

CR ERT du 21 & 22 octobre 2006

Après l'échec de notre 1ère tentative avec le **CAGIVA Raptor** lors des 300 miles à Carole, on décide de remettre ça pour la dernière épreuve du **Championnat ERT** (organisation **MEE**) : ce sera une endurance de 4H à Carole.

Il y a 3 semaines, on récupère la bête chez **MV passion** et on commence à bosser dessus pour la remettre en configuration piste. On bosse un samedi pour un 12/14 le lendemain. On a un souci pour les vitesses et on ne trouve pas la solution : on roulera donc en vitesses « normales » sur cet entraînement.

Dimanche 8 : Un 12/14 à se partager le Raptor. J'ai pas roulé depuis le 12 août et ne suis plus trop motivé en cette fin de saison. Pourtant après quelques tours, c'est le bonheur : ça fait du bien de rouler et le Raptor c'est trop plaisant. Le roulage se passe bien à part les vitesses non inversées : c'est la galère, surtout dans la parabolique ...



Après réflexion, on décide de monter des commandes reculées de RSV. Suite à surcharge de boulot, j'ai pas le temps de beaucoup œuvrer : c'est donc Upi qui va se charger de trouver les pièces manquantes ainsi que faire un bon réglage PC3 chez Philippe de Bike Colors Racing.



Vendredi 20 : On finit tout à la bourre et nous voilà déjà le vendredi avant la course. On est à Carole. On monte le barnum **Ktapult**. Il pleut. On ne roulera pas ce matin faute de pneus et on finit de préparer la moto. **Fredo** et **RGZ** viennent donner un coup de main.



On liste ce qu'il reste à faire :

- trouver du vinyle et faire les plaques numéro
- resserrer et mettre du frein filet sur toutes les vis
- régler les commandes reculées
- aller chercher des jantes pour pneus pluies, des pneus et les diverses pièces manquantes

14h : la moto est roulante. Je pars en session libre pour test. Je m'arrête 10mn après avec le maître cylindre de frein arrière qui a perdu ses vis. C'était les 2 seuls vis que l'on n'avait pas freiné à la Loctite.

15h : Upi part rouler 20mn. Ca a l'air bon sauf pour le sélecteur de vitesse : il a encore tout râpé : vis et sélecteur. Ca ne tiendra jamais 4h : il va falloir trouver une solution.

17h : on se presse et on part au CT. Bingo : la vis de vidange moteur n'est pas freinée et du coup on se retrouve avec 4 vis à la noix à freiner sous le moteur. Le CT s'était passé nickel aux 300 Miles : du coup on n'avait rien vérifié de ce côté là.

17h30 : on en a sérieusement marre de bosser et on n'a pas encore le CT. Fredo part avec Raoul chercher une perceuse. Avec Upi, on monte les jantes pluies et on prépare l'autre jeu de jantes en Rennsport (RS1/RS2).

18H30 : nos assistants reviennent. J'ai vidé le réservoir d'essence (par terre) et on décide de tout percer sans démonter ni vidanger le moteur. Super Fredo s'en sortira comme un chef : 4 perçages en moins d'un ¼ h et on repasse au CT à 19h (juste à l'heure de la fermeture).

19H30 : on range le matos et Fredo réfléchit au problème du sélecteur de vitesse. Plusieurs essais sont faits mais aucun ne sera retenu.



Samedi :

10h : 1^{ère} séance de qualification : La piste est mouillée. Upi y va et finit 16^{ème} de sa série.

11h : C'est à moi sur du mouillé/séchant. Je m'amuse comme un petit fou et double de partout. Je finis 15^{ème} de ma série.

14h : 2^{nde} séance de qualification et la piste est sèche. Upi améliore mais perd une place (17^{ème}).

15h : c'est la mienne et je finis 24^{ème} en étant naze.

Résultat : nous sommes 20^{ème} sur le grille de départ.

Roadrun est venu donner un bon coup de main et Fredo à trouvé le truc pour notre souci de sélecteur. On finira le montage et Upi validera sur le parking.

Dimanche 7h. Toute l'équipe arrive à Carole : Fredo, Rgz, No², Marcus, Roadrun

Puis arrivent Poussif et nos sponsors : **Rospo** de **ROD Agency** et **Yann** de **MV Passion**.

