

## Compte rendu de la 3<sup>ème</sup> épreuve de la Coupe de France Promosport catégorie 600cc

### **Dans quel état d'esprit arrives-tu sur le circuit de Lédenon ?**

Il faut revenir 2 week end en avant pour bien comprendre. Comme tu le sais, je suis président du moto club Team G Force et donne des cours de pilotage lors de journées pistes que nous organisons. Bref, nous étions donc à Alès 2 week end avant cette manche de Lédenon... et je suis tombé le dimanche bêtement.

### **Tu es tombé lors d'un week end où tu donnais des cours, comment as-tu fait ?**

La raison est simple, je ne pars jamais pneus froids, et j'ai oublié que c'était le cas quand j'ai souhaité accompagner le groupe moyen du dimanche matin. Vu que j'étais un peu de tous les côtés, j'en ai oublié de mettre les couvertures... mais aussi que je ne les avais pas mises quand je suis parti !

### **Bon d'accord, ce sont des choses qui arrivent mais en quoi cela a pu t'affecter pour la manche de Lédenon ? T'es tu blessé ?**

Non je ne me suis pas du tout blessé. En fait j'ai perdu l'avant sur un freinage en descente...et la moto a glissé puis a fait 2 tonneaux. C'est donc la moto qui a été blessée. Pour te donner une idée, la contenance du réservoir a du passer de 17 litres à 3 litres... et les petites pièces telles que le demi guidon, l'araignée, le levier d'embrayage ont également souffert.

### **Ok donc il s'agit plutôt d'un problème de réparation ?**

En effet, il a fallu tout d'abord commander rapidement un nouveau réservoir. Et je remercie d'ailleurs Jean-Luc Deschamps, patron de Moto Deschamps à Nice, pour avoir fait ce qu'il faut pour que le réservoir arrive à temps (problèmes de transport du fait du Volcan islandais notamment).

Ensuite, il a fallu vérifier complètement la moto (cadre, fourches, bras oscillant...)... et là je remercie Jean-Marc Soma, patron d'Antibes Engineering à Antibes, pour avoir tout vérifié.

La fibre de verre, la confection de nouvelles roulettes de protection, la réparation de mon cale pied,... c'était le boulot du Team. Jono, Sandra et Céline se sont donc occupés de tout ça.

Et enfin, j'ai pu récupérer le 2<sup>ème</sup> jeu de carénages peints par Riviera Reflections dans les temps également. Merci à Andy, Bee et Nici pour leur soutien.

### **Donc toi tu as joué le pilote d'usine en restant allongé tranquillement sur le canapé (rires) ?!**

Pas du tout. En fait, j'ai préparé un maximum de choses le week end avant Lédenon...mais je suis parti pour mon travail sur Paris pendant 3 jours (afin de compliquer les choses). Retour prévu vers 21h le mercredi... et départ pour Lédenon

prévu le jeudi matin aux aurores. Tu comprends mieux l'état de stress, car bien sûr le réservoir n'était toujours pas là le week end précédent Lédenon.

**Revenons-en à Lédenon donc. Tu reviens de Paris le mercredi soir ? Et que se passe t il ?**

Et bien le Team avait tout remonté pendant que j'étais sur Paris, mais pas le réservoir... et heureusement, il est arrivé le mercredi après midi. Du coup quand je suis arrivé à Biot, la moto était comme neuve.

**Tu arrives donc à Lédenon le jeudi matin ?**

Le temps de préparer toutes les affaires et la moto avant de partir, nous arrivons sur Lédenon le jeudi peu avant midi. Juste le temps d'acheter les 2 séances d'essai de 20 minutes restantes de l'après midi. Nous déjeunons puis sortons la moto afin d'être prêts pour la séance qui arrive vite.

**Pas grand-chose à faire pour être prêt tout de même...**

Détrompe-toi ! Nous voulions changer le pneu arrière qui avait fait la manche de Carole et la moitié du week end à Alès... et quand nous sommes arrivés au camion Dunlop (qui ouvre à 14h), l'équipe pouvait monter des pneus mais pas en vendre car la personne responsable de les vendre n'était pas là. La séance était aux alentours de 15h, donc retour au box, remontage de l'obus, gonflage et remontage du pneu arrière. Sympa de perdre encore du temps pour rouler finalement avec le même pneu !

**Alors ces séances ?**

Je me rends compte que le châssis va bien, et que mis à part les problèmes sur le train avant, tout va bien. Je tourne en 1'31" régul... ce qui n'est pas très vite, mais je décroche beaucoup de l'avant, et je glisse à l'accélération (usure du pneu sur lequel les sillons ne sont déjà plus visibles !). Là le casse-tête pour trouver le réglage du train avant commence... mais 2 séances de 20 minutes séparées de 20 minutes, c'est trop court pour tester de gros changements.

**Finie donc la journée de jeudi ?**

Oui et non. Il faut s'installer dans le box, tout décharger, changer le pneu arrière pour les essais de demain... et heureusement que Céline, mon épouse, est là pour faire avancer toute cette logistique.

**Nous arrivons à vendredi. Que fais-tu ?**

Je n'ai droit qu'à une séance de 20 minutes le matin, et une l'après-midi. La première se fait sur le sec et je tourne en 1'29", mais je n'arrive pas à me dégager des tours libres. Malgré tout je sens des violentes secousses de l'avant sur l'angle maxi, et c'est assez perturbant.

