

# Racing

© 2008 Alain Lefebvre

**Production et éditeur**

Édition : Books on Demand, 12/14 rond-point des Champs Elysées, 75008  
Paris, France.

Imprimé par Books on Demand GmbH, Norderstedt, Allemagne.

ISBN-13: 9782810600618



**Alain Lefebvre**

**Racing**

**Le parcours tardif d'un passionné**

## **Table des matières**

La table des matières est vide car aucun style de paragraphe sélectionné dans l'Inspecteur n'est utilisé dans le document.



## Prologue

L'hésitation augmente en fonction des risques  
et proportionnellement à l'âge...

Ernest Hemingway

**A**vec cet ouvrage, j'ai voulu retracer mes différentes expériences en matière de compétitions mécaniques.

Mon but n'était pas seulement de faire un récit autobiographique de mes aventures sportives mais aussi et surtout d'analyser les ressorts qui ont rendu possible le parcours d'un passionné qui n'était pas particulièrement doué pour l'objet de sa passion.

Ce balayage de souvenirs me permet également de détailler ce qu'est le pilotage et la compétition et pourquoi on s'y brûle.

En effet, je ne me suis pas contenté de vivre ces différentes expériences mais j'ai toujours pris soin de prendre des notes<sup>1</sup> et de

---

<sup>1</sup> J'ai rédigé le chapitre "les années scalex" pratiquement en même temps que nous vivions les courses !

Les tous premiers textes remontent à 1975... J'avais pris l'habitude de rédiger un compte-rendu après telle ou telle expérience. Finalement, j'ai pu compiler ces notes dans une toute première version de "Racing" diffusée sur les forums de SimRacing. Devant le bon accueil des passionnés, j'ai réalisé que ces textes méritaient d'être publiés.

prendre de la distance par rapport à ces événements, d'en comprendre le déroulement.

Aujourd'hui, à votre tour d'en profiter en lisant entre les lignes : au-delà de mes expériences, c'est à un balayage de ce que sont les sports mécaniques et pourquoi ils nous fascinent que je vous invite.

Les photos qui permettent d'illustrer les différents chapitres de cet ouvrage sont consultables sur mon blog à <http://www.alain-lefebvre.com>, suivre le lien « mes livres »...

## I – la vocation

**J**'avais la vocation d'être pilote de course. Mieux que cela : j'étais définitivement persuadé que je serais champion du monde. Et pas un champion du monde comme les différentes catégories de sports mécaniques en fournissent chaque année... Non, je devais être LE champion qui allait marquer son époque et rester dans les tablettes comme Agostini l'avait fait en moto et Fangio en formule un, rien que ça !

Cette conviction profonde ne reposait évidemment sur aucun fondement. Je n'avais pas montré des dispositions particulières pour le pilotage ou la compétition (et d'ailleurs, comment l'aurais-je pu ?).

### **Un enfant poussif**

En fait, j'étais le petit dernier que mes deux grandes sœurs considéraient comme une « mauviette » ou une « poule mouillée » selon les jours parce que je n'étais pas capable de les suivre dans leurs jeux de garçons manqués. Il est vrai que j'étais plutôt poussif comme enfant, je n'étais pas particulièrement doué pour les activités physiques et je n'apprenais à faire du vélo que tardivement.

Peut-être est-ce en réaction à l'attitude moqueuse de mes grandes sœurs que je me suis alors rêvé un destin glorieux. Durant les années 1960 et 1970, la conquête spatiale battait son plein et de nombreux petits garçons voulaient être cosmonautes. Mais moi, c'était plutôt les images des 24 heures du Mans ou du grand prix de Monaco à

la télévision qui me fascinaient. C'est sans doute en regardant ces reportages que ma « vocation » s'est forgée.

### **Le boum de la moto en France**

Pourtant, c'est plutôt vers la moto que mes intérêts se sont d'abord précisés. Ma grande sœur Catherine était une passionnée de moto et achetait de temps en temps un nouvel hebdomadaire en vogue à cette époque : Moto Journal.

Au début des années soixante-dix, le monde occidental est saisi par la fièvre de la moto dans la continuation de la révolution culturelle de mai 1968. Les débuts de cette mode et de cet engouement pour les courses de moto ont été capturés par un film célèbre : Continental Circus de Jérôme Laperrousaz qui retrace la saison 1969 des courses de vitesse en suivant Jack Findlay, un pilote franco-australien. Lors de cette période, la grande vedette était Giacomo Agostini qui dominait sans partage le monde des grands prix.

Le coup d'envoi de la mode de la moto en France est donné avec l'organisation d'une course de vitesse à Rungis (sur les parkings du marché international !) en octobre 1972. C'est de cette époque que date mon premier vrai contact avec ce monde car Catherine s'était rendue sur place pour assister à l'épreuve. À partir de là, j'étais mordu et ce qui restait de mon enfance allait systématiquement être consacré à la préparation de ma future carrière.

### **Un apprentissage systématique avec les moyens du bord**

Je prenais les choses très à cœur et je voulais procéder très sérieusement. Ainsi, chaque fois que je sortais dehors avec mon vélo, c'était pour moi l'occasion d'affiner mes techniques de pilotage. À mes yeux, mon vélo n'était PAS une bicyclette mais plutôt une moto –hélas-dépourvue de moteur et que j'emmenais à la limite de l'adhérence dans les virages.

Imitant les positions des pilotes que j'avais pu observer dans

Moto Journal, je sortais le genou intérieur dans les virages en penchant mon vélo pour aller plus vite.

Alors que je passais des heures sur mon vélo, jamais je n'aurais consacré une minute à regarder la retransmission télévisée d'une course cycliste (le cyclisme était pour moi une discipline sportive sans intérêt, de même que la plupart des sports collectifs qu'affectionnent habituellement les enfants comme le football, surtout le football que je continue aujourd'hui à détester...). En revanche, je ne voulais manquer pour rien au monde le magazine « auto-moto » le dimanche matin à la télé.

Ma préférence allait naturellement aux courses de vitesse qui me paraissait ce qu'il y avait de plus noble. Mais je ne dédaignais pas pour autant le trial ou le moto-cross qui pouvaient compléter l'arsenal des talents nécessaires à un pilote de course. Ainsi donc, je pouvais passer quelques heures dans la boue d'un terrain vague pour recréer le théâtre des exploits et des affrontements de Joël Roberts et de Roger de Coster, les meilleurs crossmen des années soixante-dix. Je rentrais ainsi à la maison maculé de boue au désespoir de ma mère !

Ma recherche constante de la limite n'allait pas sans quelques conséquences douloureuses : je tombais très souvent. Mon vélo en portait de nombreuses stigmates et je ne compte pas le nombre de fois où j'ai déchiré mon pantalon au niveau des genoux. Mais mes exercices d'entraînement au pilotage avec mon vélo n'étaient que des palliatifs insuffisants, je voulais plus...

### **Première expérience motorisée : une conclusion malheureuse !**

Ma sœur Françoise avait un Solex 3800 bleu. Il s'agissait d'un engin typiquement français, une sorte de gros vélo doté d'un moteur qui entraînait la roue avant par l'intermédiaire d'un galet. La tenue de route était franchement mauvaise car le poids était concentré sur la partie avant de l'engin et, de plus, juché trop haut. Les performances étaient tout aussi médiocres car le moteur était peu poussé (la clientèle

visée concernait surtout les femmes) et l'entraînement par galet consommait une bonne partie de la maigre puissance disponible.

Pour tout dire, il s'agissait d'un équivalent dégradé de la 2 CV des deux roues mais cela ne m'importait pas : j'avais enfin un engin à moteur à ma disposition !

En fait, je n'avais pas l'âge légal requis pour utiliser un vélomoteur (il fallait avoir 14 ans) et je m'en servais donc en cachette de ma mère et de ma sœur. De toute façon, je ne voulais pas utiliser le Solex pour aller me promener avec mes copains : aucun intérêt. Ce que je voulais, c'était battre des records au guidon d'une machine de course. De toutes évidences, le Solex était vraiment très éloigné d'une machine de course mais quand on a 13 ans, l'imagination et la motivation comble largement l'écart.

Dans ma résidence, la circulation automobile était relativement faible et je pouvais donc me lancer dans des tentatives de record sur le « circuit » que je m'étais tracé. Je me chronométrais simplement en regardant la position de la trotteuse de ma montre. Un tour de mon circuit prenant moins d'une minute, il me suffisait de m'élancer – départ arrêté- au passage de l'aiguille sur le 12 et de regarder mon résultat en passant « la ligne d'arrivée ».

Ce mercredi d'avril 1973, je me sentais particulièrement en forme et capable de pulvériser mon record. Je fis un tour presque parfait tout le long du circuit et je freinais particulièrement tard pour la dernière épingle avant la fin du tracé et... Le trou noir.

Je n'ai gardé aucun souvenir de ce qui m'est arrivé et il n'y avait pas de témoin. Ce sont nos voisins qui m'ont ramassé inanimé sur le bord de la route car, évidemment, je ne portais pas de casque... Ma perte de connaissance était un symptôme de la gravité du choc et on m'amena à l'hôpital où le diagnostic établit une double fracture du crâne !

Je passais deux mois à l'hôpital avec la première semaine en immobilisation totale (une expérience assez forte pour un

adolescent...) mais je me remis bien et ne gardais pas de séquelles, même pas de maux de têtes fréquents dans ces cas-là. En fait, je me tirais miraculeusement bien de ma chute mais je n'étais pas conscient à cet âge de la chance que j'avais eu. Ma passion et ma motivation étaient intactes, simplement, je décidais de laisser le Solex de côté.

### **Un véritable expert... Sur le papier !**

J'achetais alors régulièrement Moto Journal et Sport Auto pour suivre les exploits des champions que j'admirais. En formule un, c'était la période des Stewart, Fittipaldi et Lauda. C'est pendant ces saisons que la formule un est progressivement devenue cette arène moderne que nous connaissons aujourd'hui. Les 24 heures du Mans constituaient déjà un rendez-vous incontournable et j'ai vécu avec passion l'épopée des Porsche 917 et la grande époque des trois victoires Matra avec Henri Perscarolo. À ce moment-là, c'est un film au cinéma qui m'a le plus impressionné, il s'agit du fameux Le Mans avec Steve Mac Queen. Je me souviens avec précision comment le hurlement strident du moteur de la Porsche de Steve Mac Queen dans la longue ligne droite des Hunaudières m'avait littéralement imprégné. Une sensation inoubliable que je n'avais de cesse de retrouver « en vrai ».

J'ai également des souvenirs très précis des reportages de Sport Auto sur les courses de la série Can-Am où, en 1972, s'affrontaient les monstrueuses Mac Laren M8 oranges de Marc Dohoune et la Porsche 917 Turbo de Georges Folmer. À quatorze ans, je n'étais pas un « fan » mais déjà un « expert » (ou du moins, je me considérais comme tel) capable de poser des questions techniques à mon voisin qui avait un petit passé de préparateur de voitures à Montlhéry.

Sans être trop capable d'expliquer pourquoi, la moto me paraissait bien plus accessible que le sport automobile en général et la formule un en particulier. Ici aussi, je devrais minutieusement tout ce qui passait à ma portée. Chaque Moto Journal était épluché et les

posters des champions couvraient presque complètement les murs de ma chambre !

J'ai vécu les saisons 1973, 1974 et 1975 des championnats du monde de moto à travers les pages de l'hebdomadaire Moto Journal. Je trouvais que les textes, les photos, la mise en page, le ton et les partis pris de Moto Journal étaient complètement en phase avec mon attente. Ce magazine était né avec la mode de la moto en France, c'était donc le petit nouveau face à la vénérable institution que représentait Moto Revue qui était présent en kiosque depuis toujours. Je trouvais que le ton et le style de Moto Revue étaient beaucoup trop « vieille France » pour me plaire. La passion est alimentée par des médias à la hauteur, avec Moto Journal, j'étais comblé !

Je me souviens que j'étais fasciné par l'épreuve des 200 miles de Daytona, au début de la saison en avril. Daytona combinait l'exotisme des USA avec le paroxysme de la vitesse absolue sur les pentes du « banking » (une partie de la piste empruntait un anneau de vitesse incliné appelé le banking). Agostini mais aussi Phil Read et Barry Sheene ont occupé le devant de la scène au milieu des années soixante-dix alors que Jarno Saarinen a été fauché trop vite pour rester dans les esprits.

Une nouvelle vague de pilotes français a commencé à prendre sa place avec Patrick Pons, Michel Rougerie et Olivier Chevallier. Mais c'est surtout Kenny Roberts (le père du champion du monde 500 cm<sup>3</sup> en 2000) qui a été mon pilote moto préféré. À mes yeux, Kenny Roberts personnifiait la détermination et la réussite. Cet américain avait réussi à s'imposer aux meilleurs Européens dès sa première saison sur le continent, une prouesse incroyable !

En dehors de mes « exercices » en vélo, j'ai eu un vécu surtout « intellectuel » de ma passion à travers la lecture des revues. Mais, je ne me contentais pas de rêver en lisant les reportages des magazines. À la manière des espions soviétiques qui décortiquaient les revues scientifiques occidentales pour récolter des renseignements utiles, je

tirais de mes lectures tout un enseignement technique que je comptais bien mettre à profit une fois le moment venu. Mes connaissances théoriques concernaient tout aussi bien la mécanique que le pilotage ou la tactique de course. En effet, je ne me contentais pas de rêver en apprenant les rebondissements des luttes entre les pilotes, j'essayais également de suivre l'évolution des techniques employées. Il m'arrivait même de faire des comparaisons entre le monde du sport auto et celui des grands prix moto.

### **Une croyance forte dans ma destinée**

En réalité, ces connaissances étaient bien trop théoriques pour être réellement utiles car je ne les consolidais pas par de la pratique. Par exemple, sur le plan mécanique, je connaissais (ou croyais connaître) précisément le fonctionnement des moteurs mais j'étais tout simplement incapable de procéder à un démontage... J'ai pu vérifier par la suite que je n'étais pas particulièrement doué pour la mécanique ni n'avait de goût marqué pour cela.

Ainsi donc, je ne vivais pas mes lacunes réelles et mon manque de pratique comme une insupportable perte de temps et prise de retard sur une carrière promise tant j'étais persuadé que même une imprégnation seulement intellectuelle était suffisante pour aider à ma « formation » de futur pilote. Donc, même tous ces éléments extérieurs qui se combinaient pour m'éloigner de mon destin tout tracé ne pouvaient ébranler ma conviction : quoi qu'il arrive, j'étais le meilleur pilote que le monde ait connu. Il ne s'agissait pas seulement d'une identification à ses héros que je projetais comme peuvent le faire tous les gamins qui brûlent d'une passion. Au-delà de l'identification banale, il s'agissait bien pour moi d'une préparation au destin qui, immanquablement, m'attendait.

Souvent, à l'origine d'une vocation précoce, on trouve des circonstances particulièrement favorables comme la proximité d'un circuit ou la présence de parents dans le milieu. Les parcours des

champions connus ont commencé tôt pour la plupart. Dès leur plus jeune âge, les enfants sont mis au guidon d'une mini-moto ou au volant d'un karting adapté et les parents participent au mouvement en accompagnant leurs fils sur les circuits pour suivre leurs progrès en compétition. Randy Mamola a commencé le moto-cross dès six ans, Michael Schumacher a été mis dans un kart très tôt. Kenny Roberts junior, Damon Hill ou Jacques Villeneuve ont, sans aucun doute, été influencés par la carrière et la réussite de leurs célèbres pères.

Dans mon cas, les circonstances n'étaient pas particulièrement favorables. Montlhéry était le circuit le plus proche de chez moi mais il s'agissait déjà d'un tracé vétuste où je ne me suis jamais rendu lors de mon enfance. Nous ne connaissions personne venant du milieu de la compétition et ma mère était épouvantée par mon inclination. Il serait injuste de dire qu'elle a combattu ma vocation mais elle ne pouvait y être favorable puisque cela représentait à ces yeux l'inverse d'une carrière souhaitable pour son fils chéri.

Ceci dit, soyons clairs, que les circonstances soient favorables ou pas, les vrais champions émergent toujours. Je n'ai jamais cru que je devais à un quelconque « manque de chance » de n'être pas devenu ce que j'imaginai être au départ. Même pauvres, même déjà âgés, les exemples de Graham Hill ou de Jacques Laffite sont là pour nous rappeler que tous les champions n'ont pas tous débutés très jeunes et entourés de parents fortunés attentifs à leur réussite en compétition.

J'ai toujours été persuadé que, quels que soient les obstacles, l'apprenti champion devait en triompher sans coup férir et, forcément, son talent trouvait toujours son terrain d'expression lui permettant de s'imposer à tous. Stewart a eu l'occasion de dire que la trajectoire d'un vrai champion était toujours exceptionnelle et irrésistible. Évidemment, je pensais bien que cette règle s'appliquait aussi à moi et, même si je n'avais encore rien prouvé, mon avenir en compétition ne pouvait être que radieux.

### **Nouvelles expériences motorisées : quelques progrès**

En 1975, ma sœur Catherine avait enfin pu s'acheter sa première moto, un Honda 125 CB K5. Bien qu'il ne s'agissait que d'une 125, elle me paraissait énorme quand Catherine m'a permis de l'essayer. D'abord apprendre à manier l'embrayage pour arriver à faire ne serait-ce quelques mètres sans caler. Ensuite, passer quelques vitesses pour aller à une allure formidable pour mes quinze ans. Cette première expérience fut enthousiasmante pour moi.

C'est donc avec la Honda de Catherine que je pus faire mes tous premiers pas en moto mais il s'agissait encore de quelques tentatives très limitées : juste quelques centaines de mètres sur un parking...

Un de mes copains, Jérôme, avait une mobylette au top-niveau de l'époque : une Peugeot 103 orange qui avait vraiment belle allure, rien à voir avec le Solex préhistorique de Françoise. Grâce au 103 de Jérôme (qui, lui aussi, était un passionné des grands prix de vitesse moto), j'ai commencé à éprouver le frisson du pilotage d'un engin à moteur dans des conditions acceptables. Nous allions tourner sur le parking de l'hippodrome d'Evry les jours où il n'y avait pas de courses de chevaux (et donc, lorsque le parking était désert). Ce parking était idéal car, contrairement à un parking de supermarché, celui-ci était bien délimité avec des rangées de verdure qui permettait de « tracer » des circuits sinueux où nous nous chronométrions à tour de rôle.

À ce petit jeu, je me révélais plutôt meilleur que Jérôme ce qui était encourageant. En réalité, c'était même le tout premier signe d'un quelconque talent en la matière. Mais je ne pris pas cette petite confirmation comme un signe rassurant car je n'étais alors pas du tout inquiet !

J'avais la foi qui vient du vide : même sans élément ou circonstance allant dans mon sens, j'étais toujours complètement convaincu que j'étais « un roi de la piste »...

Ce challenge privé pris fin le jour où je fis une grosse chute avec le 103. Heureusement, les dégâts matériels étaient minimes et je portais

alors le casque de Jérôme (l'accident en Solex m'avait au moins appris quelque chose).

J'avais fantasmé au guidon de mon vélo, à peine effleuré la moto de ma sœur et juste commencé à foncer avec le 103 de Jérôme... Un bilan plutôt maigre pour un adolescent qui rêve d'exploits sur les circuits du monde entier !

Pourtant, dès cette période j'allais pouvoir me frotter sérieusement à la compétition mécanique sur circuit grâce à une forme qui peut prêter à sourire mais que nous prenions très au sérieux : les courses de Scalextric...

## II – les années Scalex

**G**râce à Denis Laxenaire, un de mes copains, j'ai pu participer à des centaines de courses de Scalextric organisé chez lui et qui réunissait une bonne partie des adolescents de ma résidence. Ces courses qui constituaient de véritables championnats, bien encadrés, se sont déroulées de 1974 à 1979 (je suis né en 1960, donc, c'était en plein dans ma période ado et post-ado).

### **Le principe des courses de Scalextric**

Tout le monde connaît le principe des circuits automobiles miniatures proposé par des fabricants comme Scalextric<sup>2</sup> : les voitures, animées par des petits moteurs électriques, parcourent des pistes en plastiques en étant guidé par un rail creux. Ce rail sert aussi à l'alimentation en courant électrique des moteurs. Le pilotage paraît simple : il suffit d'accélérer en envoyant plus ou moins de puissance électrique par l'intermédiaire d'une poignée actionnée par le pouce ou l'index selon les modèles. On freine en relâchant complètement la poignée et on n'a pas à s'occuper de la trajectoire de la voiture qui suit

---

<sup>2</sup> Il est amusant de constater que la marque « Circuit 24 » est encore associée dans les esprits des gens à ces courses sur circuits automobiles miniatures alors que cette marque a disparu des rayons depuis bien longtemps. Scalextric est actif sur ce créneau depuis maintenant bien des années mais, rien à faire, c'est encore Circuit 24 qui est nommé spontanément...

fidèlement le tracé du circuit grâce à un guide qui se fiche dans le rail central.

