peloton, on se retrouve à la 9^{ème} place, le Pace-car rentre, la course reprend, chrono régulier en 2.00 jusqu'au 12^{ème} tour ou il fait signe qu'il rentre. C'est la poignée de gaz qui ne revient pas normalement, maintenant le régime accéléré. On démonte la poignée de gaz changée pour une neuve avant la course, rien d'anormal, on sort le réservoir, pensant qu'un bout de gomme a bloqué un papillon, rien, on démonte le carenage et je constate que l'axe d'un papillon force légèrement empêchant le retour normal à la butée de ralenti. A force de lubrifiant en aérosol, il se libère, on remonte le carenage et la moto peut repartir. Reprise d'un rythme régulier en 1.58 / 1.59, mais on a chuté à la 12^{ème} place, on passe T3, juste au moment où le Pace-car ressort, décidément ! Pour ne pas réitérer la même erreur, on le laisse rouler, au moins jusqu'à 40 tours, le sort en décide autrement, la moto commence à hoqueter dans le 40^{ème} tour, Gérard secoue la moto et arrive malgré tout à la ramener au stand, il arrive en roue libre devant le derrick. Changement de roue arrière parfait en 20 secondes, on avait jamais fait aussi bien, on ravitaille, Christophe actionne le démarreur, le moteur tourne mais ne démarre pas, on insiste, c'est la pompe qui ne s'amorce pas, on ouvre le carenage, le filtre est accessible à l'extérieur, j'amorce avec une seringue, le moteur redémarre mais de précieuses minutes ont encore été perdues, dégringolade à la 19^{ème} place. Nous sommes à la mi-course et le chat noir qui s'était encore invité décide enfin de nous quitter, le reste de la course se passera sans problèmes avec un pneu avant encore suffisamment adhérent comme on avait prévu, nous permettant de refaire notre retard dans un rythme assez soutenu mais raisonnable pour ne pas aller à la faute.

A la fin de la cinquième heure, on remonte à la 15^{ème} place, on garde espoir pour rentrer dans les 10, à la sixième heure, 12^{ème} place, on continue la remontée, on rentre dans les 10 à la 7^{ème} heure, Gérard fini la course à la huitième place à 18 secondes du septième, c'est inespéré compte tenu des déboires qu'on a eu. On a encore échappé à un podium accessible, mais c'est la dure loi de l'endurance, elle est la même pour tous. L'équipe est satisfaite, Twister a terminé sa course à une place honorable.

Le soir, après un bon repas bien arrosé où les pilotes s'avouent quelques chaleurs, on se retrouve au bal organisé par le Ducati Club de France organisateur de l'épreuve avec toute l'équipe qui peut à son tour twister dans l'euphorie générale.

Ce fut un sacré week-end qui restera dans nos mémoires.

Je remercie toute l'équipe, les mécanos, Caco, Hubert et Nicolas pour leur fantastique travail avec mention spéciale pour Hubert qui m'a filé un sacré coup de main à la préparation de la moto avant la course, à Daniel pour son sacrifice en tant que commissaire de piste pendant quelques heures et son excellent boulot de Team Manager, Bébé pour le ravitaillement, Déborah, Dan et Vialou pour le coup de main au chrono, ma petite femme Lolo pour ses plats cuisinés et les chronos et enfin Christophe et Gérard avec qui j'ai partagé ces heures intenses et m'ont aidé de main de maître à mener cette moto au terme de la course.

Merci à Sébastien de chez Bud Racing pour la préparation des amortisseurs, à Esprit Moto de Bayonne pour la fourniture des consommables et à Béringer pour le freinage qui a superbement assuré son rôle avec force et sans faille.

Merci encore et on ne le dira jamais assez aux organisateurs, commissaires et tous les bénévoles, ces hommes de l'ombre qui savent briller sans l'habit de lumière.