

100. Heures sur le Circuit du Mans !

Les essais Yamaha Austria Racing Team

Mercredi matin, je prends la route en direction du circuit des 24 heures.

Je dois y retrouver le Yamaha Austria Racing Team (YART).

La grande question de la matinée est l'état de santé de Sébastien Scarnato, pilote titulaire du team.

Depuis sa chute lors des premiers essais pré Mans, nous ne savions pas si sa blessure (entorse de l'épaule), empêcherait sa participation à la course.

9h00, j'arrive sur le circuit. Les motos sont déjà piste.

Chez YART, il s'agit avant tout, de faire rouler Sébastien pour valider sa participation.

C'est chose faite. Sébastien fait parler les chronos. Il est en forme.

Nous procéderons donc mercredi après midi au contrôle administratif et technique avec sur ma fiche, une place de 4^e pilote.



L'équipe est quasi au complète et je fais connaissance avec les membres qui n'étaient pas présent lors des essais.

Les 3 pilotes titulaires continuent les dernières mises au point en vue des séances qualificatives.

Pour ma part, je réaliserai 4 tours en fin de séance afin de ne pas arriver en qualif sans roulage.

4^e pilote ! Je l'ai voulu mon guidon chez Yart, mais une place de 4^e c'est tout de même frustrant. Voir les autres s'amuser en piste depuis l'autre coté du muret !

Début d'après midi, les hostilités commencent et le Yart décroche la 4^e place provisoire en 1'40.2 de moyenne.

Les 4^e pilote rentrent en piste. Je prends la 2nde moto, il s'agit de celle de course, mais je dois réaliser un test conso.

Pas le droit à l'erreur.

Après quelques tours, je m'arrête pour voir les chronos. Je suis en 2nde position derrière la Kawasaki officielle. Je souhaite juste m'habituer à la moto.

Le panneau 3 minutes m'est présenté. Je me lâche un peu plus. Cette fois, je sens les dérives de mon pneu arrière, c'est un régal. 1'42.4, je réalise le 2nd chrono de ma séance.

Le manager m'attrape à la fin de ma séance. Il est content de mon chrono, demain j'aurai le droit à la moto de qualif et à mon premier pneu neuf !

Dans ces conditions, la nuit se passe dans les étoiles.

Vendredi matin, je regarde l'évolution des 3 autres pilotes. Ils ont pour mission de sauver leur 4^e place sur la grille face à la remontée de la Kawasaki officielle.

Pourvu qu'ils ne me mettent pas mon jouet par terre !!!

1'39.821 de moyenne pour le Yart, 1'39.846 pour la Kawa, ils ont rempli leur mission, et aucune chute.

A mon tour. Les pneus neufs sont montés, la consigne...pas de consigne ! Cette machine n'a plus de roulage prévu alors, *j'ai le droit de jouer.*

Bon, ma consigne finalement elle sera personnelle ! Profiter de cette opportunité pour se faire plaisir, une moto vice championne du Monde entre les mains, faut profiter.



A l'issue des qualifs, 1'41.9. Je suis second des pilotes remplaçants. Une nouvelle fois le manager est satisfait. Sans pneu qualif et avec peu de roulage en essais, le chrono est honorable.

En 2 manches qualifs, les 3 autres pilotes auront passé 5 pneus qualifs chacun.

Je suis moi aussi satisfait de mon chrono. Maintenant, y'a plus qu'à espérer être sur la grille de départ.

Durant toute l'après midi, je me baladerai dans la voie des stands histoire de ne pas me faire oublier.



La course avec le Midi Pyrénées Racing

21h, le Midi Pyrénées Racing m'appelle. Après des essais et qualifs perturbés par un manque de roulage, ils comptent sur moi pour remonter leur 41^e place sur la grille de départ.

Faut dire que les premiers tours de roues de cette machine se sont faits mercredi, c'est un peu maigre pour prendre part aux 24heures du Mans. Qu'importe, samedi matin, le Yart me libère et je suis dans le box du MPR pour essayer la 'MV Agusta' !!

Les mécaniciens en compagnie de 2 ingénieurs Italiens ont tenté de nouveaux réglages, et n'ont pu rejoindre leur lit qu'à 5h du matin ! Il y a bien longtemps que je dormais moi !!

David Fouloi teste et valide ces nouveaux réglages rapidement. Les mécaniciens sont ravis de ne pas devoir tout refaire. Je monte sur la moto, je suis bien averti que pour le moment la mise au point n'est pas parfaite, le meilleur chrono du team aux qualifs étant 1'44.680.