Décrit ainsi, cela paraît simple et même, dépourvu de difficulté et donc d'intérêt. En fait, le pilotage de ces engins est très fin et il est assez difficile d'aller vraiment vite sans sortir de la piste. En effet, si vous abordez un virage avec trop d'élan, la voiture va partir en tête-à-queue autour de l'axe du guide et ce dernier va sortir du rail. La sortie de piste est la sanction habituelle d'une mauvaise évaluation du freinage nécessaire avant chaque virage ou presque.

Toute la difficulté de ce type de pilotage consiste donc à doser avec précision les périodes de freinage avec celles où il faut accélérer. Le rythme, la vitesse de réaction, la finesse de dosage, tout intervient pour déterminer un pilotage harmonieux, efficace et qui donne de bons temps au tour.

Si vous freinez trop ou trop tôt, votre voiture va s'arrêter avant le virage et vous perdrez du temps. Si vous freinez trop tard ou pas assez, la sortie de piste survient immédiatement occasionnant une grosse perte de temps. Une fois la voiture entrée correctement dans le virage, il faut réaccélérer tout en dosant l'apport de puissance car on ne peut remettre « à fond » aussitôt après avoir freiné, ce serait trop simple (car la voiture va se mettre à glisser du train arrière, se mettre en travers en pivotant autour de son axe et, une fois arrivée en butée de l'axe du guide, va sortir du rail). Il faut attendre la sortie du virage pour pouvoir vraiment accélérer fort.

Je ne viens ici de décrire que les principes de bases du pilotage quand on est seul en piste. Avec d'autres voitures sur les pistes voisines, le « jeu » se complique encore car il faut éviter les contacts qui dégénèrent le plus souvent en accrochages et qui se terminent en sorties de piste. De plus, les courses sont longues et il s'agit alors de tenir jusqu'à 100 tours ou plus en minimisant les erreurs tout en allant le plus vite possible.

Même si tout cela vous paraît bien rudimentaire, il s'agissait

quand même de pilotage car on y retrouve toutes les notions fondamentales : estimer, doser, réagir vite, chercher la limite, tenir la cadence, savoir doubler au bon endroit, etc.

### **Denis, despote éclairé des ados du quartier**

Denis faisait les choses très sérieusement car il faut dire qu'il en avait les moyens. Fils unique de parents aisés, intelligent et tenace, il savait mettre tous les atouts de son côté afin d'obtenir ce qu'il voulait. Il avait trouvé dans ces courses sur petits circuits le moyen de fédérer autour de lui tous les autres garçons de son âge et de se mettre en valeur dans un contexte de compétition mécanique, contexte qui nous fascinait tous.

Denis avait acheté de nombreux éléments de pistes Scalextric qui nous ont permis de construire un grand circuit à quatre voies. Chaque piste était équipée d'un compte-tours « électronique » plus ou moins fiable. Ces compte-tours nous ont causé pas mal de soucis mais il n'y avait pas de moyens alternatifs pour mesurer équitablement les performances.

Le circuit était installé dans le grand garage de la maison de Denis, une pièce d'au moins 30 m<sup>2</sup>. La piste était posée sur un châssis en bois raccordé à des poulies ce qui permettait de remiser le circuit au plafond du garage quand nous ne nous en servions pas.

Denis avait également une demi-douzaine de voitures Scalextric à disposition des compétiteurs mais les plus mordus d'entre nous avaient acheté leurs propres voitures que chacun préparait avec attention, essayant de trouver le petit plus qui l'aiderait à faire la différence.

### **Les championnats des vacances**

À chaque vacance scolaire, Denis organisait une série d'épreuves rassemblées en un championnat. Le principe était simple et calqué sur ce que nous savions des grands prix : chaque course donnait droit à

une distribution de points à ses participants selon les résultats obtenus (avec un barème vaguement inspiré de celui en vigueur en F1 à cette époque, soit 9 points au premier, 6 points au second, 3 points au troisième et 1 point seulement au quatrième). Chaque championnat consistait en une collection de douze à quinze courses et on arrivait à boucler 3 courses par jour, les bons jours.

Tout de suite, ces championnats sont devenus des événements très importants pour nous. Entre les vacances, nous en parlions ensemble et on continuait à organiser des séances d'essais chez Denis afin de ne pas perdre la main (Denis, lui, pouvait tourner autant qu'il le voulait et ce n'était pas un mince avantage...). Pour moi, ces courses étaient bien plus qu'un passe-temps entre copains, elles sont vite devenues une véritable passion à laquelle je me consacrais avec ferveur. Disposant d'un petit circuit chez moi (rien à voir toutefois avec la débauche de matériels que pouvait aligner Denis), je bricolais inlassablement mes voitures afin de grappiller un avantage, même minime.

Je trouvais là un terrain d'expression pour mes théories mécaniques. Une fois que je me suis aperçu que l'aérodynamique n'avait aucune influence sur les performances, je me suis concentré sur la répartition du poids, les dimensions des châssis et l'amélioration du rendement des moteurs. Malheureusement, mes expérimentations hasardeuses ne débouchaient jamais sur rien de probant et j'obtenais toujours de meilleurs résultats en repartant d'une voiture restée dans son état d'origine. Un peu plus tard, je refis l'erreur de vouloir trouver un avantage technique par la recherche et le développement quand je participais à des courses de slot-racing sans plus de réussite. Ces échecs m'ont finalement bien servi car ils m'ont permis de comprendre les limites de cette approche et de comprendre qu'il valait mieux rester « classique » quand j'ai abordé le Karting...

## **Un premier championnat tronqué**

Lors du tout premier championnat que nous avons organisé avec Denis, nous manquions d'expérience et nous fîmes des erreurs grossières. Ainsi, nous changions le tracé du circuit à chaque course afin de faire varier les difficultés. Si le principe pouvait en théorie se comprendre, la pratique concrète rendait la tâche bien trop contraignante : nous passions plus de temps à assembler les tracés qu'à tourner. Du coup, les circuits n'étaient jamais tout à fait au point et nous les maîtrisions jamais complètement.

Autre grosse erreur, nous avons décidé qu'une sortie de piste était éliminatoire. C'était même pire que cela : en clair, on avait plus le droit de toucher aux voitures une fois le départ donné !

Encore une règle beaucoup trop contraignante qui avait pour but initial d'éviter de nous voir courir autour du circuit pour remettre nos voitures dans le rail après une erreur. Le but était aussi de « corser » la difficulté. Pour l'avoir vécu, je peux vous assurer que c'était bien le cas : il était terriblement difficile d'arriver à éviter la moindre erreur durant toute la durée d'une épreuve. En conséquence, les courses n'étaient pas de véritables affrontements où les concurrents se donnaient à fond mais plutôt une épreuve pour les nerfs, une course par élimination où seul le plus raisonnable et le plus chanceux tirait son épingle du jeu...

Nous ne sommes pas allés au terme prévu du premier championnat car nous avons arrêté les frais au bout de sept courses seulement vu les conditions. Sur ces sept courses, j'en remportais trois mais c'est quand même Denis qui enleva, de peu, la « couronne » de ce premier affrontement en étant plus régulier.

À cette occasion, Denis se révéla tel qu'il sera toujours : apprenant vite, comprenant tout de suite les points importants, maîtrisant rapidement les compétences clés et ne laissant rien au hasard pour réduire l'opposition. Il n'était pas spécialement doué pour le pilotage des Scalex mais il n'était pas maladroit non plus. En revanche, Denis affichait une motivation et une détermination inhabituelle chez un garçon de cet âge. Denis savait ce qu'il voulait et ce qu'il voulait,

c'était gagner. Gagner sur tous les terrains et dans toutes les occasions.

Pour Denis, gagner était plus qu'un souhait ou qu'une volonté, c'était presque une obligation qu'il s'imposait à lui-même. Ensuite, pour atteindre cet objectif obligé, il usait de tous les moyens à sa disposition, même des moins sportifs. Sur le moment, nous supportions mal sa domination car nous sentions bien qu'elle résultait de l'emploi de ruses à la limite de la tricherie. Cependant, nous n'avons jamais été en mesure de le prendre « la main dans le sac », il était bien trop malin pour se faire piéger.

Cependant, cette domination, pour écrasante qu'elle soit, m'a finalement été bien utile. En effet, avec Denis comme adversaire principale, j'avais là une épreuve considérable à remporter, une vraie montagne à gravir !

Si, au final, je parvenais à vaincre Denis sur son propre terrain, alors il n'y aurait plus d'adversaire qui puisse m'impressionner. Au bout du compte, je suis arrivé à mes fins et cette victoire contribua à me donner une grande confiance en moi.

### **Les championnats prennent leur vrai visage**

Dès le deuxième championnat nous sommes revenus à des dispositions plus réalistes : nous gardions le même tracé pour l'ensemble des épreuves et on avait le droit de remettre sa voiture en piste (mais seuls les pilotes en course avaient le droit d'intervenir sur leurs voitures). Dans ces conditions, le pilotage à la limite et les courses acharnées redevenaient possibles. Ce n'est pas pour autant que la hiérarchie entre nous s'en trouva modifiée : Denis resta devant et nous nous bagarriions pour les miettes !

Dans la meute des opposants de Denis, j'étais quand même celui qui tirait le mieux son épingle du jeu : de ce second championnat, je ne participais qu'à huit courses sur quinze mais je parvins tout de même à en enlever deux. Bilan un peu plus favorable encore pour le championnat suivant car, même si je n'ai pas été pas très assidu

(seulement sept participations sur quinze courses), j'augmentais sensiblement mon taux de succès (quatre victoires).

Je ne rapporte ici que les victoires car j'ai également accumulé un lot encore plus fourni de secondes places derrière l'inévitable Denis. Car pour gagner, il fallait d'abord et encore battre Denis.

Pour situer l'intensité de notre lutte, voici un bref récit d'une de ces courses<sup>3</sup>.

### **Enfin une victoire nette**

Durant l'été 1976, ma mère m'envoya en Angleterre afin de perfectionner mon anglais (vacances classiques pour les jeunes garçons aisés que nous étions, sans même nous rendre compte des avantages de notre condition !). J'en profitais surtout pour ramener des voitures Scalextric qui n'étaient pas commercialisées en France... Il s'est trouvé que ces modèles étaient très compétitives et me voici alors doté d'un avantage inédit.

Treizième manche du championnat (j'ai manqué les premières manches justement à cause de mes vacances dans le Kent...) ; les quinze premiers tours d'une course qui en compte cinquante furent le théâtre d'un affrontement très serré entre Denis et moi. Nos voitures restaient soudées ensemble sans que l'une parvienne à décrocher l'autre, parcourant le circuit à toute vitesse et avalant les attardés sans ralentir. Le rythme était très élevé, à chaque sortie de virage, les trains arrières de nos voitures fouettaient la piste nerveusement avec un bel ensemble. Nous étions tous les deux au maximum de nos capacités, nous donnant à fond dans ce duel.

---

<sup>3</sup> Tout au long de ces années, j'ai gardé des notes écrites de ces « événements » : compte-rendu de course, notes de mise au point, temps au tour, positions heure par heure dans les courses d'endurances, etc. De tous, j'étais le seul à faire cela mais les autres aimaient que je leur lise mes comptes-rendus, surtout quand il s'agissait d'une course d'endurance particulièrement longue et difficile où les participants et les péripéties avaient été nombreuses...

Nous pilotions ainsi à fond absolu pendant une dizaine de tours comme on le fait jamais lors des vraies courses. On garde habituellement une petite marge de sécurité afin d'éviter les sorties de piste qui font perdre trop de temps. Mais là, il n'était plus question de prudence, il fallait absolument s'imposer à l'autre. Je pilotais vraiment à la limite tout en sachant parfaitement que Denis faisait pareil, toute notre volonté était tendue dans le seul but de faire passer sa voiture devant celle de l'autre. Nous ne prononcions pas un seul mot et on entendait que les bruits de nos voitures sur la piste ainsi que les raclements des gâchettes des poignées d'accélérateurs.

Puisque nous ne parvenions pas à nous distancer, l'issue de ce duel allait forcément se trouver dans le premier qui allait commettre une faute. Ce fut Denis qui sorti le premier et je pus alors prendre une petite avance que je gardais jusqu'au bout. Je remportais alors ma troisième victoire consécutive<sup>4</sup>, c'était du délire, même mes camarades fêtèrent cette victoire qui n'était pourtant pas la leur, Yaouh !

De plus, je me souviens que nous poussions l'imitation des grands prix de F1 jusqu'à mettre en scène la cérémonie du podium avec une grosse couronne de lauriers<sup>5</sup> pour le vainqueur et arrosage avec une bouteille de limonade bien secouée !

Après cette « remise de prix », nous finissions généralement à la piscine de la résidence pour nous « rincer » et pour clore la journée sur une note différente. Une enfance bien rude dans un contexte difficile, n'est-ce pas ?

---

<sup>4</sup> Lors de ce championnat (le 4<sup>e</sup> du genre), je ne participais qu'à neuf courses et je remportais quatre victoires.

<sup>5</sup> Je me souviens bien de cette couronne que nous passions au cou du vainqueur puisque c'est moi qui l'avais fabriqué avec deux pneus de vélo entourés de papier d'aluminium et décoré d'un ruban de satin. Ainsi, cette « couronne du vainqueur » ressemblait assez fidèlement à celle utilisée à cette époque pour le grand prix d'Allemagne (*Gross Priess von Deutschland* !). En tout cas, elle nous convenait parfaitement...

### **Un titre au goût amer**

Je m'étais enfin affranchi du « complexe Denis », même si mes nouvelles voitures m'y avaient bien aidé, j'étais vraiment heureux d'avoir passé ce palier. Le championnat suivant s'annonçait bien puisque je remportais les deux premières manches en dépit d'une farouche opposition de Denis qui était toujours au top-niveau. Les manches suivantes me furent presque aussi favorables puisque soit je gagnais, soit je terminais second. Si fait que je comptais enfin de l'avance au classement à la moitié au championnat pour la première fois depuis le début de nos affrontements.

La suite fut moins riante car le nombre de participants à nos courses augmentait avec le succès de nos épreuves. Nous étions désormais contraints d'organiser des séances de qualifications chronométrées avant les courses pour déterminer qui pouvaient s'aligner et qui étaient recalés. Le problème venait de nos mesures qui n'étaient pas vraiment précises et chaque chrono pouvait être contesté. Je me retrouvais plus d'une fois du côté des non-qualifiés alors que j'étais certain d'avoir signé un bon temps, d'où des réclamations qui transformèrent nos épreuves en disputes sans issues...

En fin de compte, Denis décida que le championnat s'arrêtait là (après la neuvième manche) et que j'étais déclaré champion ex aequo avec lui comme l'indiquait alors le décompte des points. Ce titre longtemps attendu et durement acquis me laissa un souvenir désagréable car on pouvait croire que Denis m'accordait une faveur alors que j'avais largement dominé pendant toute la saison.

Je fis encore quelques courses dans deux championnats augmentant encore un peu mon quota de victoires mais le ressort était cassé et cela ne m'amusa plus (entre-temps, évidemment, j'avais fini par grandir un peu aussi...). Au final, j'avais participé à quarante « grands prix » et j'en avais remporté quinze soit à peu près une course sur trois (je ne tiens pas compte des secondes places qui furent très

nombreuses), une moyenne satisfaisante car si Denis comptait bien plus de victoires (au moins trois fois plus), il avait participé à presque toutes les courses (soit au moins une centaine de « grands prix »).

Le personnage de Denis revient continuellement dans ces souvenirs car il est vraiment au centre de toute cette période. J'ai toujours eu du mal à éprouver vraiment de l'amitié pour lui car il était bien trop égoïste et bien trop arriviste pour que nous ne soyons pas tous effrayés par ce qu'il était. Physiquement, Denis était de petite taille mais de corpulence normale, son visage ressemblait à celui de Didier Pironi<sup>6</sup> ou de Timo Salonen<sup>7</sup>, il était moins joufflu que Salonen mais portait des lunettes comme lui (alors que Pironi n'en portait pas).

En fait au sein de son microcosme de copains, Denis avait, sans le savoir, réunit les cinq composantes du vrai champion de sport mécanique : un matériel performant, un entraînement de titan, une rage de gagner, une patience et une régularité hors pair. Et aussi bien sûr une grosse dose de chance.

Son matériel était certes performant puisqu'il pouvait souvent se permettre d'acheter 3 ou 4 moteurs pour en sélectionner le meilleur, de même avec ses voitures qu'il achetait généralement par paire. Cependant, ce n'était pas un passionné de mécanique et, comme je l'ai déjà indiqué il préférait bien souvent courir sur du matériel d'origine non modifié, qui lui donnait une fiabilité maximale. L'expérience, ou peut être l'intuition, lui avait montré que, dans cette discipline qu'était le Scalectrix, une heure passée à s'entraîner valait bien trois heures passées à modifier la mécanique. Sans le savoir, il avait mis le doigt sur le point déterminant du Scalectrix : la différenciation obtenue à partir

---

<sup>6</sup> Didier Pironi : pilote Français de F1 des années 70/80 qui termina sa carrière sur un grave accident en 1982 alors que le titre de champion du monde sur Ferrari lui semblait promis...

<sup>7</sup> Timo Salonen : pilote Finlandais de Rallyes dans les années 80, il fut champion du monde sur la Peugeot 205 turbo 16

de modifications mécaniques était beaucoup trop faible pour y consacrer du temps. Il consacrait ainsi la majeure partie de son temps libre à s'entraîner, sur tout type de voiture, et plus particulièrement sur la voiture qu'il avait désigné comme son mulet. On ne voyait presque jamais sa voiture de course. Jouant à fond la carte psychologique, il ne dévoilait cette fameuse voiture que le jour de la course. Parfois cependant quand on passait tardivement devant le garage de ses parents (ou était installé le circuit), il n'était pas rare de voir de la lumière... Et en effet on le trouvait en train de s'entraîner avec sa vraie voiture et un copain qui lui servait de lièvre.

Le résultat était dans la logique de tous les champions, il était souvent intouchable sur une course, même si la pôle lui échappait parfois ou s'il se trouvait en difficulté pendant les premiers tours.

En effet, quand venait le jour de la course, il savait qu'au Scalextric, comme dans tous les sports mécaniques, celui qui fait le trou dans les 10 premiers tours prend souvent le contrôle et dirige tranquillement la course. Ainsi, fidèle à cette tactique, il faisait extrêmement attention à éviter tout accident pendant ces tours cruciaux (et Dieu sait si la tension ambiante provoquait des accidents dans les premiers tours...), et prenait tranquillement le large sans se faire entendre. Au bout d'une dizaine de tours, s'il n'était pas sorti, il avait pratiquement course gagnée... En effet ce n'était pas non plus sa mécanique qui pouvait le lâcher puisqu'elle était d'origine. Les autres jouaient alors pour la seconde place, il pouvait relâcher son rythme. Finalement les seuls qui pouvaient prétendre lutter sans craquer psychologiquement étaient ceux de son âge (dont je faisais parti), tellement les 2 ans de plus que nous avions sur les autres étaient révélateurs : maturité, patience, ténacité, et passion contrôlée jouaient en notre faveur.

Mais il faut reconnaître, malgré son caractère un peu despotique et perfectionniste (ou sans doute grâce à ce caractère), que sans Denis nous n'aurions jamais réussi une telle entreprise. Il a en effet réussi à

nous faire focaliser pendant 6 ans sur le Scalextric, à nous entraîner dans sa vision, à nous motiver pour des projets et des circuits encore plus grands et mieux aménagés (à la fin il y avait 6 voies sur plus de 20 mètres de développements, des comptes tour électroniques fabriqués à l'aide de machines à calculer, etc.), à organiser chaque année plusieurs championnats et une course d'endurance de 24 heures, et surtout... À réussir à jouer d'assez de diplomatie, d'autorité et d'influence pour faire en sorte qu'une bande d'adolescents mette de côté ses rancœurs et ses inimitiés (et il y en avait à cet âge-là) pour se retrouver autour d'une même passion pendant 6 ans. Vingt-cinq ans après, aucun d'entre nous n'a oublié cette période-là, pendant laquelle, à l'âge où se forment les personnalités, nous avons tous un seul et même but commun : gagner.

