

Twister aux 6 heures de Nogaro 2006

La récompense est pour demain.

Twister 2 campe fièrement dans sa belle robe jaune et blanche, recevant patiemment les dernières retouches de son créateur, attentif du moindre détail de cette Diva ensorceleuse.

Construite en 1 mois entre Mars et Avril 2006 et développée jusqu'à aujourd'hui, elle est bientôt prête à s'immiscer au milieu de ses cousines.

J-3 avant sa première représentation, calme et sérénité sont au rendez-vous malgré le timing serré pour réunir les derniers éléments finalisés.

Le 996 de Protwin a laissé la place au 996 ST4S à peine rodé et surtout absolument stock ! Pas question de prendre de risque avec la mécanique pour grappiller quelques chevaux ; priorité à la fiabilité !

L'amortisseur modifié Mercredi par BUD est en place. Seules manquent les platines de roue avant et les biellettes de renvoi définitives qu'Eric a terminées dans l'après-midi malgré sa surcharge de travail et que Daniel doit récupérer à Pau.

Jeudi soir, arrivée sur le circuit avec Hubert, moto fraîchement terminée, prête à prendre la piste pour les premiers essais. Nous sommes les premiers, Francky vient juste de décoller et le reste de la troupe n'arrive que demain. J'en profite pour vous les présenter :

A l'organisation: Daniel JEANNIOT

A la mécanique : Hubert LARTIGAU

Au chrono : Manu THOUVENIN

Au ravitaillement : Bébé BAURET

A la cuisine etau reste : Karine LANDEAU, Nelly LARTIGAU et Lolo JUYON

Au guidon : Francky VIDAL, Guillaume LANDEAU et Pierro JUYON

Petit tour du paddock pour saluer les copains, Franck nous retrouve chez Moustic, rue de la Soif, qu'on étanche au cognac-shweppes, accompagné de quelques sardines grillées, puis dodo vers...
.hum !!

Vendredi matin, Guillaume arrive avec les platines et les biellettes. Une pure merveille ! taillées dans la masse d'un alu aviation de haute qualité, ce n'est pas une, mais deux paires que je découvre. La finition est superbe. Bravo et merci à Eric pour ce travail remarquable.

Un petit saut à l'Ecole de la Performance qui nous prête une perceuse à colonne pour terminer proprement 8 taraudages. Déjà 10h30, pas le temps de monter les platines pour la séance de 11h00. Les trois pilotes effectuent les essais et synthétisent leurs impressions : à l'unanimité le braquet est trop long et le guidage de la roue avant un peu flou sur les gros freinages en ligne droite. Rien de bien grave, simple problème de réglages, on sait faire.

Début d'après-midi, on installe les platines. Retour à l'école de la Performance pour enlever 3mm sur une entretoise de roue que j'ai oublié de préparer.

Les nouvelles platines sont en place, mais l'ancrage des bras de commande étant décalé en arrière par rapport aux anciennes, il faut raccourcir les tiges pour récupérer la chasse. Les tiges les plus courtes sont déjà en place et les rotules vissées à fond, il faut changer les tiges.

- *Allo, Thomas ? salut fiston, on vient de monter les nouvelles platines, elles sont parfaites, mais il nous faut deux tiges 1 cm plus courtes, tu peux me les préparer et les passer à ta mère, on les aura Samedi soir, ça te dérangeras pas ?*

- *.....euh.....non.....je vais me débrouiller.....*

- *Merci mon Toto, je savais que t'étais un bon fils.*

Heureusement, le système permet de régler la chasse d'une autre manière mais entraîne en même temps une légère modification de l'effet de déport. Pour terminer les essais, ça ira très bien comme ça. Je ne dis rien aux autres pilotes pour voir s'ils s'en aperçoivent. Un jeu de plaquettes neuves à roder pour la course et en piste.

Echange des impressions entre pilotes, la moto freine bien, guidage et stabilité sont bons, la modification du déport à peine sensible ne les a pas perturbés, on ne touchera plus aux réglages pour les qualifs du lendemain.

Francky préconise des pneus neufs, on essaye de nouvelles plaquettes et la belle est prête en fin de journée.

