



Compte-rendu Endurance O3Z

Circuit du Val de Vienne
12 & 13 août 2006

Jeudi 10 août

Début d'après-midi, perception du camion chez Europcar à Rambouillet, retour à la maison et chargement du camion. Comme d'habitude, nous sommes à la bourre sur l'horaire prévisionnel, mais j'avais prévu de la marge. En plus, c'est une première puisque nous partons en famille avec nos deux enfants, pour qui ce sera une première en camping.

Nous décollons vers 16H00, direction Le Vigeant.

Marie-Christine, qui officiera en tant que chronométreuse, et ses deux garçons nous suivent à une demi-heure.

Nous arrivons au Vigeant vers 19H30, et commençons l'installation du paddock : montage du barnum, installation cuisine, table etc... puis suivent la moto et l'outillage. Pendant la fixation du barnum, je me mets un coup de visseuse dans le majeur gauche : ça commence bien, voilà un doigt !!!

Allez, dîner et puis dodo, demain c'est essais libres et l'arrivée du reste de l'équipe.

Vendredi 11 août

Réveil tranquille, et à notre grande surprise arrive Arno, parti la veille au soir d'Aix en Provence, avec son paquet de croissants et pains au chocolat. Frugial petit déjeuner !

Allez, en route pour la première séance d'essais, prise de connaissance du circuit pour la seconde fois depuis un an, et je vais essayer de me libérer du syndrome de la chute ...

Les chronos sont moyens et je n'arrive pas à déplanter le 2'01. Seconde séance, et même chose. La moto bouge de l'avant, et l'arrière glisse pas mal.

Un déjeuner là-dessus, et ç'est au tour d'Arno qui a pu récupérer de son trip de 800 bornes ! Mêmes chronos, mais un feeling différent sur la moto, puisqu'il ne la sent pas au frein et n'arrive pas l'emmener où il le souhaite.

Les deux dernières séances nous permettront de placer tous les deux un modeste 2'00. Avec tous les avions qui nous ont dépassés en essais, c'est pas gagné pour demain, et la B se confirme à vue d'œil. Ca roule vraiment fort.

Entre temps, Franck, Fred et Xavier sont arrivés, le premier de Niort où il a chopé Xav venant de La Rochelle, puis Fred venu de Mantes La Jolie et récupéré à la gare de Poitiers. Les Rennsport sont rincés et on passe au Supercorsa slick à mi-usure.

C'est vendredi, alors apéro pour ouvrir le bal de ce week-end. Pendant le dîner, c'est Philippe juché sur sa 1200 RT qui arrive de Massy. Notre belge national est bien éprouvé, mais quelques bières le remettront d'aplomb.

Au dodo, demain c'est les qualifs.

Samedi 12 août – Séance Qualification

C'est Arno qui ouvre le bal avec son brassard rouge. 1'59''3. On améliore, mais on est toujours sous nos temps de 600 de l'an dernier, à savoir 1'59, alors que nous sommes en R1 !!! Toujours les mêmes sensations d'instabilité de la moto. Devant, ça roule en 1'49''5. Ouah !!

A mon tour, et ce n'est toujours pas suffisant, je roule en 59. Les Pirellis sont rincés, fin de séance. Va falloir se bouger. Heureusement, Alain vient d'arriver de Montpellier et a pu assister à ma séance. Pour mémoire,



Alain a été pilote Aprilia Cup, Mono, et à dans les chaussettes plusieurs Masters d'Endurance au compteur, d'abord en tant que pilote, puis comme Team Manager de Power Center Racing.

On lui explique nos sensations pendant qu'on monte les Racetec presque neufs. Alain se met alors à contrôler nos suspensions, et hop, trois tours de ressort arrière pour durcir, on ressert la détente, et hop, ça lui semble mieux équilibré.

On va voir ça, l'apéro pour l'équipe et de l'eau pour les pilotes, reprise de calories. Et Arno se prépare pour sa seconde séance. Et là, les chronos commencent à tomber. C'est du 1'58''8, mais l'essentiel, c'est que la moto lui semble facile, ne bouge plus, et l'usure du pneu arrière est désormais correcte. Merci Alain !

Je m'élanche pour ma séance, et c'est vrai que l'avant est beaucoup plus stable, la moto s'emmène bien et a gardé sa vivacité sur le changement d'angle. Je réussis un 1'57''6, dans le dernier tour. Mon record, mais border line.

Nous sommes donc qualifiés en finale B à la 9^{ème} place. Le meilleur temps pour la #90 est en 1'47''8.

Nous n'avons qu'une moto, et maintenant, il faut s'entraîner au changement de roue arrière, faire des tests de derrick. Alain, encore, va nous trouver toutes les astuces pour faciliter le changement de roue (secret is secret), et celui-ci est maintenant maîtrisé en 1'15. Par contre côté ravitaillement, ça marche pas. L'essence refoule de tous les côtés du réservoir. Un mécano du paddock voisin nous dit qu'il faut découper le col du réservoir. Arghhh !! Allez, ciseaux à bois et c'est Franck qui s'y colle. Résultat, nickel, le plein en 13 secs !

C'est pas le tout, mais faut fêter ça, d'autant qu'on m'avait chambré sur mes chronos, et là, je peux me faire servir l'apéro haut la main !!! On prend possession du box et on s'installe.

Grosse soirée, tout en élaborant notre stratégie pour demain : relais, ravitaillements, panneautage et signes ...

Demain, je prends le départ à la 24 heures à 8H30. Une première !



Dimanche 13 août, la course.