### **L'épopée des courses d'endurances**

En plus des courses de type « grand prix » pour les championnats (des courses relativement courtes sur des voitures de type formule un), nous avons également organisé quelques courses d'endurances s'étalant sur plusieurs heures. Nous avons commencé par une course de six heures en individuel (c'est-à-dire que chaque participant était seul dans son équipe, pas de possibilité de relais entre plusieurs pilotes!).

Nous avons décidé que la première partie de la course serait disputée dans des conditions d'obscurité et, pour la première fois, nous utilisions des petites ampoules venant d'une guirlande de Noël en guise de phares. Cela fonctionnait mais l'intensité de l'éclairage variait avec l'intensité du courant envoyé au moteur... En clair, plus on allait vite et plus cela brillait mais à chaque freinage, la voiture retournait dans le noir et on passait alors chaque virage avec un faible lumignon qui permettait juste de situer où se trouvait la voiture. Avec un peu d'entraînement, on s'en sortait assez bien.

### **Six heures seul aux commandes**

Cette première course de longue haleine fut l'occasion d'une formidable bagarre entre Denis, Olivier et moi. Lors de la première demi-heure de l'épreuve, nous nous tenions dans une fourchette de seulement douze tours d'écart. Mais, en passant sur le pont, ma voiture (une réplique de Fort GT 40) fit une embardée à gauche : je venais de perdre la roue arrière droite !

Le temps de retrouver la roue (dans le noir !), de renforcer l'axe moteur, de réparer et de repartir, Denis et Olivier avaient pris une large avance sur moi.

Une fois la lumière revenue, j'entrepris de rattraper mon retard et, à 2 h 30 de la fin, je n'avais plus que cinquante tours de retard sur Denis. Olivier avait abandonné entre-temps suite à divers problèmes. La fin de course fut pénible car nous étions épuisés : six heures durant, seul aux commandes, c'est la limite de ce que pouvait endurer chacun de nous !

À la fin, vraiment, tout le monde avait hâte que cette course se termine.

Un an après, nous voulions refaire une course d'endurance mais pas question de refaire six heures tout seul : l'expérience nous avait montré que la fin de parcours était trop dure pour que l'épreuve garde son côté « fun ». De plus, avec notre formule individuelle, il manquait la dimension équipage propre aux courses d'endurance qui repose sur la notion de relais entre les pilotes.

### **Une course de 12 heures par équipes**

Donc, nous avons mis sur pieds une course de douze heures par équipes de deux pilotes. Mon coéquipier était un des nombreux cousins de Denis, gentil mais complètement inexpérimenté. Le début de la course commença mal pour nous puisque, au top du départ, notre Ford GT refusa tout net de démarrer !

Nous perdîmes près de vingt longues minutes à la faire marcher

de nouveau correctement (un problème de tresses d'alimentation) avant de pouvoir rentrer dans la course pour de bon. Évidemment, à ce moment-là, nous étions derniers mais heureusement, la suite fut plus satisfaisante... Alors que nous nous lançions la poursuite de nos concurrents, les casses mécaniques s'échelonnèrent au fil des heures tout en nous épargnant (il faut croire que notre départ manqué était un « impôt » suffisant...). L'équipe de Jérôme puis celle d'Olivier subirent un bris de transmission. Ce type de casse était le plus redouté et était facile à reconnaître : la voiture commence à émettre un bruit grinçant à chaque accélération. D'abord ténu puis de plus en plus présent jusqu'à ce que la transmission refuse tout service. Comme le remplacement de cet élément est une opération longue, notre position passa naturellement de la quatrième à la seconde place.

L'équipe de Denis fut exempte de tout problème et il resta un solide leader de bout en bout. Les trois dernières heures étaient disputées de nuit car notre expérience des petites lumières nous avait enthousiasmés et nous voulions revivre cela. Avec l'obscurité on sentait que la course tirait à sa fin et la seconde place nous paraissait promise lorsque le danger vint de l'arrière sous la forme d'Olivier qui remontait sur nous à toute vitesse... J'ordonnais donc à mon coéquipier de me laisser terminer les derniers relais seul en piste car c'était selon moi la seule façon de sauvegarder notre position. Ce n'était pas très gentil comme attitude mais cela fut efficace car je parvins à contenir la remontée d'Olivier et je franchis la ligne d'arrivée avec seulement cinq tours d'avance... Cinq tours de différence au bout de douze heures de course, ce n'est vraiment pas grand-chose. Olivier était absolument furieux de ce dénouement car il avait jeté toutes ses forces dans la bataille. Je le comprenais bien car, à sa place, j'aurais été fou d'être battu pour si peu !

### **Des courses de 24 heures !**

Le nouveau circuit installé dans le grenier de la nouvelle maison

des parents de Denis était encore plus grand que l'ancien et doté de six pistes au lieu de quatre. Après nos expériences de 6 et 12 heures, nous sentions que nous étions prêts pour le grand saut, le « Graal » des courses d'endurance : 24 heures, la durée mythique des grandes épreuves (Le Mans, Spa, Daytona). Cette première édition des 24 heures de Mennecey eu lieu pendant l'été en août 1978 mais, malheureusement pour moi, je venais d'avoir un accident de moto qui m'avait brisé le fémur droit (en juin de la même année) !

Résultat, je ne me déplaçais qu'avec des béquilles et j'étais physiquement très affaibli. Normalement, toute participation à quelque épreuve que ce soit m'était formellement interdite, encore plus s'il s'agissait d'une course d'une journée complète. Il faut dire que j'étais assez mal en point : presque incapable de me déplacer seul (je n'étais pas encore très adroit avec mes béquilles et j'avais interdiction absolue de poser le pied gauche au sol), me fatiguant rapidement et souffrant encore de plaies et de contusions. Pourtant, ma décision me semblait évidente : bien sûr que j'allais participer, pas question de manquer cela alors que nous avions tous rêvé du jour où nous pourrions enfin faire une course de 24 heures...

Pour me mettre en condition, mon kiné me prodigua juste avant la course des massages censés retarder l'apparition des courbatures. Pour arranger le tout, il se trouve que je suis tombé malade quelques jours avant le week-end de la course et j'avais un flegmon de poitrine qui me donnait une forte fièvre.

Pour la course, je faisais équipe avec Thierry Eon et nous courrions sur une réplique de l'Austin Mini que j'avais acheté par fantaisie. Cette voiture n'était pas du tout adaptée à ce type de course et vraiment pas compétitive face aux prototypes utilisés par les autres équipes. Avec son châssis court et ces petits pneus, notre Austin offrait une tenue de route catastrophique : impossible d'attaquer, il fallait enrouler les virages comme sur des œufs. Le centre de gravité était situé trop haut et la dimension réduite du châssis réduisait trop l'inertie

polaire ce qui provoquait des réactions trop vives pour être facilement contrôlables.

Pourtant, nous réussîmes l'exploit de prendre la tête pendant la première heure de cette course mémorable mais cela ne pouvait durer. Nous étions dépassés sur le plan des performances pures mêmes avec les prodiges de pilotages que nous fournissions pour compenser. Les relais de nuit furent vraiment terribles et mon piètre état physique se fit sentir : tout juste s'il ne fallait pas me porter jusqu'à un lit entre mes relais !

Heureusement, les parents de Denis, plus conscient de mon état que moi, firent bien les choses et veillèrent sur moi... Par miracle, j'arrivais à tenir le coup. La mini n'allait pas vite mais au moins, elle était fiable, nous pûmes ainsi rallier l'arrivée sans souci à la 3<sup>e</sup> place. Ce qui n'était pas mal vu notre potentiel de performances mais qui représentait quand même une maigre performance en regard des efforts fournis.

Bon, il était clair que participer à cette course n'était PAS une décision raisonnable. Alors, cet acharnement à courir n'était-il qu'un caprice d'adolescent attardé ?

Même encore aujourd'hui, je ne peux pas le voir comme cela. Tout d'abord, on ne peut pas attendre d'un gamin de 18 ans d'être raisonnable. Ensuite, j'étais vraiment passionné et la passion est un moteur puissant qui vous fait franchir la plupart des obstacles.

## **24 heures, deuxième et dernière**

Un an après la première édition, nous voilà réunis de nouveau pour une nouvelle course d'une journée complète. Cette fois, je fais équipe avec Chris, ma petite amie de l'époque que j'avais rapidement formé au rudiment du pilotage d'une scalex. Au lieu de la calamiteuse Mini, nous disposons d'une Ford « longue queue » très performante qui nous donnait des chances de l'emporter, en tout cas, nous partions confiant.

Sur le circuit à six voies, chaque équipe changeait de piste toutes les quatre heures afin que chacun soit passé sur chaque voie. Les premières heures se déroulèrent relativement bien puisqu'en comptant le handicap de débiter sur la voie la moins bonne du circuit (il y en a toujours au moins une !) nous étions en 4<sup>e</sup> position avec peu de retard sur les leaders.

La suite fut moins heureuse puisqu'il fallu changer de transmission et le moteur nous causa bien des soucis. Pendant une heure et demie, ce fut une vraie succession de problèmes mécaniques qui nous fit rétrograder en 6<sup>e</sup> et dernière place, une vraie Bérézina !

Pas découragés pour autant, pendant toute la nuit Chris et moi tournions sur un rythme élevé pour rattraper notre retard. Pendant ce temps, la course se jouait entre trois équipes : celle de Denis associé avec Fred (Denis, toujours là pour la victoire...), l'équipe d'Olivier Benel associé avec Gilles et celle de Jack Mandart associé avec Charles.

Jack et Charles vont se casser les dents sur la piste bleue (celle où nous avons débuté) et lâchent prise dans la nuit alors que la bagarre entre l'équipe de Denis et celle d'Olivier va durer jusqu'à neuf heures du matin. Le spectacle de la nuit est, une fois de plus, absolument féérique avec ces voitures équipées de petites lumières, parcourant le circuit avec un bruit caractéristique et sans une parole de la part de leurs pilotes qui restent complètement concentrés sur leurs tâches.

Après une nuit bien dure et 33 croissants avalés par les douze pilotes au petit matin, la situation était la suivante : en tête, Denis-Fred avec seulement 16 tours d'avance sur Olivier-Gilles, Alain-Chris avaient réussi à revenir en troisième position mais trop loin pour l'affrontement final. Olivier va finalement être victime d'un problème d'accélérateur mais, même sans cela, je pense qu'il n'aurait pas réussi à battre Denis qui maîtrisait bien la situation.

La fin de la course sera l'occasion d'un challenge entre Denis et moi pour détenir le record de la piste (plus grand nombre de tours pendant un relais), démontrant ainsi que même après une journée

complète de compétition nous n'étions pas encore lassés par cette ronde.

Pour gagner cette course, il fallait être rapide mais aussi régulier, ne pas avoir de problème technique majeur (donc un peu de chance) et être bien organisé pour faire face rapidement aux inévitables problèmes mineurs, ne pas être sensible à la fatigue et être solide nerveusement. Le tout coiffé d'une sérieuse motivation pour se maintenir au meilleur niveau pendant 24 heures. Une fois de plus, Denis fit la preuve qu'il savait réunir le bon cocktail pour s'imposer mais je n'étais pas trop mécontent de cette 3<sup>e</sup> place acquise avec Chris envers et contre les ennuis techniques que nous n'avons pas su éviter.

Cet épisode me permit de conclure l'époque des courses de scalex chez Denis sur une bonne note. Même si le contexte était encore très éloigné des vraies courses que j'ambitionnais de remporter, ces championnats m'avaient quand même donné le goût et l'expérience de la compétition. Dans le cadre de ma « formation psychologique » le fait de devoir affronter toujours le même adversaire –Denis- avait également contribué grandement à la richesse et à l'intérêt de ces années, je m'en rendrais compte par la suite.

### III – le challenge Honda

**D**epuis l'éveil de ma vocation, j'avais quand même pu avancer un peu dans mon apprentissage du pilotage au-delà d'emprunter le 103 de Jérôme... Dès 16 ans, je pus disposer d'une 125 Honda SL (appartenant à ma sœur Catherine) avec laquelle je me suis brisé le poignet gauche avant même de passer la licence (épreuve du code de la route permettant de conduire une 125 dès 16 ans à l'époque).

L'année suivante, je pus enfin m'acheter ma propre machine, une Honda 125 CG, pas une bombe mais c'était MA moto. Avec elle, je pus enfin sortir en balade avec mes copains (tous aussi fous que moi !) et surtout sillonner la France dans des trajets Paris-Albi mémorables (ma petite amie de l'époque vivait près d'Albi) où je roulais quasiment à tombeau ouvert.

Tout cela était certes intéressant mais encore bien éloigné de mon idéal, il fallait bien que tôt ou tard je me frotte à mon rêve et, heureusement, je n'étais pas seul à penser cela...

L'événement clé de mon adolescence (et peut-être même de ma vie) s'est passé dans le garage de notre maison de Mennecy alors que j'aidais ma grande sœur Catherine à nettoyer sa moto. Nous parlions de mon désir de faire de la compétition moto et de mes ambitions en la matière... Et là, Catherine me dit cette phrase toute simple qui résonne encore aujourd'hui dans mon esprit : « Quoi qu'il arrive, quelles que soient les difficultés, il faut que tu essayes, au moins que tu essayes.

Sinon, tu vas le regretter toute ta vie... ».

Le « regretter toute ta vie... », cette sentence résonnait dans mon esprit. C'est bien pour éviter cela que, effectivement, envers et contre toutes les difficultés, je me suis essayé à la compétition moto. Même si je n'y ai pas réussi, le simple fait d'avoir tenté ma chance a désamorcé la moindre trace de regret. Cet échec bien assumé m'a permis de poursuivre mon parcours sans avoir à porter un poids qui m'aurait suivi, tout au long de ma vie.

Catherine n'a jamais eu vraiment conscience de l'importance qu'ont eu ces paroles sur mon état d'esprit et sur ma détermination. Et pas seulement pour ma tentative dans la compétition moto. Ce conseil qui semble basique m'a souvent accompagné par la suite et c'est grâce à lui que j'ai pu accomplir certaines choses, simplement en osant les tenter.

### **Débuter, oui mais comment ?**

Donc, j'étais déterminé à tenter ma chance mais comment débuter en compétition ?

Vu d'un lecteur assidu de Moto-Journal, la compétition n'était pas un monde facilement accessible : les machines de course étaient chères, difficiles à régler, coûteuses et compliquées à entretenir. Elles nécessitaient les soins d'une équipe de mécaniciens professionnels et spécialisés. Pour être incorporé dans une équipe structurée et appuyée par de solides sponsors, un team capable d'aligner des Yamaha TZ<sup>8</sup> en grands prix, il fallait d'abord faire son chemin dans les catégories inférieures. Ceci afin d'espérer être remarqué par le milieu et devenir –

---

<sup>8</sup> Les Yamaha de la classe TZ désignait les motos de type « compétition client » vendue par l'usine uniquement pour être utilisé sur circuit dans les courses de vitesse. Il s'agissait de moto de 250 ou 350 cc avec refroidissement liquide, le must au milieu des années 70...

suprême reconnaissance - « pilote d'usine<sup>9</sup> », payé pour gagner !

Le monde de la moto de cette époque n'était pas encore organisé comme pouvait l'être le sport automobile : pas d'école de pilotage, pas de concours regroupant les meilleurs élèves et débouchant sur un guidon d'une machine de course au sein d'une écurie organisée. Rien de tout cela qui aurait facilité l'insertion des aspirants pilotes. Alors que dans le monde du Sport Auto au contraire, ses « filières » existaient et donnaient des résultats : Elf, par exemple, a su par le moyen des filières amener plusieurs pilotes français en F1 au fil des années soixante-dix et quatre vingt.

Le processus était toujours le même : sélection par le biais des écoles de pilotages des meilleurs apprentis pilotes, organisation d'un concours pratique pour désigner le meilleur de chaque promotion qui se voyait ainsi attribuer un « volant ». Ce volant consistait en une place au sein d'une écurie professionnelle qui disputait le championnat de France de formule Renault. Si le lauréat prouvait dès la première année qu'il avait l'étoffe d'un champion, alors Elf continuait à financer sa présence dans les différentes catégories jusqu'à l'apogée : une place en F1.

Alain Prost, pour ne citer que lui, a suivi ce parcours qui permettait effectivement d'accéder au pinacle du sport auto sans amener d'argent à condition de se montrer le meilleur à chaque échelon.

Donc, même si le milieu de la moto n'était pas aussi structuré

---

<sup>9</sup> Pilote d'usine désignait le statut de pilote professionnel, payé pour courir directement par un des constructeurs engagé en compétition par opposition à « pilote privé » qui indiquait que le pilote se débrouillait par ses propres moyens, achetait lui-même sa moto (le plus souvent une Yamaha TZ) et finançait sa saison grâce à des sponsors. Le pilote d'usine était déchargé de tout souci et doté du meilleur matériel, toujours à la pointe de l'évolution. En revanche, être pilote d'usine impliquait pratiquement l'obligation de gagner et quand un pilote privé arrivait à devancer des pilotes d'usines, c'était considéré comme un exploit...

que le Sport Auto, il y avait quand même une marche à suivre et le parcours obligé passait forcément par les « formules de promotion ». C'est Kawasaki qui avait inauguré la formule en organisant des courses regroupant des pilotes utilisant exclusivement des machines de la marque restées strictement de série à part quelques aménagements élémentaires. La « coupe Kawa » comme on l'appelait a permis de révéler Patrick Pons, Christian Sarron et Marc Fontan, entre autres.

Celui qui l'emportait avait forcément l'étoffe d'un champion tant la compétition était âpre et le niveau relevé, le tout pour un budget forcément limité puisqu'il s'agissait de moto de grande série dont la préparation était sévèrement contrôlée.

### **Le challenge Honda, formule idéale...**

Je savais que je ne pouvais pas espérer m'aligner dans la coupe Kawasaki pour débiter. En effet, les sélections de début de saison étaient suffisamment difficiles pour écarter d'entrée de jeu les prétendants les moins affûtés... Il me fallait une marche moins abrupte à gravir. Bien que néophyte, j'en étais tout à fait conscient. N'oubliez pas que j'étais un « véritable petit spécialiste » avant même d'avoir vu le moindre circuit !

Mais, justement, une nouvelle formule venait de voir le jour qui paraissait pile taillée pour moi : le challenge Honda.

Créé en 1976, le challenge Honda alignait des machines de 125 cm<sup>3</sup> dans une compétition se disputant sur les circuits nationaux. Dans les grandes lignes, cette nouvelle formule était calqué sur les principes de la coupe Kawasaki tout en paraissant bien plus accessible au néophyte que j'étais.

Ne serait-ce qu'au niveau du budget requis, je pouvais envisager de participer modestement au challenge Honda alors que la coupe Kawa restait hors de ma portée. Les machines de ce challenge étaient de modeste Honda 125 CBN dotées d'un kit compétition qui se limitait à un carénage et des commandes reculées pour le sélecteur de vitesse

et le frein arrière. Le kit comprenait également des pneus Dunlop « racing » et d'un embout d'échappement libre de type mégaphone (mais ce dernier ne nous était remis que sur le circuit de la première course du challenge).

### **Étape 1, acheter la machine et la rôder**

Je me suis d'abord rendu chez mon motociste habituel (Japauto, le plus gros concessionnaire Honda de Paris, j'habitais juste à côté et c'est là que j'avais acheté ma toute première moto) pour m'enquérir des conditions qu'il était prêt à me faire sur une 125 « challenge »... Déception, je n'essayais qu'une indifférence totale chez Japauto, peu intéressé par mon petit cas. Je me suis alors rabattu chez Murit (un autre gros concessionnaire parisien) qui me fit des conditions à peu près intéressantes (j'achetais la machine au tarif normal mais il me donnait le kit gratuitement).

Je deviens donc propriétaire d'un 125 CBN en décembre 1978 (année de mes 18 ans) avec pour première mission de la roder correctement sur la route. Je me souviens que pour l'occasion, je m'étais rendu chez Chris qui habitait Albi, un petit trajet de 1 500 km (aller et retour) pour se faire les jambes. Je me souviens aussi que le premier contact avec cette moto n'a pas été bon et ce premier grand trajet n'a rien fait pour arranger les choses : sans pouvoir m'en expliquer les raisons, je trouvais cette CBN rétive et peu efficace sur tous les plans. Je roulais en moto sur la route depuis plus d'un an et je commençais à avoir l'habitude des 125. Celle-là n'était pas terrible et le rodage fut une période plutôt pénible.