Le temps d'un café et on déménage dans les stands.

8h20 : C'est parti. 1^{er} départ pour 2 tours de chauffés. Je tente un truc et me retrouve nez en l'air au bout de 5 mètres ! 2 tours pour voir la piste : c'est sec avec pas mal de bandes humides et Golf est trempé. De plus, il fait à peine jour.



8h30 : Départ, je lance doucement et met un peu de gaz. Bingo je vois le ciel et me fait déposer par du monde. 1^{er} virage : j'y vais cool, y'a pas grand-chose à gagner : je grignote une place ou deux et c'est parti. Je double 2 motos et vois 3 furieux à ma portée : j'en double un, je suis bien mais je butte sur les 2 autres. Le souci, c'est que les trajectoires sont étroites : dès qu'on déborde c'est humide. Je fais des glisses de l'avant puis de l'arrière et décide de calmer le jeu. Bien m'en a pris car c'est piégeux et ça commence à chuter : j'aurais roulé une heure et aurais vu une dizaine de motos par terre. Mais les gars sont rodés et ils repartiront tous. Plusieurs équipes ont une moto de réserve.

9h30 : Pace car.....On me fait signe de sortir et c'est à Upi..... A lui de raconter.....

[upilote]

Sur les bons conseils de No², je fais une série de 45 pompes sur la pitlane en guise d'échauffement. Le passage de relais se passera à merveille, je pars me mettre au feu rouge en attendant le passage du PC. Au vert, j'ouvre sèchement, ça en fera toujours un de moins à doubler. Le team m'a bien conseillé sur la conduite à tenir à l'extinction des feux. Mon relais se passe bien mais le rythme n'est pas terrible. C'est en partie dû au couloir de 1 mètre de large au milieu de l'absorbant qui sert de trajectoire à Golf. Je fais quelques gros freinages à Hotel, et également à Golf. Mais l'endroit que je préfère c'est Hotel : le Raptor a des freins de folie. Je freine 5 mètres après tout le monde à l'intérieur – avec une seule frayeur à la clé. Je fais pareil à l'entrée du parabolique. C'est incroyable cette facilité au freinage. Par contre, je le paye un peu en vitesse de passage car le pilotage d'une 600 voudrait que je lâche les freins plus tôt. Mais comment dire, freiner tard et lâcher tôt, ça se travaille. Comme l'a dit Zan, les dépassements sont globalement propres et si certains résistent un peu (c'est quand même une course) c'est toujours avec une marge suffisante. Je ne me rend pas bien compte du temps qui passe et c'est tant mieux. On me panneaute P15. Je suis content. Je me surprend par 2 fois à faire glisser la moto sur le cale-pieds gauche à Alfa et dans le Paf ! La roue arrière se soulève un peu mais ça raccroche à chaque fois. Ouf. J'oublie un peu de déhancher au fil des tours et ce sont autant de rappel à l'ordre à chaque fois.

Puis là, il y a une chute à la sortie du parabolique et 2 commissaires sortent la croix de Saint-André (fond rouge). Les stratèges du team me font immédiatement signe de rentrer au box. On se rendra compte plus tard qu'il s'agissait d'une erreur de drapeau, le PC ne sortira pas. On aura légèrement anticipé le relais mais pas de beaucoup. Raoul n'aura pas à refaire tous ses calculs de consommation.

[upilote]

10h40 : Je repars. C'est sec. Je m'amuse et remonte sur quelques motos en me faisant déposer par des avions. Le Raptor va super bien et je m'amuse. L'ambiance sur la piste est agréable et les dépassements

sont propres. Je m'arsouille un peu mais à trop vouloir faire je me loupe à Alfa et perd du temps dans l'échappatoire. Obligé de redoubler les mêmes et je recommence le même truc à Alpha. Je décide de ne plus forcer et de finir dans le rythme.

11h30. C'est à Upi.....