Samedi matin, première qualif pilotes blancs 8h30, c'est pour Guillaume, puis Francky, puis moi, peu importe la place sur la grille, les séances qualifs sont mises à profit pour bien ressentir la moto et s'appliquer dans le pilotage. 1.42.709 nous place en quatorzième position. Ça nous convient parfaitement, sachant qu'aux impressions des pilotes, il sera facile de tenir largement ce rythme régulier en course sans se fatiguer. La moto est précise, maniable, motrice bien et freine fort.

L'après-midi est mise à profit pour changer la chaîne, les plaquettes, l'huile et vérifier l'ensemble de la moto. On garde les pneus des qualifs.

Nelly et Lolo arrivent Samedi soir avec les pièces impatientement attendues.

Je remplace les tiges de commande et en profite pour restaurer le déport original et régler la bonne chasse.

On change aussi les biellettes de renvoi par les modèles taillés dans la masse pour une sécurité maximale. Tout est ok, merci Toto pour le boulot.

Hubert passera l'après-midi et une bonne partie de la soirée à soigner les moindres détails, rien n'est laissé au hasard. Francky est épaté d'une telle motivation. C'est grandement appréciable et tellement sécurisant pour les pilotes.

Pas d'excès, liquide ou solide et au lit pas trop tard pour être en forme le lendemain.

Dimanche, jour J, 6h30, le paddock se réveille lentement, la nuit a été bonne, une belle journée s'annonce, moins caniculaire que les jours précédents.

Francky prends le départ du warm-up, puis c'est mon tour, Guillaume arrivé un peu à la bourre ne peut participer.

Tant pis pour lui, on s'est régalé, la moto est parfaite, les derniers réglages en plein dans le mille, même le moteur semble plus puissant, certainement la température et le changement d'huile ordinaire par la Motul 300V.

Seule remarque de Francky : *« je monte toujours sur le réservoir au freinage, il faut que je pense à me cramponner »*. Eh oui, si le train avant apporte un effet anti-plongée en canalisant le transfert de masse de la moto, rien n'est changé pour le pilote, bien au contraire puisque le freinage est plus important et la projection en avant proportionnelle à son poids ! Promis Francky, je me penche un de ces jours sur l'anti-plongée du pilote (j'ai bien quelques idées, mais elles vont pas te plaire).

Retour au paddock, on change les pneus et toute la troupe s'active aux préparatifs du départ.

Pas de tirage au sort pour prendre le départ, je suis désigné d'office par les deux autres, allez savoir pourquoi !

Mise en épi des motos, tout le monde est serein, pas de pression apparente.

Evacuation de la piste, les pilotes s'alignent en face des motos, 50 regards pointés sur le drapeau d'Hervé.

C'est parti, je me laisse un peu surprendre mais démarre correctement. Mon pote Olivier Rouillet s'est déjà faufilé par l'extérieur, comme j'avais prévu de faire. Pas de bousculade au premier virage, je freine assez tard et grappille quelques places. Olive a réussi à s'infiltrer dans sa technique de vieux roublard, il me semble le voir en deuxième position à la sortie du gauche, je dois être dans les 10 ; ligne droite, freinage de la ferme, deux places de plus, je serre la corde du droit, encore un dépassement, puis un autre à l'escargot, je garde ma place jusqu'au bout de la ligne droite, encore quelques freinages, je passe le premier tour en 5^{ème} position, la moto est fantastique, je passe ou je veux en toute quiétude, avec en prime une réserve de freinage. Je boucle le deuxième tour en 3^{ème} position, coup d'œil sur le panneautage : 1.40, au passage du troisième tour, je suis 2^{ème}, 1.40 encore. C'est incroyable, je savais qu'on pourrait rouler assez vite mais m'étais donné quelques tours pour y parvenir. Je ne force pas, le chrono est bon, je décide de garder le rythme.

Pas longtemps, une chute et la sortie du pace-car viennent interrompre cette extase.

Retour sur terre, on se promène gentiment à la queue leu leu. Le pilote est adossé au rail avec les secouristes, j'espère qu'il n'a rien de grave, ces moments sont toujours pénibles. On continue à se suivre, gaffe dans la ligne droite, on revient vite sur les autres il faut être très vigilants. Olive m'a ramarré, ainsi que Moustic qui aurait du me passer depuis longtemps, il a du bien rater son départ.