De tous les allers et retours que j'ai faits entre Paris et Albi, celui-ci est celui qui me laissa le moins bon souvenir. Et pourtant, j'adorais ce trajet et il m'est arrivé toutes sortes d'aventures lors de mes multiples périples sur la N20 !

Bref, retour chez Murit, pose du Kit qui transforme la citrouille en carrosse et direction l'étape suivante.

### **Étape 2, trouver un moyen de se rendre sur les courses...**

La première course de la saison allait avoir lieu à Nogaro (dans le Gers), mais comment faire pour s'y rendre ?

C'est que, à cette époque, je n'avais ni permis de conduire, ni voiture, ni remorque (ni argent pour l'une comme pour l'autre d'ailleurs). Je ne pouvais guère compter sur quelqu'un de mon entourage qui tous, soit désapprouvaient mon initiative, soit étaient dépourvus de ces moyens. Heureusement, j'ai eu l'idée de demander de l'aide à l'organisateur. L'organisation du challenge était assurée par Promocourse, une société spécialisée dans la gestion de ce type d'événement. Promocourse su me mettre en relation avec un autre concurrent qui était doté d'une voiture et d'une remorque et qui était intéressé par le partage des frais de déplacements. Un problème de résolu.

### **Étape 3, obtenir une licence...**

Ensuite, il me fallait une licence pour pouvoir m'aligner en compétition. Normalement, il ne s'agissait que d'une formalité quand on remplissait les conditions d'aptitudes physiques, conditions vérifiées lors d'une visite médicale. Pour moi, c'était bien là le hic.

En juin 1978, j'avais eu un grave accident de moto qui avait entraîné une fracture de mon fémur gauche (avec une opération lourde, de la rééducation pour apprendre à marcher, etc.) et, début 1979, j'avais encore une grosse broche dans la cuisse gauche. À ce moment, je pouvais marcher sans béquilles mais j'étais encore incapable de faire certains mouvements simples comme la flexion des genoux. Mon chirurgien avait ri quand je lui avais annoncé mes projets et m'avait prévenu : avec la broche encore présente dans le fémur, un nouveau traumatisme dans cette région était exclu sous peine de risquer l'amputation de la jambe entière (l'os du fémur, à peine consolidé, aurait éclaté en fragments en cas de choc dans cette jambe

puisque la broche – en alliages spéciaux - n'avait aucune souplesse) !

N'importe quel médecin sensé m'examinant m'aurait aussitôt interdit la compétition en constatant mon état... Il me fallait trouver une solution. La fédération française de motocyclisme m'envoya la liste des médecins agréés pour la visite médicale obligatoire et j'en choisi un qui habitait près de chez moi puisque je ne pouvais éviter cette étape. Mon plan était d'en voir autant que nécessaire jusqu'à tomber sur un praticien compréhensif.

Coup de chance incroyable, le premier médecin fut le bon !

Ce dernier omit de m'examiner et me posa simplement quelques questions pendant que je m'efforçais de faire bonne figure sur la chaise en face de lui pour dissimuler ma jambe gauche quasi raide... Évidemment, se lancer dans l'aventure dans ces conditions était pure folie (vu ce que je risquais en cas de nouvel accident) mais, à même pas 19 ans, on ne raisonne pas au moment d'accomplir sa vocation.

J'avais donc la moto, rôdée et kitée, le moyen de me rendre sur les circuits et la fameuse licence, j'étais prêt.

### **Nogaro, les grands débuts !**

La toute première épreuve se déroulait à Nogaro, dans le Gers, encore plus loin de Paris qu'Albi soit, au bout du monde... Mon équipier (dont je ne rappelle plus le nom et que j'avais pu trouver grâce aux petites annonces de Moto Journal) est venu me prendre chez moi et nous sommes partis pour ce long voyage le vendredi soir. Le samedi midi, nous étions enfin arrivés sur place après un voyage épuisant.

Nous avons réservé dans un petit hôtel et Chris était venue me rejoindre car Albi n'était pas trop loin de là. Tout d'abord, il fallu passer les motos au contrôle technique et recevoir nos numéros de course (le 122 pour moi) ainsi que le fameux échappement mégaphone à fixer à la place de l'embout de série.

Une fois toutes ses formalités accomplies, nous avons le droit

d'aller sur la piste pour une courte séance d'essais libres. Cette première et seule séance d'entraînement précédait une encore plus courte série de tours chronométrés qui faisait office de séance qualificative pour la place sur la grille de départ des manches du lendemain.

Je découvrais enfin le circuit de Nogaro et c'était également la première fois que je roulais avec ma moto dans sa configuration « kitée ». Avant cela, il fallut d'abord démarrer le moteur, à la poussette puisque le kick avait disparu... En fait, chaque étape, aussi minime soit-elle occasionnait une difficulté ou une découverte. Bon, le moteur tourne, ma machine est en règle, j'ai enfilé ma combinaison de cuir et j'ai accès à la piste. J'ai attendu ce moment pendant des années, comment cela va-t-il se passer ?

### **Toute première séance d'essais**

En fait, cette séance fut plutôt chaotique car je devais tout à la fois découvrir le tracé, m'habituer à la position de conduite (presque couché sur la moto avec des guidons fixés très bas) avec ma jambe gauche qui me gênait et me glisser dans le trafic intense puisque nous étions très nombreux en piste (110 participants à cette première épreuve du challenge Honda !).

Le circuit de Nogaro n'est pas très difficile et la piste était bien sèche. Pourtant, j'ai eu bien du mal à trouver les bonnes trajectoires et à freiner aux bons endroits. Pour tout dire, j'avais l'impression que la moto se tortillait dans tous les sens et occupait une bonne partie de la piste... Pour compenser mon inexpérience, j'avais tendance à en faire un peu trop et je devais piloter nettement à côté de mes bottes !

Pour finir, je perdis même mon pot d'échappement que j'avais mal fixé, bref, la cata... Finalement, les commissaires de piste m'ont rapporté ce pot que, cette fois, je fixais correctement et je pus ainsi être prêt pour la séance de qualifications. Lors de cette séance chronométrée, je fis de mon mieux pour piloter plus « proprement » et

essayer de mettre en pratique ce que j'avais compris du circuit. Le résultat ne fut guère probant : sur les 110 participants, je ne décrochais que le 100<sup>e</sup> temps !

Pire, mon meilleur chrono se situait à près de dix secondes de la pole position... Dix secondes dans ce monde de la vitesse, c'est une éternité (surtout sur un circuit relativement court comme Nogaro) !

Je me souviens très bien d'être resté debout un long moment devant le tableau d'affichage où venait d'être fixée la feuille des temps. Je restais là, complètement assommé, abasourdi, sonné et même comme hypnotisé par la faiblesse de ma performance. J'étais comme un étudiant apprenant les résultats d'un examen et ne parvenant pas à réaliser qu'il était recalé.

Tout d'un coup, je réalisais que je n'étais sans doute pas le champion que j'avais imaginé être et cette pensée était trop impliquante pour que je l'admette d'un seul coup. J'avais attendu ce moment depuis des années et voilà que, presque simultanément, je réalisais mon rêve (tourner sur un circuit en compétition) et que ma plus forte ambition volait en éclat (mes espoirs d'être un grand champion).

### **La course en queue de peloton**

Le lendemain matin, il y avait quand même la course pour tenter de me rattraper. Comme nous étions nombreux, l'organisateur avait découpé la compétition en manches et finale. Il y avait environ 35 pilotes par manche et seuls les dix premiers de chaque manche iraient en finale. Comme j'étais le 24<sup>e</sup> partant sur la grille de départ de ma manche, ma mission s'annonçait difficile d'entrée de jeu.

Ici encore, cet épisode était synonyme de grandes premières : la première fois sur une grille de départ, le premier départ, la première course, les premières bagarres en peloton et ainsi de suite. D'où j'étais, je vis à peine le directeur de course abaisser son drapeau pour donner le départ et donc, celui-ci fut plutôt moyen mais la course était lancée !

Je me retrouvais avec un groupe de quatre ou cinq pilotes et nous échangeions nos positions à chaque tour et même à chaque virage... Cette bagarre devait être amusante à suivre car nous étions aussi volontaires qu'inexpérimentés : les fautes et les attaques désordonnées se succédaient sans relâche. Au bout de quelques tours, je me retrouvais en duo avec un autre qui avait à peu près le même rythme que moi. Cet adversaire inconnu devenait donc mon nouvel objectif : il me fallait le passer, finir la course devant lui.

En passant une nouvelle fois dans la ligne départ, je vis le directeur de course faire le signe « un » avec le doigt, il s'agissait donc du dernier tour. Je pense que mon adversaire n'a pas vu ce signal, c'est donc le bon moment pour le dépasser. Je prépare mon attaque pour le S qui suit la ligne droite des stands mais il ferme la porte et me retrouve avec lui, côte à côte, presque carénage contre carénage... Au changement d'angle, c'est moi qui suis à l'intérieur et qui peux ainsi prendre l'avantage. Oui, je l'ai fait, je suis devant !

Le reste du tour, je me suis bien appliqué à fermer la porte afin de conserver mon avantage mais mon adversaire semble attendre le S pour me rendre la pareille. Le drapeau à damiers s'abat sur nous alors que j'ai pu garder ma position. Je terminais cette course en 17<sup>e</sup> place, ce qui n'était pas si mal si on considère ma position sur la grille mais bien trop loin pour aller en finale, mon premier week-end de course s'arrêtait donc ici.

### **Bilan mitigé**

Lors du retour, je fis un petit bilan. D'abord, le week-end s'était relativement bien déroulé si on pense à tout ce qui aurait pu mal tourner. Ensuite, je comprenais que mon parcours serait bien plus difficile qu'imaginé au départ. Enfin, ma moto n'était pas correctement préparée pour ce type d'épreuve : le moteur était poussif (le régime moteur ne prenait pas tous ses tours et restait loin de sa zone rouge car le moteur n'avait pas été réglé pour fonctionner avec l'échappement

libre...) et la partie cycle peu efficace (le côté chewing-gum était bien présent).

J'aurais pu ressentir une certaine exaltation à avoir enfin débuté en compétition mais, même pas, j'étais juste déçu par mon médiocre classement. Déçu certes, mais pas abattu pour autant, j'étais plein d'optimisme et je me disais que, forcément, cela irait bien mieux lors de la prochaine épreuve.

### **Le circuit de Magny-cours, ancienne époque**

La course suivante, justement, se déroulait à Magny-cours. Le circuit de Magny-cours de cette époque n'avait presque rien à voir avec l'actuel si ce n'est l'emplacement et quelques éléments du tracé. Aujourd'hui, Magny-cours est le circuit français phare, le plus moderne, le plus prestigieux et, en vérité, le seul digne d'accueillir le grand prix de France de F1.

En 1979, c'était bien différent... Magny-cours n'était qu'un tracé médiocre, perdu dans la campagne nivernaise (il y pleuvait souvent) et complètement dépourvu d'infrastructure. On n'y organisait que les manches des différents championnats de France et presque pas d'épreuves internationales en dehors du « Million » (une course moto richement dotée, d'où le nom, avec des primes pour attirer les stars de la moto comme Barry Sheene ou Johnny Cecotto). À cette époque, les loges pour VIP restaient encore à inventer et le paddock n'était même pas bitumé... Pour tout dire, le lieu était minable et l'atmosphère sinistre avec ce plafond bas et cette météo systématiquement défavorable.

Le seul avantage de Magny-cours, c'est que le voyage était bien plus court que pour aller à Nogaro. Bref, en arrivant, il fallait d'abord trouver un emplacement pour planter sa tente (pas d'hôtel à proximité, en plus !) dans cette mer de boue qu'était le paddock des coureurs. Les pilotes professionnels présents pour le Million disposaient chacun d'un mobilehome et, dans ce cas, c'était vraiment un luxe bienvenu. Moi, je

n'avais qu'une petite canadienne exiguë, juste un sac de couchage et même pas de matelas pneumatique !

Je compensais en mettant ma combinaison sous mon sac de couchage mais c'était tout de même formidablement inconfortable (il faisait bien froid en plus). Dans ce « camping » battu par la pluie et le vent, je n'avais qu'une boîte de raviolis froids pour manger (je n'avais pas de réchaud non plus...) et je dois avouer qu'à ce moment là, si j'avais l'estomac dans les talons, le moral, lui, était dans les chaussettes...

Tout cela n'étaient que les à-côtés de la course mais ils commençaient à devenir pesant. Normalement, on ne part pas à l'assaut de l'Everest en bermuda et avec un poignet dans le plâtre et c'est pourtant à peu près dans cette situation que je m'étais placé. Maintenant, j'étais au pied de la montagne et il me fallait la gravir, coûte que coûte, il fallait que j'assume ma décision. Car, si je me trouvais ici, c'était bien par ma volonté : personne ne m'avait forcé à venir, personne ne m'avait poussé à m'engager dans cette compétition, cette démarche n'était pas le fruit d'un père passionné de compétition et qui rêve de voir son fils accomplir ce que lui n'a pas pu faire dans sa jeunesse... Non, j'étais seul, affamé et frigorifié sous ma tente mais je l'avais bien cherché.

### **Séance libre et chronos sous la pluie**

La séance d'essais libre allait débiter et nous étions tous réunis sur nos machines dans un petit enclos bordant la piste et faisant office de prégrille. J'avisais un des concurrents qui n'avait pas monté les Dunlop racing sur sa moto mais qui avait gardé les pneus d'origines (des pneus japonais à gomme dure avec très peu d'adhérence, surtout sous la pluie !). Je lui conseillais de rouler tout doucement sur la piste détremmée (il pleuvait à ce moment-là, il a plu tout le week-end d'ailleurs !). On nous donne enfin accès à la piste et je peux alors découvrir le tracé.

C'est toujours difficile de découvrir un circuit quand on n'est pas seul en piste mais, cette fois, la pluie qui devait encore me compliquer la tâche me rendit au contraire les choses plus faciles. En effet, le rythme était très lent, tous les pilotes étaient très prudents et, du coup, je n'avais nullement besoin d'attaquer pour ne pas être dépassé de tous les côtés comme je l'avais subi à Nogaro.

Cette séance d'essais me donna quand même son lot d'émotions avec les très nombreuses chutes qui émaillèrent son déroulement. Chutes qui concernaient les autres puisqu'il m'était interdit de tomber... Ainsi, alors que je suivais relativement lentement un autre concurrent, le voilà qui glisse juste devant moi et se retrouve par terre comme si on avait retiré sa moto de dessous ses fesses !

Je le vois se retrouver assis sur la piste au milieu de la courbe puis basculer sur les reins tout en glissant vers l'extérieur, passer le dos puis sur les épaules et, au bout de sa glissade sur le bitume humide, venir ricocher sur le vibreur (bord de la piste) avec le cou !

Pétrifié d'horreur par cette scène, je bouclais tout le tour en ne cessant de penser au malheureux qui, sûrement, s'était brisé les vertèbres cervicales lors de cet accident. Même pas !

En repassant dans la courbe je constate qu'il est debout en train d'examiner les dégâts de sa machine... Ce que je ne comprends pas c'est pourquoi est-il tombé et pas moi : nous étions à la même vitesse, sur la même trajectoire et avec la même attitude. Il a glissé brusquement juste sous mon nez alors que je n'ai même pas senti une amorce de dérapage. Incompréhensible.

Suite à cette séance « d'essais libres », nous enchaînons sur la séance chronométrée. Là, j'essaye d'attaquer un peu pour assurer une place honorable sur la grille. Je me retrouve tout à coup côte à côte avec un adversaire dans le freinage de l'épingle du bas du circuit. Notre duel qui s'ensuit est tellement tendu que nous finissons tous les deux au fond de l'échappatoire !

Nous repartons rageusement, furieux d'avoir ainsi gâché

bêtement un tour lancé lors des précieuses minutes de la séance de qualifications. À vouloir trop en faire...

Ma « performance » pendant les essais chrono ne fut pas aussi ridicule qu'à Nogaro mais le progrès était faible : j'étais encore bon pour le fond de la grille lors de ma manche qualificative du dimanche. Justement, nous y voilà, en plein au cœur de l'action de cette manche dominicale qui regroupe les habituels 35 pilotes qui se battent pour les dix premières places, les seuls qui donnent accès à la finale.

### **Une course serrée pour un résultat médiocre**

Après un départ correct, je roule esseulé en essayant de garder un bon rythme tout en évitant d'aller par terre (la piste est encore trempée puisque, pour ne pas changer, il pleut...). Les chutes sont moins nombreuses que pendant les séances d'essais mais il y en a quand même pas mal qui se retrouvent au sol, tant mieux pour moi, voilà des places gagnées facilement !

Au bout de quelques tours, je suis parvenu à revenir sur un autre concurrent qui, lui aussi, roule isolé. Je le suis maintenant tout près et tente une attaque au freinage de l'épingle (l'endroit où j'ai fait mon « tout droit » la veille) : j'arrive seulement à la hauteur de mon adversaire sans le passer tout à fait. Nous enroulons l'épingle ensemble, côte à côte, quasiment carénage contre carénage et sortons du virage ainsi, comme si nous étions collés l'un à l'autre.

Nous remontons vers la grande courbe toujours l'un contre l'autre, nous accélérons ensemble, montons les vitesses au même moment, aucun de nous deux ne veut céder... Pourtant, il va bien falloir prendre une décision car la grande courbe qui se dresse devant nos roues n'offre qu'une seule bonne trajectoire pour être passée à fond, surtout sur piste humide. C'est moi qui suis à l'intérieur et j'entends bien profiter de cet avantage, mais, il semble bien que cet enragé ne veuille rien céder !

On ne peut pas rester comme cela longtemps, il faut sortir de

cette situation et il n'y a que deux possibilités : soit je coupe les gaz (je ne veux pas !) et il passe devant, soit il coupe les gaz et je passe devant (oui, voilà ce que je veux). Cette incertitude n'a duré que quelques secondes, bien moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire mais, dans ces cas-là, le temps est comme suspendu. Bien qu'on soit habité par l'urgence extrême de la situation et de la nécessité de décider et surtout d'agir vite, on a quand même tout le temps pour analyser, peser, penser à ce qui arrive. C'est pourquoi il m'est facile de décrire cette scène aujourd'hui, plus de vingt-deux ans après.

Bref, ma décision est prise et j'ai trouvé comment le forcer à céder... Progressivement, je le pousse sur le côté de la piste, s'il ne cède pas, il va se retrouver avec les roues dans l'herbe avant que nous ayons atteint la grande courbe. Il ne peut pas empêcher ou contrecarrer ma manœuvre car il est trop tard : nos machines sont déjà en appuis et c'est la mienne qui pousse la sienne. Il me jette des regards affolés mais je persiste...

Quoi qu'il fasse, c'est moi qui décide de « notre » trajectoire et la seule manière pour lui de sortir de ce piège, c'est de ralentir... Ce qu'il fit. Je me retrouve devant et avec même un peu d'avance car le fait de couper franchement les gaz lui a fait perdre quelques longueurs et je n'ai ensuite qu'un seul tour supplémentaire à boucler pour franchir la ligne d'arriver sous le drapeau à damiers en gardant mon avantage.

### **Jusqu'où es-tu prêt à aller ?**

En vérité, nous ne sommes battus que pour la seizième place et il est difficile d'admettre que cette position, qui ne permet même pas d'aller en finale, valait cette « bagarre au couteau ». Lors du tour de ralentissement, mon adversaire vint à ma hauteur et me regarda longuement. Je le regardais aussi et nous fîmes presque tout le tour ainsi, l'un tourné vers l'autre, sans rien nous dire, sans se faire de signe. Je ne pense pas qu'il y avait de la colère en lui, ni même du dépit, simplement une question qui m'était adressée mais qu'il se posait lui

aussi : alors, comme ça, tu es prêt à tout pour gagner une place ?

Et moi, en suis-je capable ?

Faut-il en passer par là pour avoir sa place sur la piste ?

Toujours est-il que, sans le savoir, je venais de passer un cap : j'étais désormais capable de me bagarrer durement au sein du peloton pour conquérir ne serait-ce qu'une place sans importance. C'est que l'apprentissage de la course en circuit comporte également cet aspect, savoir abandonner son côté « gentil » pour gagner une position. Il ne s'agit évidemment pas de se transformer en voyou ou en fou dangereux, les commissaires de piste ne laissent pas s'exprimer longtemps les comportements trop « limites », mais un peu de « virilité » est nécessaire pour sortir la tête de l'eau...