[upilote]

C'est le dernier relais, le temps de se sortir les tripes et d'aller chercher tout ce qui est à portée de gaz. Nous avons repéré nos cibles : 2 concurrents qui sont à moins d'une minute devant nous. Sur les dernières 55 minutes qui restent, c'est jouable. J'ouvre pour le rodéo final, un sourire aux lèvres. Deux tours pour se mettre en rythme et je me concentre sur le panneautage aux petits oignons de No2. J'avais demandé de me mettre l'écart par paquet de 5 secondes, finalement ce sera fait tour par tour. Ça commencera à -39, puis ça descend de 1,5 secondes par tour pour stagner à -18. Je comprends que le gars devant a dû être panneauté et qu'il augmente le rythme. Puis au bout d'un moment, ça repart, les secondes défilent : -16, -13, -12.

A ce moment, un bruit comme une amorce de coupure moteur se produit à la sortie du parabolique. Je pense à quelque chose au niveau de l'essence et espère que les gars ne se sont pas trompés au ravitaillement. Je roule encore 2 tours sans autre alertes alors je pense que c'est passé et me concentre sur le panneautage : -11. C'est tout bon, dans 2 tours, je l'aurais en ligne de mire. Nous sommes en 16^{ème} place, la 15^{ème} n'est pas loin.

Mais dans ce même tour, en sortie du parabolique, le moteur coupe d'un seul coup ! Je me retrouve en roue libre, tétanisé au milieu des avions qui me frôlent des deux côtés. Je pense tout de suite à une casse-moteur. Le temps de me ranger dans l'herbe, je tente de redémarrer la moto mais sans succès – pas de démarreur du tout. On dirait plutôt un problème électrique car il n'y a aucune trace d'huile au niveau du moteur.

Voyant le peu de temps qui reste et la distance à parcourir, je pense laisser la moto contre les plots quand Fred14 (un commissaire de piste) me dit que je peux franchir la ligne à la poussette pour être classé quand même. Je réfléchis, je suis à l'opposé de la ligne d'arrivée. Gasp.

Mais je me dis qu'il faut finir pour les sponsors, pour le team, pour le staff, pour la course alors je commence à pousser. C'est parti pour 10 minutes de poussée dans l'herbe sur près d'1km. Sur le trajet, j'essaye de faire le vide, de penser à ces heures passées en salle. Il va falloir que ça serve à quelque chose. Quand vous êtes à la sortie de Golf et que vous voyez le chemin à parcourir, ça calme. Je baisse la tête pour ne pas voir la distance et je pousse le Raptor. Comme par hasard le soleil a fait son apparition et il fait grosse chaleur. C'est interminable. Je retrouve un peu le moral en arrivant en face des stands lorsque je vois des visages connus et que je peux un peu communiquer par signe. Je fini par arriver devant la ligne d'arrivée où j'attends 3 minutes pour le drapeau à damier. Epuisé.

On apprendra plus tard que c'est le contacteur de béquille qui nous a trahi. Je suis partagé entre la grosse déception et le soulagement de ne pas avoir plié le moteur. C'est une leçon et une expérience supplémentaire. Espérons qu'elle nous servira pour la suite.

[/upilote]

Voilà la course est finie. Le bilan est mitigé. On a quand même fini 31^{ème} mais pas comme on voulait. C'est pas grave : on fera mieux la prochaine fois. On a quand même réussi à régler pas mal de problèmes. Reste plus qu'à tout peaufiner et aussi à s'entraîner un peu plus. La moto marche super bien et est très agréable. Avec un peu de roulage et une bonne démultiplication : on devrait pouvoir taquiner le top 10. C'est le prochain objectif.



Pour les photos en piste, il va falloir patienter un peu, nous n'avons pas notre photographe sur l'événement.

Un remerciement spécial à notre staff qui était à pied d'œuvre dès le vendredi et sans qui on aurait été coincé avant d'avoir commencé.

Remerciements

Notre sponsor principal : MV Passion à Coignières – <http://www.mvpassion.com>

Nos sponsors et partenaires média : ROD Agency et ROD Racing – <http://www.rod-agency.com>

Notre partenaire technique : Bike Colors Racing (Dynojet Center) à Auneau

Notre équipe technique : RGZ, Fredo, Roadrun et No2

Le team Ktapult pour l'infrastructure – <http://www.ktapult.net>

Crédits photos

olivierbiol@Avenir-Moto

fred@Avenir-Moto

maL@Razatovo

poussif@Ktapult

rospo@ROD-Agency