Dans l'après midi, il y a des passages pluvieux et sur piste séchante je tourne en 1'30" avec une partie cycle réglée pour le sec et une pression de pneus pour le mouillé.

Quand la piste commence à franchement sécher, le pneu arrière commence à s'arracher... mais c'est toujours l'avant qui fait des siennes.

Je demande donc à Céline de foncer à l'accueil du circuit pour voir s'il reste de la place dans la dernière séance d'essais de 600cc. Elle revient avec la séance. Juste le temps de boire et de changer quelques réglages avant de reprendre la piste.

Toujours difficile de résoudre les problèmes du train avant, et en souhaitant faire un dernier essai dans les dernières minutes, je décroche l'avant puis l'arrière dans le fer à cheval et me rattrape avec genou et coude ! Belle figure, mais ça ne fait pas gagner du temps au tour...

Je te passe les contrôles administratifs, techniques et le changement de pneus avant et arrière avant de clore la journée de vendredi.

### **C'est samedi, les choses sérieuses commencent. Raconte !**

Je pars en séance chrono à 10h20. 2 drapeaux rouge quasiment coup sur coup viennent perturber la séance. De l'huile à la sortie de la cuvette fait « s'envoler » les pilotes... Pour te la faire courte, je cherche un tour libre mais n'y arrive pas. Je parviens donc à rouler en 1'29"6 en dépassant deux pilotes dans ce tour...

Pas très content. Départ 8<sup>ème</sup> de la course qualif. Je termine 6<sup>ème</sup> en roulant en 1'29"3... mais ce train avant me rend fou. Je change ma position sur la moto, change mes trajectoires pour arriver malgré tout à avancer... mais au freinage ma fourche arrive en butée... et les figures de « stunt » sont de retour ! J'ajoute qu'il y a eu 1 drapeau rouge lors du premier départ de cette course qualif. Dommage car j'étais 4<sup>ème</sup> lors de ce premier départ... et que le second a été plus dur car l'embrayage a montré des signes de fatigues (il a un peu chauffé entre 2 départs de tours de chauffe et 2 départs de course).

Je suis la première Kawa de cette série. Tout bon pour le Challenge Team Green !

Un petit passage d'Oliv et Greg (Olivier Four et Grégory Leblanc) dans le box me fait énormément plaisir. Conseils et encouragements fusent, et ça fait plaisir ! Ils en profitent pour me donner des idées pour régler mes soucis de fourche... on travaillera là-dessus demain.

### **Donc tu pars en finale le dimanche vers 18h, c'est ça ? T'as monté les feux sur la moto (rire) ?**

Oui le dimanche a été assez long. Nous avons regardé tourner les petits camarades des autres catégories pour faire passer le temps.

Finalement Jean Marc s'occupe du réglage châssis et en rigolant me dit « on va tenter le tout pour le tout, ça passe ou ça casse ! ». De toute façon, je suis remonté à bloc. Je pars 10<sup>ème</sup> et Eric Grare qui est devant moi et qui est diminué par des douleurs à l'épaule me dit qu'il ne partira pas. Je suis donc virtuellement 9<sup>ème</sup> au départ... et suis malgré tout déçu pour Eric. Ses encouragements avant de partir me motivent encore plus.

### **Alors ce départ ?!!!!**

Une catastrophe. Le fait d'avoir remonté l'avant et durci l'arrière a énormément changé la géométrie de la moto. Je pars en twelve o'clock (encore du stunt !!!!) mais parviens à rester sur mes roues. Je perds des places mais limite la casse en faisant l'inter dans le triple gauche.

### **Bon d'accord, mais la moto va mieux maintenant ?**

Non, c'est pire. L'avant est flou et l'arrière sautille à l'accélération... mais plus de glisse aux freinages. Sur l'angle maxi, les 2 roues décrochent. Je me dis que ça va être dur mais que je peux terminer dans les points.

### **Alors tu serres les dents, et ?**

Et je ne les desserre pas depuis mon retour de la manche. L'embout du sélecteur a cassé dans les premiers tours. Je n'ai pas voulu abandonner mais j'avais beaucoup de mal à descendre les rapports... j'ai donc exploité toute la piste, et plus encore. Après avoir « acheté du terrain » un peu partout, je me suis dit que c'était stupide de plier la moto pour des « mini – points » et je rentre au 13<sup>ème</sup> tour complètement dépité et ne sachant si je dois hurler, pleurer, jeter la moto... Donc je ne fais rien. J'ai l'impression de m'être fait voler mon résultat par le destin. Ça paraît stupide mais après les deux premières manches difficiles, je comptais marquer de très gros points. De plus la présence de mon équipe me donnait encore plus de volonté de bien faire... et du coup je dégringole au classement général et au challenge team green.

### **Et sans l'embout de sélecteur, tu t'es fait prendre des tours rapidement ?**

Pas du tout, je tournais en 1'30" et j'avais creusé un gros écart sur mes poursuivants... et ayant comme défaut (ou qualité) de ne jamais rien lâcher, ça a été très dur pour moi de prendre la décision de rentrer au stand.

### **La prochaine manche à Nogaro début juin ?**

Ca va faire mal ! Ce « coït interrompu » à Lédenon me donne encore plus de rage de gagner... et je vais faire ce qu'il faut pour remonter au classement. Ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué, mais il va falloir compter sur moi !