### **Trahi par sa machine**

Bon, mais même avec cette agressivité relativement efficace, le résultat n'était pas encore satisfaisant : je n'étais toujours pas qualifié en finale. Pire, désormais je sentais nettement que je n'étais pas compétitif ou plutôt que ma moto n'était pas compétitive : j'avais subi plusieurs dépassements dans la ligne droite car il était clair que mon moteur rechignait à monter en régime. Après les séances d'essais, j'attribuais cette paresse à une démultiplication inadaptée, mon rapport final tirait trop long pensais-je. Il me suffisait de changer de couronne pour raccourcir mes rapports de boîte et retrouver ainsi les tours/minutes qui me manquait en ligne droite...

Peine perdue, même avec une démultiplication plus courte, le moteur restait encore loin de sa zone rouge en cinquième et je perdais toujours des positions sans pouvoir rien y faire. Clairement, j'avais là un problème de préparation mécanique et je ne savais pas comment le résoudre vu que je ne disposais d'aucun soutien logistique.

Je pensais bien que l'accord entre le moteur (qui restait encore sur les réglages préconisés pour l'usage normal) et l'échappement libre se faisait mal. Était-ce l'allumage ou la carburation qui était en cause ?

Ou les deux ? Ou encore un autre domaine ?

Je me voyais mal aller chez Murit et leur dire « mon moteur ne prend pas tous ces tours, veuillez arranger cela illico, j'ai une course à gagner moi ! ». Au mieux, j'aurais bien fait rire le chef mécaniciens qui prend les rendez-vous pour les révisions à l'atelier...

### **Trop isolé pour gagner**

Le côté isolé de ma situation m'apparaissait dans toute sa sécheresse. Ce qu'il m'aurait fallu, c'est d'être associé à un préparateur compétent qui aurait réglé le moteur en fonction des possibilités offertes par le règlement et qui l'aurait révisé après chaque course afin de la maintenir au mieux de sa forme. Suite à une de mes annonces parue dans Moto-Journal, j'avais reçu un courrier d'un pilote qui avait fait le challenge Honda l'année précédente et qui me donnait toute une série de conseils utiles et sûrement judicieux mais que je n'avais pu suivre faute de moyens et de compétences. Il y avait pourtant dans sa lettre matière à faire progresser nettement ma monture mais comment la mettre en pratique ?

Bref, mon côté « on y va avec presque rien et on verra bien » montrait nettement ses limites, même pour une compétition réservée au débutant comme le Challenge Honda était sensé l'être. Mais ce souci de préparation n'était rien par rapport à ce qui m'attendait au retour de Magny-cours...

En réalité, je ne m'entendais pas avec mon équipier (celui qui me véhiculait sur les circuits). Nous n'avions rien en commun et nous ne sommes pas parvenus à sympathiser. Ci-fait que l'atmosphère de nos déplacements communs est vite devenue lourde (d'autant qu'il ne réussissait pas mieux que moi). Notre « collaboration » cessa donc tout naturellement juste après cette deuxième course. Je me retrouvais « à pieds » et cette péripétie était encore bien plus importante que le faible rendement de mon moteur !

### **Denis entre en scène**

J'étais presque revenu à mon point de départ si ce n'est que j'avais tout de même disputé deux courses (sans grands résultats). Je ne me décourageais pas pour autant et trouvais rapidement une solution : il se trouve que Denis, lui, avait tout à la fois la voiture, le permis de conduire et une remorque (utilisée habituellement pour emmener sa Yamaha 125 DTMX à la maison de campagne de ses parents)... Or, la prochaine course avait lieu à Monthléry, donc pas trop loin de Mennecey (le lieu de résidence de Denis), je pus le convaincre de me servir de chauffeur pour cette occasion. Il était clair que Denis voulait bien me dépanner pour ce coup-là mais n'entendait pas me véhiculer à travers la France toutes les trois semaines. Après Monthléry, il faudrait que je trouve une autre solution.

Ma Honda Challenge finit par atterrir à Mennecey, dans le garage de la maison des parents de Denis pour y subir un petit lifting. Pas question hélas d'intervenir sur le moteur mais nous avons décidé de la repeindre pour la personnaliser un peu et de modifier le carénage que je trouvais trop gros au niveau de la face avant, juste devant les guidons bracelets. Persuadé d'agir dans le bon sens, j'entrepris de découper le carénage afin de l'affiner et ainsi de réduire sa traînée aérodynamique (difficile de dire, même aujourd'hui, si cette modification était bénéfique, désastreuse ou encore sans effet !).

Pour ce qui était de la peinture, nous (Denis et moi) avons décidé de passer du blanc uniforme du carénage qui se mariait mal avec le gris du réservoir à une parure rouge et noir avec un design du numéro de course (imaginé par Denis) du plus bel effet. Hélas, la peinture choisie s'est révélée très fragile à l'usage mais, à ce moment-là, nous ne le savions pas encore...

### **Direction Monthléry**

Une fois la 125 Challenge arrimée sur la remorque, Denis m'emmena le vendredi après-midi jusqu'au circuit de Monthléry ou je

plantais ma tente après que Denis m'ait donné rendez-vous pour le dimanche midi avec deux options : soit j'avais réussi à me qualifier en finale et Denis regarderait ma course, soit j'échouais de nouveau et nous pourrions rentrer aussitôt.

Le plateau du circuit était bien plus accueillant que le paddock de Magny-cours d'autant que, cette fois, il faisait beau.

Autour de moi, d'autres pilotes qui eux sont accompagnés. Je regarde avec envie les mécaniciens qui s'affairent sur les motos. Ce n'est pas la mienne qui aura cette chance... J'ai repéré en particulier un jeune pilote qui est accompagné par un « vieux » mécanicien qui prend le temps de préparer sa machine avec calme, soin, méthode et avec tout le matériel nécessaire ; voilà ce qu'il m'aurait fallu !

Je prends le temps de faire le tour du « camp » et je retrouve mes camarades. C'est que, lors des deux dernières courses, j'ai eu le temps de lier quelques connaissances. Nous formons un petit groupe homogène de débutants sans prétentions et aux résultats limités.

### **La compétition, c'est l'aventure !**

Je prends des nouvelles des absents, la plupart du temps éloignés des circuits suite à une mauvaise chute. Nous nous apitoyons brièvement sur le cas de tel ou tel, touché à la tête et qui tarde à revenir. En dehors de cette « revue des blessés », nous rions franchement à l'énumération de nos propres conditions physiques (une belle panoplie de fractures à peine ressoudées nous rend encore plus proche les uns des autres, il est étonnant de voir des garçons si jeunes déjà si marqués par les accidents). C'est moi qui décroche le pompon avec ma broche dans la cuisse dont l'extrémité est bien visible à fleur de peau... Je suis aussitôt surnommée « brochette » par la petite bande rigolarde !

En vérité, cet épisode est significatif d'un aveuglement collectif : les concurrents disparaissaient les uns après les autres pour diverses raisons et personne ne s'en inquiétait. Pour cette jeunesse épargnée par

les guerres et vivant dans un pays riche, il était naturel d'aller risquer sa santé (voire sa vie) sur des pistes de bitumes afin de décrocher un trophée en fer-blanc. Avec le recul, je m'aperçois combien la compétition mécanique a remplacé les affrontements militaires dans bien des aspects. Pour un jeune de notre temps, c'est une façon de vivre l'aventure, la vraie avec tous ces aspects et tous ces dangers.

Engagez-vous et vous verrez du pays, affrontez-vous et vous deviendrez des hommes, triompher des autres et vous deviendrez célèbre. Le champion construit son ascension sur la pile de « cadavres » qu'il laisse derrière lui. Tous ces cadavres ne sont pas seulement des morts, des blessés ou des mutilés, il s'agit aussi de destins brisés, d'ambitions contrées, de vocations déçues et d'espoirs ruinés (au sens propre aussi d'ailleurs...).

Pour chaque réussite, le démon de la compétition exige mille ou même dix mille échecs en contrepartie. Pour avoir le droit de participer au grand tirage au sort, pour avoir sa chance de sortir du lot, chacun est prêt à tout : vendre ses biens, travailler sans compter dans des emplois sans intérêt et même, affronter la douleur physique des conséquences d'une mauvaise chute. Mais, bien sûr, personne ne pense à cela au départ. Tous sont tendus vers leur unique but : la victoire, le sourire de la déesse de pierre.

Voilà un troupeau bien docile, volontaire même et à qui l'on peut tout demander (et le microcosme qui gravite autour –médias, organisateurs, préparateurs, etc.- ne manque pas d'exploiter ce filon par tous les bords).

### **Découverte de l'anneau**

Le samedi, le temps est toujours au beau fixe, il fait même chaud et je dois découvrir le tracé à l'occasion de la seule séance d'essais libres. L'anneau de vitesse de l'antique circuit de Montlhéry me cause un rude choc : lancé à fond sur les pentes du banking vétuste (on voit même des plaques de mousse qui poussent tranquillement au sommet

de l'anneau !), secoué par les raccords, je suis littéralement terrorisé au moment de plonger dans les chicanes. Dans ces conditions, ma prestation est lamentable, je me traîne, peu aidé par mon moteur dont le punch va en déclinant.

La séance chronométrée ne fera que confirmer mon faible niveau : comme à Nogaro, je suis crédité du 100<sup>e</sup> temps. Cette fois, le découragement s'abat sur moi. Je sens bien que je ne suis pas fait pour cela, je suis mal à l'aise en piste, incapable d'attaquer et même, incommodé par la chaleur... Petite nature va !

C'est à ce moment-là que je comprends que c'est cuit : je n'irais pas plus loin. Je suis nul, bien loin d'être à la hauteur de mon rêve. Tout cela se déroule selon un scénario qui est bien pire que ce que j'avais imaginé. En fait, je n'avais rien imaginé avant de me lancer dans l'aventure. Même au niveau mental le « on verra bien » avait prévalu...

Mais au moment où je réalise combien la tâche est ardue, je suis submergé par la honte de ne pas être capable d'assumer mon ambition.

### **Ultime révélation**

Le dimanche matin, changement de décor : il pleut. Mais, en vérité, je m'en fiche. À ce moment-là, je me suis déjà rendu à l'évidence : je ne suis pas au niveau et cette course sera ma dernière.

Après la honte d'hier après-midi, le réalisme l'emporte : inutile de poursuivre, je me traîne, je suis ridicule, je suis mal préparé et ma moto n'est pas compétitive. De plus, comme si ce n'était pas suffisant, j'étais loin d'avoir réuni le minimum des conditions matérielles nécessaires et suffisantes pour ne serait-ce qu'être autonome dans mes déplacements. Bref, une sévère mise à niveau s'imposait avant de revenir tenter sa chance.

C'était mon état d'esprit en sortant de ma tente et j'étais décidé à liquider cette dernière manche en douceur sans tenter le diable. D'autant que ma mère avait prévu d'être présente sur les lieux avec ma sœur Catherine, je n'allais pas prendre le risque de tomber sous ses

yeux !

Bref, qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il fasse beau, j'avais renoncé à toutes ambitions pour cette course que j'allais me contenter de boucler tranquillement<sup>10</sup>. En rejoignant la grille de départ, la direction de course nous demande de boucler deux tours de chauffe afin de bien reconnaître les conditions de piste (précaution qui se comprend puisqu'il n'a pas plu du tout pendant les essais). La piste est humide mais pas détrempée comme elle l'était à Magny-cours. Paradoxalement, je suis plutôt heureux de ces conditions : le rythme sera moins élevé et j'ai donc plus de chance de pouvoir rester accroché au peloton.

Pendant les deux tours de reconnaissance, je cherche ma mère et ma sœur des yeux sans les trouver alors que je sais qu'elles sont là, au bord de la piste. Nous nous mettons en ordre sur la grille, et, après une courte attente, le départ est donné !

### **Le coup passa si près...**

J'accélère vraiment à fond et, pour la première fois, ma moto se cabre sur la roue arrière, surprise !

Une fois la roue avant de nouveau au sol, je reprends ma montée en régime et nous arrivons tous bien groupés en peloton compact pour le freinage de l'épingle dite « des gendarmes ». Sur le sec, on pouvait commencer son freinage au panneau 100 mètres et avec la piste mouillée, je pense que freiner à 150 m devrait être suffisant. Là encore, surprise, certains commencent très sérieusement à freiner à 250 m !

Je me faufile comme sur le périphérique un vendredi soir et j'en double un bon paquet avant même d'arriver à l'épingle. Ce freinage très anticipé m'a surpris et j'ai bien failli percuter celui qui me précédait. Ensuite, englué dans le peloton, j'ai été obligé de ralentir bien avant les 150 m prévus. Peut-être étais-je bien trop optimiste ?

---

<sup>10</sup> En fait, sans le savoir, j'appliquais le "lâcher prise" si utile et si efficace sur le plan psychologique !

Mais l'ambiance bizarre ne s'arrête pas au freinage de l'épingle, qu'est-ce qui leur arrive aujourd'hui ?

Peut-être est-on en train de boucler un tour de reconnaissance supplémentaire et que le départ n'a pas vraiment été donné car tout le monde se traîne... Du coup, je remonte dans le peloton en doublant les pilotes par paquets de deux ou de trois à la fois !

Au fil des tours, le peloton s'est étiré et ma remontée commence à se ralentir, je n'en double plus qu'un à la fois. Mais le festin des deux premiers tours m'a mis en appétit et je roule sur un nuage alors que les autres ont l'air de patauger péniblement. C'est plus que de l'euphorie, c'est de la rage qui fait que je hurle dans mon casque au moment de passer un adversaire au freinage du virage du pont. Oui, cette situation inédite m'a mise dans un état second ou je n'ai de cesse de dépasser encore et encore tous ceux qui sont devant, c'est comme une obsession qui me fait hausser le ton et le rythme toujours plus haut.

Après un virage, sur le bord de la piste, j'aperçois un type qui brandit frénétiquement un panneau sur lequel il y a le numéro 122 d'inscrit, mon numéro. Il s'agit d'un de mes potes qui suit ma course avec enthousiasme. Désormais, grâce à lui, je vais disposer d'un indicateur dans ma progression. Avec un tour de décalage, je sais que je suis passé tour à tour de la quinzième à la douzième place, le ticket pour la finale n'est pas loin...

Et justement, il en reste deux autres devant qui ne sont pas très loin, c'est jouable !

Mais, en passant sur la ligne de départ/arrivée, je vois le directeur de course qui fait le signe « un » avec son doigt, c'est donc le dernier tour. Je fais un ultime effort et j'en passe un à l'épingle et encore un autre dans le virage du pont : c'est bon, je vais enfin aller en finale... Non, dans l'anneau, profitant de ma faible vitesse de pointe, voilà ce dernier concurrent qui me repasse à l'aspiration, couché sur sa machine, je le vois qui me déborde inexorablement. Il doit savoir lui aussi que c'est le dernier tour et que nous battons pour la dixième

place !

C'est fini, je franchis la ligne sous le drapeau à damiers en onzième position, c'est encore raté mais de peu cette fois. Pendant le tour de ralentissement, j'arrive enfin à repérer où sont placées ma mère et ma sœur que je vais rejoindre aussitôt. Elles sont enthousiastes, suite au déroulement de la course dont elles n'ont rien perdu.

### **Pas de miracle, fin de l'histoire**

Alors, que s'est-il passé pendant cette dernière course, un miracle ?

Non, le miracle n'a pas eu lieu puisque je n'ai pas été qualifié pour la finale, je me suis simplement un peu mieux débrouillé que prévu, essentiellement grâce aux conditions météo. Sur le sec, j'étais quasiment « arrêté », je ne pouvais pas aller beaucoup moins vite sur le mouillé !

Le différentiel était bien plus important pour les autres et c'est cette différence qui m'a surpris. Cette bonne surprise m'a électrisé et m'a poussé à faire le maximum alors que j'avais prévu une course tranquille. C'est que, dans le feu de l'action, on est comme transformé par l'ambiance et on oublie vite ce qu'on s'était décidé au calme...

Mais, même avec des circonstances favorables et du cœur au ventre, ce n'était pas encore suffisant pour accéder en finale. J'avais essayé à trois reprises et échoué trois fois. Il fallait se rendre à l'évidence, je n'étais pas assez compétitif pour bien figurer dans ce challenge Honda, sans même penser à gagner une course !

Ma situation était donc la même qu'avant le rendez-vous de Monthéry, quelques illusions en moins. Denis reprit ma moto chez lui en attendant que je trouve une solution et, de mon côté, je me suis un peu occupé de moi puisque je devais subir une nouvelle opération (afin de retirer la broche que j'avais dans la cuisse et le service militaire allait bientôt m'appeler...).

## L'heure du bilan

Au moins, cette expérience m'a convaincu que j'étais incapable de percer en compétition moto et de devenir le nouvel Agostini, c'était déjà cela. J'étais bien trop loin du compte pour pouvoir m'accorder des circonstances atténuantes et penser que je pouvais mériter une nouvelle tentative. Je me souviens qu'à Nogaro, je me suis fait prendre un tour par les deux leaders durant ma première course. Ils m'ont rejoint sans que je les sente venir, doublé sans que j'ai besoin de me pousser (un de chaque côté dans le même virage !) et lâcher sans que je puisse rester avec eux ne serait-ce que quelques virages.

Une démonstration pareille de votre infériorité peut vous dégoûter à jamais. Sur le moment, je n'ai même pas mesuré le fossé qui me séparait du niveau requis avant de prétendre aller plus haut. Même s'il s'agissait de ma toute première course, je n'aurais pas dû être surclassé de cette manière...

Les grands champions ont toujours connu un parcours exceptionnel et leurs talents éclaboussaient leurs époques, y compris avec des circonstances défavorables. Prost a percé seul avec très peu de moyens. Graham Hill a accepté d'être mécanicien de course pour se rapprocher d'un milieu autrement inaccessible pour lui. Et on pourrait ainsi multiplier les exemples de champions qui n'étaient pas des « fils à papa » aux poches pleines mais qui ont quand même su se frayer un chemin jusqu'au sommet.

Non, je ne pouvais envisager une autre tentative, en moto tout du moins, d'autant que j'avais découvert que la course était quand même bien différente que ce j'avais envisagé. Tout d'abord, le rythme, bien plus élevé que ce que j'envisageais. Une fois lancée, la course vous fait vivre dans une dimension spéciale où le temps ne s'écoule pas comme dans le monde habituel. Ici, chaque seconde est consommée avec frénésie, chaque relâchement vous renvoi au loin, chaque geste est compté au plus juste.

En course, on ne dispose pas d'un bouton « pause » pour

réfléchir un peu à la situation et décider ce qu'on va faire ensuite. C'est le règne de l'immédiat, du fugitif, du déjà passé, déjà trop tard. Ce n'est pas forcément négatif mais cela demande un état d'esprit adéquat, une concentration importante pour le vivre correctement. Sinon, on est vite submergé par le déferlement des événements et on subit alors le déroulement plutôt que de le maîtriser.

Bon, évidemment, il peut paraître naïf d'être surpris par la vitesse quand on s'engage dans des compétitions où, précisément, il faut aller le plus vite possible... Mais ce que je veux exprimer ici, c'est l'absence complète du moindre répit qui m'a surpris. Le rythme des courses était tel que vous ne pouviez vraiment pas vous accorder la moindre « parenthèse » dans l'action et je ne m'attendais pas à une pareille intensité.

Ensuite, j'avais sous-estimé l'importance des à-côtés, même au niveau d'une épreuve comme le challenge Honda. Sans un minimum de moyens, votre tentative est vouée à l'échec de l'anonymat, au néant de la médiocrité.

Même si vous courez pour vous faire plaisir, il n'y a pas de plaisir sans un minimum de réussite, ni de fun à se faire doubler sans même pouvoir s'accrocher. Donc, même sans enjeu, être compétitif (au moins un minimum) est une nécessité. Or, j'ai vite pu voir combien le moindre handicap matériel était pénalisant et combien il fallait dépenser d'efforts pour le compenser. Sans un talent exceptionnel, votre handicap devient insurmontable et vous condamne à être impitoyablement relégué derrière les autres.

### **Le genou par terre**

Il y a quand même eu des éléments positifs dans cette expérience. Tout d'abord, la franche camaraderie que j'ai pu trouver avec quelques-uns de mes compagnons d'aventure. Bien que concurrents, nous ne nous traitions pas mutuellement comme des

adversaires. Une certaine solidarité ainsi que beaucoup de bonne humeur existait.

Ensuite, j'ai quand même pu approcher mes fantasmes de près en particulier le fil invisible de « l'angle ». . . La notion de « l'angle » est directement liée au pilotage moto et c'est une notion qui m'a toujours fasciné, explications.