Réveil à 6H30, et là, faut vraiment refaire surface. Je ne suis vraiment pas du matin. Tout le monde est à peu près réveillé pour le petit-déjeuner. Allez hop, huit heures, on se met en place. Fred au ravitaillement et Team Manager, Philippe à la sécurité incendie, Marie-Christine et Xavier aux chronos, Franck et Alain à la roue arrière. Tout est paré. Mise en épi. C'est Alain qui me tiendra la moto.

Premier test de départ pour les deux tours de chauffe. Je me rate car je ne fixais pas suffisamment le drapeau, et au premier mouvement, tout le monde est parti. Tous les pilotes sont sous pression, car cela commence déjà à dépasser. Oh, les gars, ce n'est que les tours de chauffe !!

Bon allez, je repère Alain et vient parquer la moto, vérifie que le contact est mis, et je traverse la piste. Cette fois, je fixe le drapeau et je fais une bonne course, la moto démarre et je pars en me faufilant sur la gauche. Je suis 4 au premier virage, mais là, ça passe de tous les côtés à l'arrache. Je préfère me ménager et me laisser passer pour boucler le premier tour en 9^{ème} position, ça dure 4 heures. A partir du 7^{ème} tour, je commence à rouler régulier en 1'57''6, et commence à rattraper et dépasser les pilotes devant qui ont du baisser de rythme. Le témoin de réserve s'allume et je fais signe que je vais rentrer au prochain tour (le 33^{ème}). Notre box est le n° 9 et il est facile à repérer, tout comme le grand Alain. Je stoppe, béquille, je saute, ravitaillement et top, Arno repart. Superbe ravitaillement. Je fonce à l'écran de chronos, et nous sommes 4^{ème}. Super. Par contre, le pneu arrière montre des signes d'usure.



Arno rentre en 1'58''8 régule au 5^{ème} tour. Nickel, et nous fait un 1'57''2 au 9^{ème}. A son 17^{ème} tour, le Safety Car rentre en piste. Nous tergiversons pour le faire rentrer pendant trois tours, puis on le fait rentrer pour profiter du SC pour changer la roue arrière et perdre moins de temps sur nos concurrents. Arno rentre, je lui demande s'il veut continuer, et me dit d'y aller. Le changement est parfait, essence et je repars juste au moment où le SC est rentré. On aurait du réagir plus vite, mais nous sommes tout de même gagnant.

Je roule seul, et tombe dans un faux rythme en 2'00. Au bout de 10 tours, le Safety rentre à nouveau en piste, et ce pendant 7 tours, puis ça repart. J'ai pu recoller au train, et là je me mets à rouler à nouveau régule en 1'57, pétant même un 1'56''9. Et puis, dans la sortie du droite de l'entrée de la ligne des stands, je me fais une équerre de chez équerre, qui me propulse en l'air. Aie, le high-side, mais je ne lâche pas les guidons (mes restes de windsurf : faut jamais lâcher le wishbone !!), et commence à faire le drapeau au-dessus de la moto, retombe sur la selle, part en godille à droite sur l'herbe, poignée vissée dans le coin. La moto part en sucette, se cabre en wheeling me traînant dans le gazon. Je finis par lâcher et à commencer à explorer à la loupe de mon écran iridium, la faune locale du gazon maudit ! Je reste planté en croix dans l'herbe et commence à me relever en pestant. Toute la ligne de chrono applaudit; je leur ai fait une belle frayeur avec ma Mamola ratée.



Les commissaires sont tout de suite sur moi et me font traverser la piste pour rentrer au stand par le portail. P.t.n, je suis arrivé jusque là les jambes en l'air !!! Ca doit bien faire plus de 80 mètres... La moto suit, poussée par les commissaires, et le team prend la moto pour réparation. Un levier d'embrayage, le sélecteur, mais il faut changer aussi la roue avant puisque de l'herbe s'est enfouie entre la jante et le pneu. Là, c'est la galère les étriers radiaux, les vis sont longues, longues, longues ... et à la clé à douille ...

On était 4^{ème} à 30 secondes des deux précédents, et déjà à presque 3 heures de course. C'est vraiment dommage d'avoir donné ce coup de gaz en trop. Bref, on plonge dans le classement, et Arno repart en 28^{ème} position. Il se met en rythme et roule en 1'58 régule. Quand tout à coup, il fait son entrée au stand : la manche à air droite s'est déboîtée. Quelle poisse ! Scotch américain pour fixer le tout et ça repart. Il commence à remonter les autres concurrents pour atteindre la meilleure place atteignable, à savoir la 24^{ème} place. A 12H23, soit après 3H48 de course, le drapeau rouge est levé suite à une collision en bout de ligne droite des stands, et la course est terminée. A notre grande déception, nous terminons 24^{ème}, alors que le podium était à notre portée.. J'ai encore chuté et il va vraiment falloir que je sois plus vigilant et prudent.



On finira par faire péter le champagne car nous avons tout de même passé un très bon week-end. Alain nous a fait progresser techniquement et tactiquement. Toute l'équipe a super bien fonctionné et nous les remercions tous très fort. Le temps a été de la partie, nous avons amélioré nos chronos et pour moi, atteint mon objectif de rouler en 1'56. L'organisation a été sensationnelle pour une première expérience. Vive O3Z !!!

On plie le paddock, et tout le monde repart aux quatre coins de la France.

Un grand merci à Alain, Fred, Franck, Xavier, Philippe, Xavier, Marie-Christine et Véronique, Florian, Inès, Léo et Bastien, nos amis d'Esprit-Racing, les commissaires et tous les bénévoles, sans qui rien n'est possible, et à la prochaine course.



...

Team Playbike #991
Arno Lagrotte
Bertrand Duong

Crédit photo : Esprit-Racing / Thierry Goursaud