

Protwin Nogaro 2006

Les premiers points

Arrivée Jeudi soir sur le circuit avec Hubert.

Paddock archi-plein, plus de place chez les Protwin ; je rejoins Christophe Loustalet au P7, tout au fond, contre l'aéroclub. Bobo débarque un peu plus tard en plein apéro, il n'en ressortira pas indemne.

Vendredi, temps de chien, on prépare tranquillement la moto et les roues, l'unique séance d'essais n'est qu'en début d'après-midi.

Départ sur piste sèche, je ne ferais que trois tours, la pluie venant perturber la séance.

On nous rajoute une séance d'essais en fin de journée avec les Pro-classic, c'est appréciable mais perturbant compte tenu de la différence de vitesse, par chance, la piste est sèche. L'arrière pompe à l'accélération et je grille mon pneu arrière dans la séance. Je cherche en vain un ressort moins dur, je n'ai que la solution du ressort d'origine pour la 1^{ère} qualification du Samedi.

Samedi matin, piste sèche pour cette première séance. Les essais sont très médiocre, l'arrière ne va pas mieux, j'arrive en butée de suspension et le pneu se détruit toujours. Meilleur temps en 1.42, il faut absolument trouver le bon ressort, je fais le tour du paddock sans succès, mais sur le retour, la chance sourit : Charlie qui bosse sur la moto de Thomas Metro a ça dans ses tiroirs.

Amélioration en 2^{ème} qualification en 1.40, la suspension va mieux mais on mange toujours du pneu. Plus de séances pour régler et pas de warm-up, il va falloir jouer fin pour avoir la moto à peu près bien réglée pour la course.

Dimanche, la journée démarre à la pluie, mais le temps semble vouloir s'améliorer. Départ de la course à 14 heures, incertitude jusqu'au dernier moment. 12h45, on chauffe les slicks, 13h40, pré-grille, piste sèche, beau temps, ça devrait tenir. Le portail s'ouvre, tour de formation, tour de chauffe, ça à l'air d'aller, calme et serein, je rejoins ma 17^{ème} position sur la grille de départ, première place de la 5^{ème} ligne, à l'extérieur, juste à côté de Franck Poulle. Le drapeau rouge s'éclipse, concentration maximale, feu rouge, première enclenchée, frein avant serré, moteur à 7000 tours, embrayage au contact ; surprise, l'avant se lève, ça perturbe, trop tard pour corriger, le feu rouge s'éteint, VERT ! les 40 fauves sont lâchés dans cet extraordinaire vrombissement si caractéristique qui n'appartient qu'aux twins. Je pers un peu de temps avec cet avant en l'air, Franck par contre part comme une balle, je garde l'extérieur et parvient à m'infiltrer, je suis finalement pas mal placé. Je garde le contact au premier tour, passage sur la ligne en 12^{ème} position. Au deuxième tour, ça s'étire un peu, je me fais larguer dans la ligne droite. Je retarde au maximum le freinage, reprends le terrain perdu, on s'arsouille à trois pour rentrer dans le droit, un se loupe et passe trop large, je m'infiltrer, ce sera mon meilleur chrono, 1.38.86, les tours suivants, je joue à l'élastique avec mon manque de puissance et mes efforts au freinage pas suffisants pour doubler sans me mettre en difficulté. Il faut garder le tête froide, je dois absolument finir cette course sur mes roues, deux chutes sur les deux premières sorties, c'est impensable pour la crédibilité du système. J'écoute ma raison et relègue ma fougue à l'oubli. Au quatrième tour, première chute à quelques mètres devant moi au freinage de l'école, c'est Franck Poulle qui va tester la solidité de la Ducati de Muscat contre les piles de pneus. Celui qui s'était loupé au freinage me repasse, je suis 13^{ème} et perd petit à petit le contact. A mi-course, je me fais passer dans la ligne droite par Fabienne Migout, qui passe à l'intérieur dans un freinage...saignant ! Sacré nana, elle continue sa remontée dans des tours rapides et ne semble pas forcer. Propre et efficace, j'apprécie le style pendant quelques tours. Panneau 3 tours, je me retourne en sortant de Caupenne, il me semble avoir creusé l'écart avec les autres poursuivants, Fabienne m'a lâché et même doublé le gars devant moi, je garde le rythme. Panneau 1 tour, je me retourne à l'entrée de la ligne droite, personne, j'assure le freinage, tranquille à la ré-accélération, petit freinage bien large à l'entrée du gauche et là, surprise, la 999 de Jean-Michel Molinier s'engouffre à l'intérieur. Quand je me suis retourné, il était juste dans ma roue, mais de l'autre côté, je ne l'ai pas vu. Je m'en veux, l'erreur m'aura coûté bêtement

une place. Je fini 15^{ème}, Twister marque ses premiers points, 2 exactement puisque Thomas Metro vainqueur de la course ne prend pas les siens pour éviter de fausser le championnat.

Je rejoins mon équipe sans cacher une certaine frustration du médiocre résultat de cette course beaucoup trop sage. Mais eux semblent satisfaits et tentent de me persuader que c'est un bon résultat compte tenu du très mauvais rapport poids-puissance d'une moto préparée pour l'endurance (120 chevaux pour 200 kilos en ordre de marche), du temps perdu à régler les problèmes de l'arrière et qui n'a pu être mis à profit comme prévu pour travailler sur l'avant (un comble pour un proto destiné à développer un train avant). Ils sont vraiment sympa, mais je pense qu'il faut en plus de tout ça avouer une certaine méforme du pilote.

En conséquence, cet hiver, on se retrouse les manches pour améliorer ces lacunes : pour la moto, on sort des kilos pour les remplacer par des chevaux et pour le pilote, footing et vélo plutôt que pastis et foie gras.

Blagues à part, il reste à travailler pour préparer une moto compétitive, mais l'expérience tirée de cette dernière course confirme une fois de plus le bien fondé du système Twister et sera mise à profit pour améliorer ce prototype ou en construire un autre pour la vitesse avec un châssis spécifique. Tout dépendra du temps et des moyens dont je disposerai.

Rendez-vous en 2007 pour la suite...

PIERRO