Pour contrebalancer la force centrifuge qui a tendance à le pousser à l'extérieur du virage, le pilote d'une moto doit incliner sa machine à l'intérieur du virage, c'est cette inclinaison qu'on appelle « l'angle ». Plus le pilote veut aller vite dans les virages, plus il doit pencher sa machine et donc plus il prend d'angle. Évidemment, il y a une limite à l'inclinaison qu'on peut ainsi imposer à sa moto et c'est l'adhérence des pneus qui va limiter l'angle en premier lieu mais cette barrière de l'angle a été sans cesse repoussée par les champions d'époque en époque.

Dans les années soixante, ce sont les écoles anglaises et italiennes qui dominaient et qui imposaient que le pilote reste bien en ligne avec sa machine. Si la moto s'inclinait, alors le pilote aussi mais sans rompre la ligne verticale qu'il forme avec son engin. Il faut préciser qu'à cette époque les pneus fournissaient peu d'adhérence et que l'équilibre était donc précaire. Pas un mouvement ne devait rompre l'ensemble moto/pilote dans les virages et c'est pourquoi toutes postures considérées comme plus ou moins acrobatiques étaient proscrites.

Quelques avant-gardistes tentèrent quand même d'aller au-delà de cette attitude rigide et un pilote comme Phil Read sortait largement le genou intérieur dans les virages. Mais Read resta un cas isolé, la plupart des autres restèrent dans la droite ligne « académique » . . .

La révolution va venir de Finlande au début des années soixante-dix. Jarno Saarinen va plus loin que Phil Read et ce n'est pas seulement le genou qu'il sort du carénage mais toute la jambe, la cuisse et même les fesses !

En fait, le but de Saarineen est d'abaisser le centre de gravité du couple moto/pilote dans les virages sans devoir augmenter exagérément l'inclinaison de la machine (et donc sans aller au-delà de la limite d'adhérence des pneus). C'est en déportant son corps à l'intérieur du virage et vers le bas qu'il obtient ce résultat se traduisant par des performances spectaculaires : Saarineen est champion du monde des 250 en 1972. Le style de pilotage des Finlandais en général et de Saarineen en particulier fait vite école et se répand largement avec toute une nouvelle génération de pilotes : les pilotes des années soixante-dix et 80.

Du coup, j'ai toujours découvert dans Moto-journal des photos de pilotes largement déhanchés, aux motos très inclinées et avec le bout du genou carrément en contact avec la piste...

Le fait de faire frotter le genou par terre était devenu le but ultime pour nous, le Graal qui faisait entrer dans le pinacle des pilotes d'exceptions. J'étais personnellement fasciné par cette possibilité qui me faisait rêver : si je réussissais à faire frotter mon genou par terre sans tomber, c'est que vraiment j'avais réussi à devenir un pilote, et non simplement un petit gars qui s'amuse à aller vite avec sa moto. Sur route ouverte avec les copains, nous n'avions jamais réussi à approcher cette performance, même de loin. Pourtant, ils nous arrivaient souvent de « réquisitionner » un couple de rond-point de la région parisienne et de les transformer en circuit où nous tournions comme des fous, sans égard pour les malheureux automobilistes qui osaient s'engager sur notre tracé !

Lors de mes courses en challenge Honda, j'avais pu découvrir des sensations « d'angle » jamais connues auparavant. Sur route ouverte et sur des machines de séries, il est assez rare que vous fassiez frotter le pot d'échappement dans les virages, mettant ainsi la garde au sol en défaut. Lorsque cela m'arrivait (quelquefois), c'était signe que j'étais arrivé à prendre « beaucoup d'angle »... Lors des courses, cela arrivait presque tout le temps alors que la configuration de la machine était

justement prévue pour l'éviter (commandes aux pieds relevées, béquilles démontées, pot d'échappement plus petit et plus haut, etc.), preuve que l'angle pris sur circuit était sans commune mesure avec l'angle atteint sur la route.

Donc, sans l'atteindre tout à fait, j'ai commencé à approcher le Graal du « genou par terre » et rien que cela était déjà une sacrée satisfaction.

En fait, l'époque du pilotage à la finlandaise commençait déjà à être dépassée lorsque j'ai fait mon entrée sur les circuits... Une autre révolution s'annonçait, venant des USA cette fois. C'est Kenny Roberts (le père du champion du Monde des 500 en 2000, lui-même trois fois champion du monde des 500 en 1978, 1979 et 1980) qui en est à l'origine au tout début des années quatre-vingt. Au tournant de la décennie 70/80, les 500 cm<sup>3</sup> sont devenus surpuissantes et le problème n'est alors plus de passer vite en virage en inclinant la moto mais plutôt de faire passer la puissance à l'accélération. À la remise des gaz, l'arrivée de puissance est telle que les motos se cabrent sur la roue arrière et le pilote doit modérer l'accélération pour garder le contrôle.

Kenny Roberts impose une autre logique : plutôt que de subir le cabrage de sa machine ou de devoir couper les gaz, il préfère provoquer le patinage de sa roue arrière en sortant des virages en glissades qu'il aura déclenché volontairement en se déplaçant vers l'avant de la moto au moment de la réaccélération afin de modifier la répartition du poids. C'est ce nouveau « geste » qui était à la base du pilotage à l'américaine et qui fut largement repris ensuite par Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Gardner et Wayne Rainey (tous ont été une ou plusieurs fois champions du Monde 500).

Le pilotage change alors de dimension : plutôt que de favoriser à tout prix la vitesse de passage en virage (option qui a prévalu pendant des dizaines d'années et qui a connu son aboutissement avec le déhanchement « à la finlandaise »), il vaut mieux minimiser les manœuvres nécessaires aux virages et tout miser sur la remise en

vitesse permise par la très grande puissance disponible. Ce changement complet s'est fait sentir à tous les niveaux y compris sur les réglages des machines et sur les trajectoires des pilotes : plutôt que d'enrouler finement sur des trajectoires bien rondes, on préfère désormais casser au plus vite la période du virage avec un freinage très en profondeur, un changement de cap très bref et une remise en ligne anticipée afin de pouvoir laisser parler le moteur... Évidemment, ce pilotage très « haché » basé sur une arrivée brutale de la puissance a même changé la nature des chutes !

Avant, la sanction venait d'un pneu emmené trop loin sur l'angle et qui décrochait « en douceur », posant son pilote par terre en même temps que la moto se couchait sur son carénage. Aujourd'hui, on voit que les pilotes sont littéralement éjectés de leurs machines et projetés en l'air (c'est le fameux « hi-side ») s'ils se sont trop optimistes sur le moment de tourner la poignée de gaz...

Précisons que ce changement d'école concerne surtout les motos de grosses cylindrées, lourdes et disposant de beaucoup de puissance. Dans les catégories inférieures, 125 et 250 en particulier, le changement est bien moins sensible car l'excès de puissance n'est pas aussi évident. Du coup, la différence entre les catégories s'est encore creusée. Auparavant, il était assez facile de passer d'une cylindrée à l'autre sans gros problème d'adaptation.

À partir des années quatre-vingt, les pilotes sont beaucoup plus spécialisés et rares sont ceux qui connaissent la même facilité en passant de la 250 à la 500 (ce qui met encore plus en lumière l'immense mérite d'un phénomène comme Valentino Rossi qui a réussi l'exploit d'être champion du Monde en 125 puis en 250 et enfin en 500 en seulement quelques années, du jamais vu !).

À mon niveau et avec la faible puissance des 125 challenge, je n'ai pas connu de problèmes de cette sorte. L'essentiel de la difficulté provenait plutôt de cette faible puissance qui obligeait à préserver l'énergie au maximum afin d'avoir à éviter de relancer la machine afin

de reprendre de la vitesse. Cela se traduisait par des freinages limités et des passages « sur les œufs » dans les virages afin de garder un rythme coulé et d'enchaîner sans trop de rupture d'allure. Plus facile à écrire qu'à réaliser...

Enfin, dernier point positif, je ne me suis pas fait mal. Certes, l'interdiction de tomber que je m'étais moi-même fixé pouvait représenter un frein important à ma capacité d'aller vite (sans possibilité de prendre des risques, la marge d'erreur doit être encore plus importante que la normale et cela se répercute sur la vitesse de passage en virage et donc sur les temps au tour...) mais au vu de ma condition physique de l'époque, je n'avais pas d'autre choix.

Malgré tout, même quand on s'interdit de commettre une erreur (tomber dans mon cas), il arrive qu'on aille quand même au-delà de sa bonne résolution. Le fait que je sois parvenu à rester à l'intérieur des limites que j'avais définies était une autre source d'intenses satisfactions.



## IV - les années slot

**A** la suite de mon échec en compétition moto, je me retrouvais

sans but précis à la rentrée de septembre 1979. Je continuais à travailler comme opérateur sur l'ordinateur d'une compagnie d'assurances (la CMA) mais ce boulot que j'avais pris pour assurer ma subsistance en attendant d'être reconnu comme un grand pilote, n'avait plus de sens maintenant que mon ambition suprême s'était pulvérisée une fois confrontée au principe de réalité...

C'est alors que le Slot Racing est venu remplir le vide de ma jeune existence, offrant même une certaine continuité avec mon engagement en compétition après l'expérience du challenge Honda.

Pendant toutes les années scalex (voir chapitre II), Denis et moi étions persuadés qu'il existait des championnats de Scalextric à grande échelle. En fait, c'est le Slot Racing qui représente l'ultime forme de ce jeu pour gamins. Le slot racing (du mot anglais slot qui veut dire rainure) existe depuis les années soixante sous une forme déjà très élaborée techniquement, bien plus que nous ne pouvions l'imaginer, alors que nous bricolions nos voitures scalextric. La rencontre avec le slot racing se concrétisa au moment de la création du Club de Créteil, formé par des fanatiques qui parcouraient l'Europe en attendant que leur passion prenne forme en France. Les années slot débutent lors de mon premier contact avec le club de Créteil.

### **Première course de club sur une épave, rythme impressionnant**

Denis était déjà membre du club lorsque je l'accompagnais un dimanche après-midi, où une course informelle fut organisée de façon impromptue au club de Créteil. J'y participais avec une vieille voiture de club. Une véritable épave, mais j'étais trop novice pour m'en rendre compte. Cette voiture était affublée d'une carrosserie passablement usagée et dépourvue d'ailerons aérodynamiques. Le châssis était rustique et lourd et le moteur était loin d'être une bombe. Néanmoins, la voiture était souple, relativement saine et surtout facile à conduire. En fait, c'était l'idéal pour le débutant que j'étais et j'allais avec cette "épave" bien plus vite que si l'on m'avait prêté une voiture top-niveau (que j'aurais rapidement abîmée, vu ma maladresse). Le pilotage sur ce grand circuit en bois m'enthousiasma. Les larges dérapages de ma voiture étaient faciles à maîtriser ou à provoquer, l'extrémité de la carrosserie de ma voiture venait frôler le rebord des grandes courbes. Tout cela était terriblement grisant. Je me donnais à fond et pourtant j'étais dépassé de partout à la fois. Je ne pouvais imaginer les différences de performances qu'il y avait entre mon engin et ceux des autres. En tout cas j'étais mordu, et je m'inscrivis au club en décidant de m'acheter une voiture.

### **Première voiture : compliqué !**

Ainsi donc je me décidais à acquérir ma propre voiture. Ce fut loin d'être aussi simple que de signer un chèque. Une slot-car, il fallait croire que cela se méritait !

D'abord commander le châssis qui n'est jamais prêt dans les délais annoncés. C'est d'ailleurs pour cette raison que je ne pus suivre Denis qui partit avec les autres aux championnats d'Europe à Uden (Pays-bas). À cette occasion Denis, qui était très doué, fit preuve d'un talent précoce et remarqué. Pour ma part, je mis plus d'un an à rattraper son niveau.

Ensuite acheter à différentes personnes les nombreuses pièces

nécessaires à l'assemblage complet de la voiture. Une fois le puzzle rassemblé, il faut encore procéder à son assemblage. Tout cela sans aucune compétence de ma part, ni pour le choix dans les achats ni pour le montage une fois l'achat effectué. Finalement, en deux ou trois séances, je franchissais ce parcours du combattant et j'acquis le droit de tourner avec ma voiture (bien sûr, il me fallut encore acheter une poignée d'accélérateur), doucement d'abord, avec le frein débranché pour roder le moteur.

Cet épisode de l'acquisition d'une première voiture illustre bien l'énorme différence qu'il pouvait y avoir entre un milieu structuré comme la compétition moto, où tout était prévu et encadré (et où vous étiez le bienvenu du moment que vous étiez en mesure de payer la facture...), depuis les préparateurs qui vendent les machines jusqu'aux organisateurs qui animent les épreuves, et un milieu associatif comme le Slot Racing en France à la fin des années soixante-dix où l'amateurisme et l'approximation régnaient pour pallier à l'absence de moyens (et où vous étiez le bienvenu du moment que vous étiez prêt à vous débrouiller comme les autres...).

Sans freins et avec une carrosserie à ailerons, la voiture se comportait docilement, alors qu'elle était bien plus rapide que "l'épave" que l'on me prêtait habituellement. Mon apprentissage commençait, il se révéla bien plus difficile que prévu...

### **La course de production - premier abandon**

Malheureusement pour moi, la première véritable course organisée par le club de Créteil devait être sur une catégorie bâtarde, qui ne connut jamais le succès, dont les deux principales caractéristiques étaient le moteur GP20 (du même type que celui équipant ma voiture) et l'absence totale d'aileron sur les carrosseries. Du fait de cette absence, le comportement des voitures était catastrophique, quasiment inconduisible pour tout le monde et particulièrement difficile pour les débutants dont je faisais encore

partie.

Cette catégorie appelée « production » ne survécue pas à sa première course organisée par le club de Créteil et heureusement : dépourvues d'appuis aérodynamiques, les voitures s'envolaient littéralement sur ces grands circuits qui avaient été conçus justement pour recevoir des voitures plaquées au sol...

Les entraînements à cette course furent donc très pénibles et je ne réalisais alors que peu de progrès sur le plan du pilotage alors que j'en avais grand besoin. Au moins, malgré mes nombreux crashes, je ne pliais pas ma voiture, ce qui était déjà positif. Le jour de la course (un dimanche) arriva et j'étais quand même très motivé pour faire le mieux possible.

J'avais peu d'argent, je me déplaçais en métro et j'avais la rage de réussir quelque chose après mon échec au challenge Honda qui signifiait que je ne serais jamais le pilote de course que je rêvais. Tout cela ne faisait que renforcer mon désir de me hisser au niveau des meilleurs. Je dus très vite abandonner alors que les éliminatoires avaient plutôt bien commencé. Je roulais très prudemment (sans appuis au sol, il n'y avait vraiment pas moyen d'attaquer) et cette tactique était payante puisque, après quelques segments, j'étais en seconde position. À la fin d'un segment<sup>11</sup>, l'arrière de ma voiture fut heurté par la voiture d'un concurrent en perdition (le père Thibault). Sous le choc, la soudure qui tient le moteur solidaire au châssis céda.

Pendant l'inter-segment j'aurai peut-être eu le temps de réparer si j'avais eu un fer à souder, chaud et donc prêt à l'emploi, la compétence nécessaire pour réaliser seul cette opération délicate et enfin il eut fallu

---

<sup>11</sup> Une course de slot-racing, que ce soit une éliminatoire ou la finale, est toujours découpée en autant de manches que le circuit compte de voies. Ces manches, dont la durée varie selon l'importance de la course -de 2 à 5mn pour les finales-, sont appelés des "segments". A la fin de la durée d'un segment le courant est interrompu sur l'ensemble du circuit et l'on change les voitures de piste à l'endroit où elles ont stoppées, et ainsi de suite jusqu'à ce que chacun ait couru sur toutes les voies.

que je m'en aperçoive. Se faire percuter pendant la course est un incident banal dont l'éventuelle gravité vous est immédiatement révélée par le comportement de votre voiture une fois celle-ci remise en piste. Or, l'incident se produit juste au moment de l'interruption. Au moment de la remise du courant, ma voiture resta sur place, le moteur battant follement dans son emplacement. C'était terminé.

Le cœur gros je retirais ma voiture, première course, premier abandon Néanmoins je restais sur le circuit, afin d'assurer les fonctions de commissaire de piste<sup>12</sup> (encore les contraintes du milieu associatif).

### **Les championnats 1/32 à Lyon : un goût amer**

Peu après l'épisode malheureux de la course 1/24 de production à Créteil, Denis, Olivier Benel et moi descendîmes à Lyon pour participer au championnat de France 1/32 1979. Ce championnat, couru en une seule manche, était organisé par le club de Bron (près de Lyon).

Ainsi donc, ils existaient plusieurs clubs de slot en France. Le slot pratiqué à Bron était très différent de celui de Créteil, à la fois beaucoup plus proche en apparence et tout aussi éloigné dans le détail de ce que nous connaissions Denis et moi avec le scalextric. Quatre catégories étaient au programme et parmi elles il y en avait deux qui se disputaient sur des voitures issues de la série (Scalextric et Polistil principalement), nous étions donc en terrain de connaissance et nous pensions bien faire un malheur. Le trajet fut joyeux puisque dans la voiture de Denis (la Renault 30 de ses parents) je contais le récit écrit

---

<sup>12</sup> Les commissaires sont chargés de remettre en piste les voitures qui ont quitté leur voie. Chaque voie est numérotée et ces numéros sont répétés un peu partout autour du circuit. Chaque voiture est affublée d'un autocollant sur lequel est inscrit le numéro de la piste, cet autocollant est changé à chaque segment au moment où est effectué le changement de piste. C'est cet autocollant que les commissaires regardent afin de savoir sur quelle piste remettre la voiture qui vient de sortir, alternativement après chaque course, les pilotes prennent la place des commissaires vice-versa.

de notre dernière course de 24 heures en scalextric.

Arrivés à pied d'œuvre, nous fûmes stupéfaits de voir un circuit magnifique, parfaitement lisse. Nous n'avions jamais vu une piste dans cet état (le circuit de Créteil était bien moins impressionnant dans son aspect et surtout dans sa finition), nous n'avions même jamais imaginé qu'un résultat pareil fut possible. Nous fûmes encore plus surpris de découvrir que le comportement de nos scalextric se révélait tout bonnement catastrophique sur cette piste de rêve : le train arrière « broutait » abominablement à chaque accélération, ce qui procurait une motricité déplorable. De plus, nos moteurs se révélaient être de véritables lavements et les reprises en sortie de virage étaient lamentables. Et comme si tout cela n'était pas suffisant, les voitures tiraient tout droit au moindre prétexte (refus de tourner à l'abord d'un virage) !

En fait, il était impossible de prétendre ne serait-ce que participer à la course avec des engins pareils, une préparation complète aux conditions du circuit s'imposait. Grâce à l'aide efficace et aux conseils pertinents de quelques membres organisateurs, nous réussîmes à transfigurer la tenue de route de nos F1 scalex dont le comportement s'améliora notablement au fur et à mesure des transformations. Jamais nos voitures n'avaient encore été préparées de la sorte. Pour résumer, il s'agissait surtout de rigidifier l'ensemble du châssis

Sur une piste de scalextric « normale », le circuit est constitué de l'assemblage d'éléments comme un demi-virage, un bout de ligne droite, etc.

Cet assemblage n'est jamais parfait et la piste qui en résulte présente un profil chaotique avec de nombreuses bosses. Même si cela ne saute pas aux yeux du père de famille fier d'avoir réussi à monter le circuit de son jeune fils, le résultat est le même : ce circuit est horriblement bosselé pour des voitures qui sont à l'échelle 1/32.

Pour absorber au mieux ces irrégularités, les voitures sont montées relativement souples afin que les essieux avants mais surtout

arrières puissent bouger avec un débattement faible mais suffisant. Cette conception est adéquate sur une piste imparfaite mais pas sur le billard impeccable qu'était la piste de Bron... Réalisée en bois et présentant une finition soignée, la piste de Bron ne présentait aucune aspérité à absorber et le montage souple de nos châssis ne faisait alors que générer des mouvements de torsions parasites où disparaissait la faible puissance de nos moteurs !

La question essentielle de la tenue de route étant réglée, il restait à faire avancer un peu plus ces ignobles moteurs ou à en choisir de meilleurs. Peine perdue, le lot entier se révéla être une désolation et de nous trois, j'étais certainement le plus mal loti. Le championnat de France de Formule France (1re et dernière édition), car c'était le nom de la catégorie qui accueillait les F1 de "série", se présentait bien mal pour moi.