Après 5 à 6 tours au ralenti, le pace-car rentre, c'est reparti ! Je reprends mon rythme et enchaîne les dépassements, comme prévu Moustic me passe à l'entrée de la ligne droite dans une gerbe de

cailloux. Il est monté sur le vibreur dont la sortie n'est pas très douce, il s'est quand même un peu fait surprendre. Au bout de quelques tours, les panneaux Pace-Car ressortent, je lâche légèrement le rythme le pilote devant moi n'étant qu'à une centaine de mètres, mais les panneaux disparaissent avant d'avoir rejoint le groupe. Au freinage de la ligne des stands, Olive qui était derrière me montre sa roue par l'extérieur, j'ai l'avantage au moteur, pas d'inquiétude, je reprends mon rythme. Freinage de la ferme, plongée à la corde sur un filet de gaz pour enrouler les virages suivants, et là, tout bascule, la moto se couche, l'avant décroche, je me pose dans une longue glissade sur le bitume, quatre ou cinq roulades en rentrant dans l'herbe, je me relève abasourdi, pas de mal, court vers la moto et stoppe mon élan en voyant le réservoir arraché posé à 5 ou 6 mètres. Une grimace d'amertume me crispe le visage en découvrant ma moto.

Quel spectacle, c'est une épave, elle a du monter sur le vibreur et rebondir dans l'herbe. Aucun coté n'a été épargné, gauche, droite, devant, derrière, tout le carénage, tête de fourche et selle arrachés et éparpillés, l'amortisseur avant est cassé, les deux jantes magnésium tordues, le boîtier d'injection éventré, le tableau de bord défoncé, le réservoir et la boîte à air en carbone cassés, les convoyeurs déchiquetés, le radiateur percé et tordu, l'araignée, la potence de direction, toutes ces pièces spécialement construites pour la moto détruites, les bras de commande et les biellettes de renvoi tordues, le bracelet droit, la commande d'embrayage, arrachées. C'est un carnage ! Curieusement, je ne suis pas énervé, juste contrarié, ma première pensée est pour l'équipe qui s'est décarcassée, Hubert qui l'a tant bichonnée, Francky et Guillaume qui n'ont même pas roulés. Quel désastre ! Je n'arrive même pas à m'en vouloir, je suis juste déçu pour eux. Quelle sensation bizarre, comme si ces centaines d'heures passées à la construire, c'était du vent ! D'ailleurs, pourquoi m'en voudrais-je, j'ai fait ce qu'on avait convenu, prendre un bon rythme rapide et serein, pas un seul instant, je ne me suis mis en difficulté, j'avais tellement envie d'amener cette moto au bout de sa première course. Mais quand même, le résultat est là et la course est terminée.

Les commissaires me ramènent derrière les stands où l'équipe m'attend. Je ne fais que leur répéter mes pensées précédentes et me confond en excuses, je me sens tout petit. J'attends avec impatience la fin du relais d'Olivier pour savoir ce qu'il aurait pu remarquer d'anormal : néant, il ne comprend pas non plus, me confirme que j'enchaînais des tours propres et que la moto s'est couchée doucement, sans raison apparente. La stupéfaction a fait place à l'interrogation et après moult réflexions postérieures, la réponse a certainement été trouvée, mais ceci sera un autre débat. Alors déçu, certainement, mais le plaisir d'avoir réussi à construire et développer cette moto originale pour l'amener à rivaliser avec les meilleures motos de série actuelles restera pour moi le plus grand des cadeaux. Le bonheur qu'elle m'a procuré pendant ces 22 tours, efface largement toute ma déception.

Le courage et l'envie n'ont pas été égratignés, je vais la reconstruire.

Comme Daniel l'a si bien dit, ce n'est que partie remise.

La récompense sera pour demain.

Merci à toute mon équipe, à tous ceux qui m'ont aidé, aux organisateurs de l'épreuve et aux bénévoles qui les entourent et sans qui cette extraordinaire aventure humaine n'existerait pas.

PIERRO