J'oublie donc mes roulages avec le Yart et repars de zéro. A quelques minutes de la fin du warm up je m'arrête. Le manager me renvoie en piste, en quelques tours, je suis proche des meilleurs temps, il veut ainsi me laisser un peu plus de temps.

1'44.42, dès mes premiers tours. Le team est content, et je relève le défi.

Je prends la place de 3^e titulaire sur la MV Agusta n°31.

David réalise le départ, suivi de Nicolas Trolard le second pilote. Je prends le guidon à 17h20.

Rapidement, je prends un rythme en 1'44 et descends progressivement jusque 1'44.188 mais surtout je remonte rapidement et approche du top 20.

Au guidon pourtant les choses ne sont pas si simple.

Mes chronos descendent certes, mais le plaisir n'y est pas. La tenue de route ne me plait pas du tout, la Yart me manque.

Je ne trouve aucun grip de ma roue arrière. Si physiquement je tiens le coup, mentalement, elle est très difficile à piloter.

Je ne sais jamais comment elle va réagir. Ma pensée va vers l'amortisseur arrière revenu à l'origine.

A froid lors du warm up celui-ci se portait bien, avec plus de 2 heures de courses, les choses ont changé.

Il est trop chaud et ne me donne plus du tout satisfaction.

Mon second relais ne s'améliore pas, pourtant, je me sens mieux, plus à l'aise, plus coulé, plus quoi !!!

Je suis parti avec une visière semi teintée et je me suis fait piéger par la tombée de la nuit.

Le prochain relais se passera mieux.

La fraîcheur de la nuit a fait redescendre la température de l'amortisseur.

Les chronos en profitent eux aussi pour redescendre mais pas comme je l'espérais.

Je me sens de mieux en mieux, et le grip du pneu devrait m'apporter une plus nette amélioration du chrono.

Mes inquiétudes se portent alors sur le moteur.

Un bruit de plus en plus important nous crève les oreilles au guidon de notre belle Italienne.

Il ne m'est plus indispensable de passer la 6 dans la ligne droite. Notre moteur perd peu à peu de sa puissance.

A l'issue de mon relais, le team est ravi de mes chronos et m'accueille sous des applaudissements.

On joue maintenant dans le top 20.

Je leur explique mes craintes, et leur associe les sensations d'une boîte à air démanchée.

Pas mal sur le coup puisque aux alentours de 4h du matin, lors de mon prochain ravitaillement, la casse de la boîte à air est annoncée. Changement de la boîte à air et je reprends la piste.

2 tours plus tard, me voilà de retour au box, embrayage HS.

Changement de l'embrayage et je repars. Très rapidement je retrouve mon rythme mais je ne comprends plus mon châssis, dans la courbe Dunlop, je perds complètement le contrôle de la MV.

Je ne chercherai plus longtemps, dans mon 4^e tour, au rétrogradage, la boîte de vitesse me lâche.

Ca craque de partout là dedans.

Quelques minutes de poussette et un changement de boîte plus tard, c'est maintenant David qui reprend le guidon.

3 tours et le moteur claque dangereusement. Des morceaux de boîte de vitesse ont été avalés, c'est l'abandon, moteur cassé.

En début de course, je ne me sentais pas d'aller jusqu'au bout et pourtant, une fois un comportement sain retrouvé, je commençais à prendre du plaisir au guidon de cette machine.

J'attendais impatiemment de retrouver la puissance moteur perdue par la boîte à air, pour enfin faire claquer le 1'43 qui me tendait les bras pendant la nuit !



J'ai passé une bonne semaine malgré notre abandon prématuré en course et je remercie beaucoup les gens venus me soutenir, Charlene venue pour la première fois me supporter (dans les 2 sens) sur une course d'endurance,

Phil Guérin qui m'a suivi et offert de magnifiques photos de cette épreuve,

le team Yart,

le team MPR, et tous leurs sponsors que j'ai pu rencontrer (MV Agusta France, Mc Donalds,).

On parle des 24heures du Mans, mais c'est le récit de 100 heures passées sur le circuit que j'ai pu vous livrer !

Alors félicitations au passage à tous les participants (pilotes, mécaniciens, teams manager, commissaires de piste,) de cette grande épreuve.

Photos by Phil Guérin et passionautomoto.