En fait, les essais qualificatifs (une série de tours chronométrés sur une des 4 voies de la piste, au choix) se passèrent mieux que prévu. J'obtins le 6e temps sur 25 participants avec quelques Lyonnais et quelques Bordelais devant moi. Mais surtout, Denis et Olivier se retrouvèrent derrière moi. La logique aurait voulu qu'ils soient devant, mais voilà, la « glorieuse incertitude du sport » (formule consacrée et souvent appliquée aux sports mécaniques, avec raison !) était venue à mon secours. Peut-être crispés par l'enjeu, ils firent beaucoup trop d'erreurs et c'est moi qui ramassai la mise de ce premier round, fait d'observation et d'intox.

Comme d'habitude, les choses sérieuses se passèrent le dimanche : les éliminatoires pour la finale. Le circuit de Bron ne comportait que 4 voies, ce qui rendait encore plus difficile la sélection. Je gagnais facilement ma série et je me retrouvais en demi-finale aux prises avec Françoise, la compagne du Président du club de Bordeaux Samy Behara. Si mon moteur avait été un peu moins poussif, je l'aurais oublié facilement, mais ce traîne-savates avait juré de me handicaper tout le week-end. Je parvins de justesse à devancer Françoise, qui se

montra à cette seule occasion particulièrement accrocheuse. Toutefois, ma performance fut insuffisante pour me hisser en finale (de peu car je me classais finalement 5e), alors que Denis et Olivier (qui eux avaient disputé l'autre demi-finale) en faisaient partie.

C'est la rage au cœur que je vis mes deux compagnons se disputer la troisième place pendant que j'étais réduit au rôle ingrat de spectateur. Un Alsacien gagna la course sur une Polistil ignominieusement trafiquée (et donc complètement illégale). Béhara finit à une méritoire seconde place et Denis s'imposa à Olivier pour la troisième place au terme d'une belle course. Les Lyonnais qui nous avaient aidés à mettre nos voitures à niveau furent trahis par les leurs (comme quoi, nul n'est à l'abri d'une défaillance mécanique).

Didier Moret arriva l'après midi du dimanche pour participer à la course de Sport-Europe (la catégorie reine) mais fit une prestation médiocre à cause du peu de compétitivité de sa voiture.

### **Apprentissage de la conduite d'une vraie slot-car : dur !**

Le club de Créteil organisa une réunion internationale après le galop d'essai de la course des productions. Il fallait donc être prêt à affronter une vraie course de 1/24 avec des moteurs très puissants et des carrosseries à ailerons, bref le top.

Pour cela, j'achetais donc un moteur de type 25<sup>13</sup> et une poignée

---

<sup>13</sup> Les moteurs étaient tous extérieurement identiques, seul le rotor à l'intérieur faisait la différence de puissance. Les GP20 étaient les moins puissants mais aussi les moins chers, puis venaient les 27, 26, 25 et enfin 24 les plus pointus. Évidemment la longévité était inversement proportionnelle à la puissance ...

équipée de micro-switch<sup>14</sup>. Beaucoup d'argent pour ces deux éléments et un résultat pour le moins déroutant. Avec un super-moteur et une poignée d'enfer, j'allais moins vite qu'avec mon matériel habituel...

En fait, il s'agissait simplement d'un problème d'adaptation à des perceptions inhabituelles. La voiture allant beaucoup plus vite, les repères de freinage étaient complètement bouleversés. Or, le freinage est le point principal du pilotage en slot-racing. De plus, la voiture avait également des réactions beaucoup plus brutales. Tout ça pour dire que j'étais plutôt découragé après la première séance d'essais avec ce matériel et le doute m'a travaillé plusieurs jours durant : suis-je vraiment un bon pilote ? Ai-je les capacités requises pour maîtriser ces engins ?

Pourtant, petit à petit, je progressais. D'abord en débranchant le frein, ce qui rendait la voiture très souple me laissant le temps de m'habituer à la vitesse et aux accélérations (carrément démentes ces accélérations !). Puis, j'ai fini par me familiariser avec cette aptitude hallucinante que possédaient les slot-cars à s'arrêter en à peine un mètre, lorsqu'elles sont lancées à pleine vitesse. La cadence entre le freinage et la réaccélération est vraiment la clé d'un pilotage efficace.

J'ai déjà évoqué dans le chapitre II les principes de pilotage d'une voiture de scalextric et, fondamentalement, une Slot Car se pilote de la même façon : il s'agit essentiellement d'alterner périodes de freinage et d'accélération sur le rythme le plus élevé possible et sans faire sortir la voiture de la piste. Oui, vu comme cela, c'est pareil mais je découvre quand même que la pratique diffère beaucoup du scalextric...

---

<sup>14</sup> Les poignées d'accélérateurs sont de simples rhéostats qui permettent de réguler le courant destiné à la voiture. Les micro-switch sont des interrupteurs qui, court-circuitant les butées de la résistance, minimisent les pertes de courant, donc de puissance. Le feeling de la gâchette est un élément important pour la précision du pilotage. Avec Didier Moret, nous avons pris l'habitude d'appeler ces éléments des « micro-pouitch » car ils grillaient souvent...

Tout d'abord, à cause de la vitesse. Avec une vraie Slot Car, les vitesses atteintes sont incroyables et il faut vraiment le voir pour le croire. À ces vitesses affolantes, le moment où il faut freiner est très précis et le pilote doit être capable de réagir dans une fraction de seconde. Bon, OK, on dit cela tout le temps quand il s'agit de pilotage mais ici, il faut se représenter que sur un tour de circuit avalé en deux secondes et demie (oui, bien moins de 3 secondes pour boucler un tour complet...) il faudra avoir freiné (et réaccélééré) trois ou quatre fois, soit une fois toutes les sept dixièmes de secondes... Ça donne une idée du rythme exigé !

Et, encore une fois, inutile d'espérer agir comme un automate (rapide !) en répétant le même geste toujours au même moment tour après tour, ce pilotage aveugle ne mènerait pas bien loin. Car il faut être en mesure de moduler légèrement sa cadence en fonction des conditions de piste et des réactions de sa voiture. De plus, le choix du point de freinage n'est qu'une des difficultés du pilotage en Slot qui ne se résume pas à une succession de on/off comme on pourrait le croire vu de l'extérieur, il faut aussi doser sa réaccélération...

En effet, pas question de remettre à fond aussitôt après avoir freiné et être entré dans le virage. Selon le rayon et l'inclinaison éventuelle de ce dernier, vous devrez remettre la puissance très progressivement ou plus franchement (un spectateur ne verra pas la différence en regardant vos doigts mais si vous ne modulez pas, la voiture s'envolera...).

C'est grâce à ce dosage permanent que le pilote garde le contrôle de son engin que lui seul peut suivre des yeux dans sa course folle. Les difficultés sont nombreuses et il faut une concentration totale pour arriver à maîtriser tous les paramètres pendant les quarante minutes que dure une finale (les finales dureraient huit fois cinq minutes : chaque voie est parcourue pendant 5 minutes et il y a 8 voies avec des intersegments de deux minutes...). À la fin d'une finale, les pilotes sont souvent épuisés nerveusement tant l'effort a été intense et la

compétition acharnée.

### **Première vraie course. Je suis loin, Serge Blouet 7/10e devant**

Arriva enfin le week-end de la première édition du GP de France sur le circuit de Créteil, la première course internationale à laquelle je participais et qui réunissait pratiquement tous les pratiquants du slot 1/24 en France, plus quelques étrangers, des Suisses principalement.

Comme presque tous les grands circuits de slot, celui de Créteil était entièrement en bois et comportait huit voies. Malheureusement, il était loin d'être neuf ; Didier Moret l'avait trouvé je ne sais où et les membres du club l'avaient assemblé dans le local que nous prêtait la mairie. Le tracé ressemblait à une espèce de colimaçon bizarre et la piste était loin d'avoir la parfaite régularité de celle de Lyon. Imperceptible à l'œil, les bosses étaient pourtant nombreuses, ce qui fait que certaines voies étaient notoirement moins rapides que d'autres. J'ai gardé peu de souvenirs des essais Chronos sinon que c'est Serge Blouet qui fit la pôle position (meilleur temps). Ma performance sans être bonne ou mauvaise, était tout de même à plus de 7/10 de seconde derrière lui. Un gouffre dans ce monde où l'on freine au centième de seconde près !

Je continuais mon apprentissage, discrètement, et je m'appliquais à faire de mon mieux pendant les éliminatoires. Comme cela ne se passait pas trop mal, l'excitation grandit en moi à tel point que, pendant un inter-segment, je me trompais sur le branchement de ma poignée d'accélérateur et j'intervertissais deux fils sur trois en les raccordant à la piste. Dès que le courant fut remis, inévitablement, le micro-switch de frein partit en fumée (encore était-ce un moindre mal, la plupart du temps c'était la poignée entière qui grillait). Je me retrouvais donc sans frein.

Si pendant les entraînements je m'étais longuement habitué à rouler sans frein, les conditions étaient totalement différentes dans le feu d'une vraie course. Impossible en effet de ne pas tenir compte des

autres voitures qui elle, roulaient à un train d'enfer (en freinant, évidemment !), et je me révélais incapable de passer correctement le virage situé juste après le banking<sup>15</sup>. Ce qui devait arriver arriva rapidement : à force de sortir toujours au même endroit, je provoquais un crash général avec deux ou trois autres concurrents. Ma voiture en fut suffisamment abîmée pour provoquer mon abandon. Et de deux !

Serge Blouet gagna la course devant Sutter avec une remarquable maîtrise. À l'époque, j'étais loin d'imaginer que, moi aussi, je ferais preuve d'autant de sang-froid pour dominer de semblables empoignades. Denis parvint à se hisser en finale et enleva même la quatrième place ce qui était remarquable. En conséquence, il fut auréolé d'une réputation de petit génie super-doué ce qui avait le don de prodigieusement m'énerver...

C'est que je ne voulais pas revivre l'épisode de la domination de Denis, situation déjà vécue en long, en large et en travers à l'époque du scalex. Cette fois, je savais que Denis avait juste un peu d'avance sur moi dans le domaine du Slot Racing mais qu'il ne maîtrisait pas cette discipline nouvelle pour lui comme il pouvait maîtriser le scalex dans le garage de la maison de ses parents. Cette fois-ci, j'étais bien résolu à le battre et c'est peut-être cette détermination qui m'a poussé à plonger en profondeur dans le Slot, à la fois pour « exorciser » Denis et aussi pour me changer les idées après la compétition moto...

### **Première course GP20 : Presque dans le coup, et encore un abandon**

La course suivante, organisée par le club de Créteil, fut la première manche du Championnat de France GP20 1/24 1980, juste avant mon départ pour le service militaire qui me réclamait. Je m'étais

---

<sup>15</sup> Le *banking* est un virage fortement relevé qui se prend à fond et qui permet de prolonger artificiellement la ligne droite qui ne peut être trop longue pour des raisons d'encombrement. Au sortir du banking, donc, les voitures sont au maximum de leur vitesse et le virage qui suit impose le freinage le plus appuyé de tout le circuit.

entraîné durement les semaines précédentes pour progresser de manière significative et j'étais bien décidé à démontrer que j'avais enfin assimilé ce pilotage si particulier, fait de violence et de rythme. Pour maîtriser une slot-car sur un circuit rapide, le pilote doit entrer dans un état de quasi-hypnose, où seule sa voiture est un objet réel dans un monde fait de lignes de couleur. La concentration nerveuse nécessitée par ces courses se révélait bien supérieure à tout ce qu'on avait expérimenté à l'époque des scalex chez Denis.

Cette course fut l'occasion d'un déclin, un cap enfin franchi après bien des efforts. Pourtant, cela commença mal car je ne parvenais pas à trouver le bon rythme pendant les éliminatoires, mes performances restaient médiocres et je risquais de ne pas être qualifié pour la finale. À la suite d'un crash, le support d'un des fils d'alimentation électrique fut brisé net. Un incident rarissime qui ne se reproduisit jamais !

Toujours est-il que je perdis la moitié d'un segment à réparer (encore heureux que cela soit réparable !) et, bien sûr, toute chance d'accéder à la finale... C'est avec la rage au cœur que je repris la piste et cela m'aida à réaliser une performance intéressante pour mon niveau de l'époque : le record de la manche sur un segment (en nombre de tours). Pour la première fois, je me révélais capable d'être le plus rapide. Cela m'ouvrait des horizons nouveaux. Cela fut insuffisant pour être parmi les huit meilleurs du jour et donc aller en finale. En revanche, ce fut suffisant pour me motiver et me donner une forte confiance en mes capacités.

Je quittais le circuit en clamant "un jour, je vous battrais tous !", personne ne releva, je ne suis même pas sûr que quelqu'un entendit !

En fait c'était surtout pour moi que je lançais ce défi avant d'affronter l'obscurantisme en kaki...

### **Retour du service, déplacement à Vienne et autres**

Après un épisode tourné avec l'aimable participation de l'armée française me voici de retour dans le monde impitoyable du Slot Racing

Circus. La saison 1980 était déjà bien entamée et elle avait plutôt mal commencé pour moi (voir la première course GP20 où je fus éliminé sur ennuis techniques). À cette époque, je suis très motivé par cette discipline, persuadé que l'aventure slot racing va me faire passer un cap important dans la vie qui s'ouvre alors devant moi. Tout à la fois stage de survie et "business school", le slot se révéla être, pour moi, une excellente école dont tous les enseignements bénéfiques n'ont pas encore fini de produire leurs effets.

### **Rencontre avec Philippe point**

Alors que je retrouvais la piste de Créteil pour une classique séance de club (les membres y viennent pour s'entraîner, généralement il n'y a ni course ni chronométrage lors de ces sessions informelles), Didier Moret (le président du club de Créteil) m'avertit qu'il avait découvert un personnage haut en couleurs que nous finîmes par appeler "l'Hermite de Thoiry". Philippe Point (car c'est de lui qu'il s'agissait) habitait Osmoy à l'époque, un charmant petit village perdu au milieu de la vaste campagne du grand Ouest Parisien. Dans ce havre de calme et de verdure (du moins à l'époque, je me demande comment c'est devenu aujourd'hui... Finalement, je préfère ne pas le savoir !), il avait assemblé une amusante petite piste à 4 voies, hybride avec des virages en élément Polistil et des lignes droites en bois. Ce circuit n'atteignait pas le niveau de finition de celui de Bron et il était bien plus petit que celui de Créteil mais il permettait de bien s'amuser avec des voitures à l'échelle 1/32 et c'était le principal.

Philippe avait déjà pratiqué le slot racing à la grande époque ("ah les années soixante, à cette époque au moins, on savait s'amuser !" disait-il souvent) et faisait collection de vieilleries issues de cette glorieuse période (châssis Cox, voitures complètes « cuccaracha », etc.). Le personnage était plutôt sympathique (bien que bourru en apparence) et il m'accueillit gentiment dans son club virtuel. Au début, j'imaginai utiliser sa structure pour faire mes armes afin de devenir le

prochain champion de France de formule France. C'est que je n'avais pas encore digéré mon relatif échec de Bron et j'ambitionnais de prendre ma revanche lors de l'édition 1980 des championnats de France 1/32...

À cette fin, j'avais acquis une F1 Polistil identique à celle du champion en titre, mais il restait tout (l'intense !) le travail de préparation à effectuer. Ce beau projet fut vite abandonné vu l'inadaptation de ma nouvelle merveille à la piste d'Osmoy (et à n'importe quelle piste d'ailleurs !) et à l'abandon de la catégorie par le microcosme du slot 1/32 Français.

### **Mon premier châssis, pas de quoi être fier !**

Philippe Point avait réalisé une voiture pour la catégorie sport Europe et, bien que novice dans cette catégorie, je trouvais le châssis bien fait et original. À l'essai, la voiture se révélait efficace, facile et agréable à piloter. Évidemment, on ne peut juger du comportement d'une "slot-car" qu'en la poussant à son maximum, encore faut-il en être capable... Toujours est-il que Philippe parvint à me convaincre que la construction d'un châssis était largement à ma portée, moi qui savais à peine souder correctement mon moteur sur mon châssis 1/24. Mais comme j'avais décidé de participer à la première manche des championnats d'Europe qui allaient se dérouler début mai à Vienne, il me fallait une voiture pour m'aligner aussi en catégorie 1/32... Nous étions mi-Avril, cela suffisait pour faire naître mon premier châssis, une Sport-Europe 1/32 bien sûr !

Philippe me fournit tout ce qui était nécessaire et même un sérieux coup de main. Malgré cette aide, ce projet se révéla un travail de longue haleine : scier le cuivre, souder l'acier, aligner les éléments, rectifier les articulations, assembler les pièces, etc.

De fait, il s'écoula presque deux semaines avant que la voiture ne soit capable de faire ses premiers tours de roues. Ce premier essai ne révéla pas de défaut rédhibitoire mais l'assemblage était tellement

provisoire et les conditions de piste tellement différentes de ce que j'allais rencontrer en Autriche que je ne pouvais m'imaginer combien la copie servile du châssis de Point était ratée !

L'aspect du châssis était d'une laideur repoussante, son fonctionnement pratique était tellement éloigné de son modèle (les articulations auraient tout aussi bien pu être absentes, cela n'aurait été que positif) que lorsque, tout fier (j'ai honte rétrospectivement !), je l'ai montré à Claude Wilette - lui-même éminent constructeur de châssis, celui-ci a sans doute eu grand mal à s'empêcher de s'esclaffer et a réussi à seulement me dire "c'est bien, tu te lances" ce qui était plutôt gentil de sa part vue l'horreur que j'offrais à son regard...

### **Départ pour Vienne, l'épopée commence**

Premier déplacement à l'étranger pour une course de slot, Vienne représentait une destination lointaine. De fait, entassés dans la R30 des parents de Denis, le voyage non-stop dura 12 heures !

Après avoir vaguement vu le toit en verre du stade olympique de Munich, Vienne apparaissait enfin. Un petit saut pour voir la piste et direction l'hôtel que nous a réservé l'organisation pour prendre nos quartiers. Puis se changer et sortir le matériel. La tenancière de l'établissement hôtelier semble un peu dépassée par l'ampleur de la vague de sloteurs Européens qui lui tombe dessus. Nous eumes rapidement l'occasion de nous rendre compte que cette impression était fondée...

Prise de contact avec l'ambiance championnat d'Europe au club, presque tout le monde est déjà là. Claude Wilette est furieux car ses carrosseries ne sont pas là, oubliées par le père Thibault avec qui il a voyagé. Partis bien avant nous, ils arrivèrent bien après !

Wilette jura de ne plus voyager avec cette famille de fous mais récidiva pratiquement à chaque course... Il y a une dizaine de nationalités différentes (il y a même deux Américains), et les Suédois, que je n'ai encore jamais vus, sont nombreux. les éclats de voix

résonnent de langues inconnues. Il y a quelque chose de magique et d'intimidant dans l'excitation méthodique qui règne, impossible de ne pas se prendre au sérieux dans un univers pareil !

Avant d'entamer les choses sérieuses je décide de visiter un peu la ville et je lui consacre royalement 4 heures.

Je suis à Vienne tout de même, je ne peux passer ici sans jeter un coup d'œil. Je verrais peu de chose (on s'en serait douté) mais je garde le souvenir de larges avenues (l'équivalent de l'avenue Foch répétée partout), la façade de l'Opéra, la couleur ocre des bâtiments historiques et la délicieuse intimité des pâtisseries et salons de thé...

À cette époque je ne pouvais prétendre réellement régler ma voiture et je devais me contenter d'apprendre la piste (relativement facile d'ailleurs) et de m'habituer au rythme. Pour ce qui est de mon châssis 1/32 équipé de mon moteur GP20 (car j'avais seulement deux moteurs !), je ne pouvais raisonnablement le faire évoluer au milieu des fusées 1/24 et je dus attendre les moments de calme le soir pour faire quelques tours peu significatifs.

Le soir venu, nous rentrâmes naturellement à l'hôtel, écrasés de fatigue que nous étions. Et, alors que nous étions couchés, des Italiens firent irruption dans notre chambre aussi étonnés et ahuris que nous !

Le gérant de l'hôtel faisant une fois de plus la preuve de la légendaire efficacité germanique avait tout simplement pratiqué le surbooking et avait attribué notre chambre aux Italiens. Ces derniers protestaient maintenant de façon véhémement croyant que nous étions des squatters. Le plus excité d'entre eux ouvre maintenant un placard qui, manifestement, est rempli d'affaires qui n'appartiennent à aucun de nous et il crie "tuto mio, tuto mio !" pour nous faire comprendre que tout est à lui !

Finalement tout s'arrangea sans douleur et les Italiens allèrent ailleurs. Pensant être enfin tranquilles, nous glissions avec bonheur dans un sommeil réparateur... Fatale erreur !

C'était sans compter avec les Suédois qui se saoulèrent et

chantèrent toute la nuit !

Invariable comportement des Nordiques qui ne peuvent s'empêcher de se conduire comme des sauvages sitôt qu'ils ne sont plus dans leurs brumes glaciales. Eux qui méprisent souverainement tout le sud de l'Europe (« au sud de l'Angleterre, il n'y a que des singes » disent-ils !) se comportent pire que des bêtes avec une bouteille à la main...

Les essais chronos au lap-timer<sup>16</sup> se déroulèrent le samedi soir. J'aimais bien cette piste, facile à comprendre et assez rapide. Du coup je réalisais une performance honorable car je trouvais d'emblée le rythme idéal, ma voiture marchait correctement et je fus épargné par les ennuis. En fait, même correcte pour mon niveau, ma performance était loin d'être sensationnelle : si j'étais classé devant Denis, Didier Moret (qui avaient loupé leurs qualifs) et quelques autres, je n'étais tout de même pas admis directement en demi-finale ni même en quart de finale directement comme les meilleurs. Je devais seulement me contenter d'être admis dans une bonne série (je n'en espérais pas tant de toute façon).

C'est le Suédois Bjarn Liliendhal qui réalisa la pôle position battant ainsi les Américains Ennie Provetti et Jimmy DiFalco qui étaient pourtant les favoris et qui m'impressionnèrent beaucoup à leur façon de rentrer dans le mou<sup>17</sup> pour freiner. Il fallait les voir tenir leurs poignées devant leurs yeux comme un collimateur pour suivre leur voiture tout en hurlant « glue here, glue here » (désignant du doigt l'endroit où ils souhaitaient que leurs équipiers rajoutent du mou à l'entrée des virages), un grand moment !

---

<sup>16</sup> Pendant une minute on est seul sur la piste pour réaliser le meilleur temps possible. Tous les tours étant chronométrés au centième de seconde, seul le meilleur temps est retenu.

<sup>17</sup> Produit chimique visqueux que l'on dépose sur la piste pour en augmenter l'adhérence.

En 1/32 le peu de concurrents n'imposait pas de qualifications. Veillée d'arme après ces qualifications : tout le monde prépare son matériel pour l'heure de vérité qui aura lieu le lendemain sur la piste en bois. Liliendhal a déjà perdu puisqu'il est en train de s'enivrer avec ses compatriotes. Les Suédois enfermèrent un des leurs dans un placard où il finit par s'endormir après avoir tambouriné une partie de la nuit sur la porte en hurlant. Pendant ce temps, ceux qui ne sont pas en train de roder leurs moteurs au banc d'essai (sifflements stridents à tous les étages...), repassent mentalement en revue les forces en présence avant de tenter de dormir un peu. Demain, il faudra faire le mieux possible...

Je commence par l'éliminatoire 1/24 et je replonge dans cette hystérie collective qu'est une course de slot. Déjà à Créteil, cela m'avait impressionné, mais ici à Vienne le niveau est européen et c'est encore pire. Dans un éclair je vois Denis qui a complètement perdu pieds car il s'est trompé de piste depuis le début, fini pour lui. Pas le temps de pleurer pour les copains, car la bagarre est chaude ici et je suis loin de la dominer. Je me contente de suivre le rythme jusqu'au moment où mon moteur rend l'âme dans un panache de fumée blanche : les charbons sont morts.

Je peux difficilement lui en vouloir cela fait plusieurs mois que je l'ai acheté. Depuis le GP de France, je n'utilise que lui et il a déjà fait preuve d'une étonnante longévité.

Passons aux éliminatoires 1/32... Tout d'abord, je me fais "accrocher" par Uve Bock (le commissaire de la fédération européenne, l'ESRAC) qui me reproche une longueur d'aileron non-conforme, et, le bras armé d'une paire de ciseaux de bonne taille, il tranche dans le vif, au jugé. Quel œil cet homme !

Il a sans doute un double décimètre sur la rétine car il n'a pris aucune mesure ni avant de m'arrêter (en pleine course, bien sûr, sinon c'est moins drôle !), ni en coupant l'appendice fautif. Curieux, le contrôle technique, lui, avait jugé ma voiture parfaitement conforme... De toute façon le comportement de ma voiture est catastrophique (et la

rectification de Bock ne change rien) et ce n'est rien de le dire !

Au début, plein d'optimisme, j'ai cru pouvoir prendre le banking à fond comme les autres (pourquoi eux et pas moi !), c'était sans compter avec la rigidité de chewing-gum de ma brillante réalisation qui s'envola au-dessus de la tête des spectateurs. Très bien pensais-je, je ralentirais à peine devant le banking, cela devrait suffire. Cela aurait pu suffire si j'avais été seul en piste, mais la différence de vitesse entre ma voiture et celles des concurrents provoqua un crash général (j'avais l'habitude) où mon châssis déclara forfait pour de bon. Toute honte bue, je quittais l'arène aussi discrètement que possible...

La course 1/24 fut brillamment remportée par l'Allemand Bernd Moebus, mais Philippe Thibault parvint à s'immiscer en finale (8e) grâce à son talent mais aussi à un moteur extraordinaire qu'il aurait dû garder en finale. Pour le reste de la colonie française, ces championnats d'Europe se résumèrent à "Waterloo, morne plaine...". Le voyage de retour fut l'occasion d'une intense réflexion sur les enseignements à tirer de ce tumultueux week-end. La deuxième manche des championnats d'Europe 1980 devait avoir lieu à Créteil, tous les espoirs étaient donc permis...

### **Course 1/32 à Osmoy : bide complet pour le châssis Lefebvre**

Juste après notre retour de Vienne, Philippe Point (qui n'était pas venu) organisa une petite course de 1/32 Sport-Europe sur son circuit personnel. J'y essayais une version révisée de mon ignoble châssis 1/32 et j'espérais bien que l'important travail fourni serait récompensé ! Espoir bien vain. Dernier temps des essais et non-qualifié en finale, voilà quel fut le bilan de ce baptême pour la deuxième version de mes œuvres en cordes à piano et plaques de laiton soudées. La voiture était trop difficile à conduire et avec des réactions vicieuses dues à son caractère trop pointu. Didier Moret remporta la course devant Philippe Point pourtant dans son fief. Didier était légitimement satisfait, lui au moins avait progressé depuis Lyon. Pour moi, il me restait à retourner

devant mon atelier et faire chauffer mon fer à souder pour refaire complètement ce foutu châssis avec, toujours, cette question : dans quelle direction travailler ?

### **Découverte du circuit de l'école centrale**

Pour le gala de l'école centrale, Didier Moret organisait une course de démonstration dans le grand hall de l'école où était installée une des plus grande piste du monde : 8 voies, 80 m au moins de développement et deux énormes virages relevés. Malheureusement, ce dinosaure appelé "la grand prix", surgi tout droit de l'âge d'or du slot était également affublé "d'échangeurs" au milieu des longues lignes droites. Ces échangeurs, ensemble de ponts et de tunnels entrecroisés, étaient sensés permettre la permutation des voies (les voies du milieu se retrouvaient alors sur les extérieurs) afin que le tracé n'en privilégie aucune. Utopie illusoire et source de catastrophes, les échangeurs étaient surtout synonymes de sortie de route pour les voitures modernes capables d'atteindre des vitesses inimaginables à l'époque de la réalisation de ce monument. De plus, cette piste que Didier et son équipe venaient d'installer « provisoirement » (un provisoire qui dura presque dix ans) dans le hall était en cours de réfection au moment où je la découvrais et la course fut remplacée par des séances chronométrées sur les voies praticables. Ma prestation ne fut pas ridicule mais le fait important de cette soirée fut l'important lot de pièces détachées que j'achetais à Didier afin d'être en mesure de préparer mes voitures avec plus de soin. L'atmosphère de sérieux de Vienne m'avait permis de comprendre l'importance des moyens à mettre en œuvre pour obtenir des résultats. Désormais le slot allait progressivement devenir ma priorité N°1 et j'allais y investir de plus en plus d'argent.

### **Le GP du Bourget : première (petite) victoire en 1/24**

À l'occasion du salon du modèle réduit au Bourget (en

juillet 1980), Didier Moret parvint à se faire prêter la piste de démonstration Carrera. Cette piste à 4 voies était très bien faite quoiqu'un peu curieuse ; une espèce de dos-d'âne faisait office de pont et, évidemment, les voitures avaient tendance à s'envoler sur cette bosse. Deux courses (1/24 et 1/32) étaient au programme de cette "réunion exhibition", le but du jeu étant de montrer au public ce qu'était une course de slot.

C'est la course des 1/32 qui comptait le plus de participants, il fut donc nécessaire d'organiser des demi-finales. Ma demi-finale ne se déroulait pas trop mal puisque je terminais 2ème derrière Philippe Point. Je courrais sur un de mes châssis qui se comportait plutôt honorablement, le progrès était en marche... Mais il me restait encore pas mal de chemin à parcourir et la finale me permit de le mesurer. Les sauts incessants occasionnés par le dos-d'âne eurent bientôt raison de la fiabilité de ma dernière réalisation. Une soudure du châssis céda et la voiture se mit alors de travers à chaque freinage avec un bruit de transmission plutôt inquiétant, spectaculaire mais peu efficace !

Néanmoins la voiture tint le coup jusqu'au bout et je terminais 3ème. En 1/24, les événements tournèrent nettement plus à mon avantage : nous n'étions que 4 au départ et je gagnais la course grâce à ma discrétion !

En effet, la course fut émaillée de nombreux crashes collectifs dus à la combativité de mes adversaires entre eux. Comme j'étais, à l'époque, considéré comme quantité négligeable, ils ne s'occupèrent pas de moi alors que je m'appliquais soigneusement à éviter ces incidents trop pénalisants. Je fis également de mon mieux pour dissimuler mon avance qui s'accumulait afin de ne pas déclencher une contre-offensive que je n'aurais pu contrer. Quand ils comprirent enfin que j'étais en train de les berner, ils réagirent mais trop tard... Cette modeste victoire fut un grand encouragement à persévérer et je compris également la leçon : dans une course de slot ce n'est pas forcément le plus rapide qui l'emporte car la tactique y joue un grand

rôle (avec de nombreux autres paramètres).

Je visitais un peu ce salon, histoire de ne pas me comporter systématiquement comme mes camarades qui semblaient être aveugles aux choses du monde, hors celui fort restreint du slot. C'est ainsi que je fis la connaissance d'un responsable de la soufflerie Eiffel. Celui-ci eut un sourire amusé en considérant la carrosserie à ailerons de ma voiture 1/24. Il était résolument sceptique quant à une quelconque efficacité de ces dispositifs qu'il considérait, au mieux, comme farfelus.

J'entamais avec lui une conversation serrée et je fis mon possible pour lui expliquer la différence de performance entre une voiture équipée d'ailerons et une voiture avec une carrosserie nue. Sans le convaincre tout à fait, je réussis à susciter son intérêt et nous échangeâmes nos coordonnées afin de renouveler ce contact. Pour moi, je commençais à rêver de l'impossible : souffler mes voitures dans le laboratoire qui reçoit les Alfa-Romeo et les Ligiers de F1... Il faut se souvenir qu'à cette époque le sport automobile en général et la Formule Un en particulier était en train de vivre une véritable révolution sur le plan aérodynamique ; après les ailerons au début des années soixante-dix, on découvrait l'effet de sol au tournant des années quatre-vingt et les recherches en aérodynamique étaient menées tous azimuts afin de mettre la main sur la prochaine trouvaille !

Peut-être que les ailerons souples de ma voiture avaient interloqué ce responsable d'une soufflerie moderne et très impliquée dans le sport automobile...

Le championnat d'Europe 1/32 à Stoswirr (Alsace)

Fin juillet, j'accompagnais Philippe Point au Championnat d'Europe 1/32 UES<sup>18</sup> qui se déroulait alors en Alsace dans un petit village. En fait la bizarre localisation de cette importante réunion était

---

<sup>18</sup> UES : Union Européenne de Slot, l'une des "fédérations" du slot, l'autre était l'ESRAC. L'UES se consacrait au 1/32e et l'ESRAC au 1/24e.

due à nos "amis" Alsaciens qui, après s'être bruyamment distingués aux Championnats de France à Lyon, avaient obtenu l'organisation de cette course. Nous voilà donc dans la grande maison de Christophe Lenys où la piste a été installée.

Les gens du 1/32 étaient les spécialistes des pistes bien finies mais petites et tourmentées, celle de Stoswirr ne faisait pas exception à la règle. En fait il y avait tellement de virages très rapprochés les uns des autres que l'intérêt du pilotage s'en ressentait fortement. Avec des voitures aussi vives que les Sport-Europe, il fallait de la place pour s'exprimer. De plus, ce tourniquet était affublé d'un tunnel (!) faisant office de pont inversé à l'endroit du seul freinage valable du tracé, un piège vicieux que seuls les habitués pouvaient éviter...

J'avais réalisé pour la circonstance, un châssis pour la catégorie F1 Europe afin de participer aux deux catégories principales. En F1, justement, le jeu ne dura pas longtemps puisque la transmission de ma voiture rendit l'âme dès le deuxième segment avec forces grincements. La non-fiabilité de la transmission a toujours été le point faible des F1 Europe, point faible qui était évidemment aggravé par le peu de précision du montage de mon châssis. De fait, cette catégorie déclina peu à peu principalement à cause de cette difficulté, que seulement quelques spécialistes réussissaient à surmonter.

Le résultat ne fut guère meilleur en sport Europe où je ne passais pas le cap des éliminatoires. Les Italiens furent très brillants, apportant un soin et une finesse extraordinaire à la mise au point de leurs voitures sur un tracé aussi particulier ; excellents techniciens, pilotes virtuoses et fair-play, les Italiens méritèrent pleinement leurs succès.

À l'occasion de cette course, je rencontrais de nouveau Michel Parsy, le président du club de Lyon, qui m'annonça qu'il avait décidé de commercialiser ses châssis. J'avais pu me rendre compte que ceux-ci étaient remarquables et je décidais de lui en commander un, avec l'arrière-pensée de m'en inspirer. Cette course me laissait encore plus insatisfait que l'épisode autrichien et j'avais beaucoup de mal à me

décider pour une forme de slot, 1/24 ou 1/32 ?

Ces deux mondes étaient très différents. Bien que leurs avantages et leurs inconvénients étaient diamétralement opposés, je trouvais leurs inconvénients insupportables et leurs avantages excitants. Je balançais sans cesse entre les deux sans arriver à choisir...

### **L'été sur le circuit d'Osmoy**

Durant tout l'été 1980 je ne cessais d'améliorer mes châssis. J'effectuais de perpétuels va-et-vient entre chez moi et la maison de Philippe Point pour tester de nouvelles versions. Un jour, durant un test, je pliais complètement mon dernier châssis à la suite d'un crash plus violent que les autres. Furieux, je rentrais chez moi et construisis instantanément un autre châssis que j'essayais le soir même sur la piste d'Osmoy. J'étais vraiment enragé !

Du coup, je progressais réellement. Je finis par battre le record de la piste d'Osmoy. J'avais réussi à battre Philippe Point sur son circuit avec une de mes voitures, l'élève avait dépassé le maître !

À la suite de cette performance, Philippe nettoya complètement sa piste après avoir rebattu (sans témoin) mon record. Les conditions d'adhérences ayant changé, il était désormais impossible de battre ce nouveau record ni même, de l'approcher. Toutefois ces progrès me laissaient insatisfait, même grandement améliorées mes performances et celles de mon matériel étaient encore insuffisantes. Battre Philippe Point n'était pas une fin en soi sauf si on souhaitait se contenter du championnat du canton !

J'avais d'autres ambitions et l'épisode alsacien (où Philippe ne fut pas plus brillant que moi) m'avait convaincu qu'il restait autant de chemin à faire qu'en 1/24. Pendant cette période, nous fîmes de nombreuses courses de production, en soirée, sur la piste d'Osmoy. Philippe et moi nous nous partageons les victoires pendant que quelques membres du club de Rouen (principalement Philippe Grenet et François Callat) nous servaient de faire-valoir. Ces bagarres acharnées

avec le maître des lieux (la rivalité était franche) renforcèrent ma confiance en moi et développèrent mon sens tactique. Je dois avouer que j'ai quand même beaucoup appris avec Philippe Point.

### **La saison redémarre, le baptême d'Uden**

Après des vacances en Corse, je me joignis à Didier Moret pour aller au "MRTU 1000" appelé ainsi à cause des 1 000 florins de récompenses attribuées au vainqueur. Passer ainsi du soleil de l'île méditerranéenne aux brumes de la Hollande ne me fit ni chaud ni froid tellement j'étais mordu par l'ambiance. J'avais fait l'acquisition de deux châssis 1/24 Suisses que m'avait cédés le frère de Dominique Bellenger. Ces châssis avaient belles allures et se comportaient normalement. En fait, c'était mes moteurs qui étaient un ton en dessous du niveau requis.

À première vue la piste d'Uden n'était pas un tracé favorisant les supers moteurs, mais le fait est qu'une faiblesse à ce niveau était encore bien plus pénalisante ici qu'à Vienne. Didier et moi travaillâmes pratiquement toute la nuit précédant la course pour préparer les voitures. Le motel Nulland où nous étions descendus était pourtant confortable (il y avait même une piscine intérieure, je ne m'en aperçus qu'en 1982 !), mais rien n'aurait pu nous arracher à nos méticuleuses vérifications, que nous exécutions comme si nos vies en dépendaient, jusqu'à épuisement de nos forces.

Mais il est bien connu que la foi soulève des montagnes et, au matin, c'est relativement frais que nous rejoignîmes le circuit. J'éprouvais quelques difficultés à rendre mes châssis suisses conformes aux règlements en vigueur et le contrôle technique vérifia ma voiture définitive sous toutes les coutures.

Comme d'habitude, le résultat de la course fut décevant et je ne passais pas le cap des éliminatoires. Pourtant j'étais de moins en moins ridicule, je commençais à réellement "sentir" la voiture et la vitesse à laquelle se déroulaient les manœuvres devenait banale. À un mois de là, le championnat d'Europe 2e partie devait se dérouler à Créteil, sur

notre piste et j'étais bien décidé à être au rendez-vous.

Aussi, j'achetais le matériel essentiel à la préparation de ma voiture et je me résolu à construire un châssis 1/24 pour pallier les insuffisances des productions qui étaient alors disponibles.

### **Préparation intensive du championnat d'Europe**

Un week-end, je rendis visite à Didier Moret chez lui pour échanger quelques propos sur le plan technique. Évidemment, je n'avais rien à lui apprendre mais lui pouvait m'apporter beaucoup. En fait, j'avais fini par comprendre qu'il fallait que je me rapproche d'un « maître » qui m'accepterait comme « disciple ». J'avais pu mesurer tout ce que m'avaient apporté quelques mois passés au côté de Philippe Point, il me fallait maintenant passer à l'étage supérieur et poursuivre mon apprentissage auprès d'un spécialiste du 1/24. Je ne pouvais obtenir cela de Claude Wilette qui était déjà accaparé par le « clan » Thibault, restais Didier Moret (l'autre grand spécialiste français) qui, bien que président du club de Créteil, se comportait en solitaire...

Lors de cette rencontre d'approche/séduction, Didier se montra plutôt discret, voire distant et c'est surtout son architecture de châssis très particulière que nous évoquâmes ; Didier avait sectionné les deux longerons principaux qui sont parallèles au bras de guide et cela accentuait fortement la souplesse de la partie avant du châssis. Didier affirmait que cela augmentait la progressivité de la voiture. J'avais déjà parlé de cette innovation avec Claude Wilette qui était pour moi la référence en matière technique. Pour lui cette architecture était une hérésie !

Pourtant, le comportement de la voiture de Didier était loin d'être catastrophique et il n'avait encore aucun mal à aller bien plus vite que moi. De plus, le peu que je savais du réglage du châssis d'une 1/24, c'était lui qui me l'avait appris. Je me rappelle en particulier une séance d'essai où nous n'étions que tous les deux et où il résolut rapidement des problèmes d'alimentation sur mes deux voitures simplement en

rehaussant le guide.

Didier avait baptisé cette architecture de châssis le "TSP processing" en souvenir d'un cours suivi à l'école centrale. Séduit par l'originalité, je me décidais moi aussi à construire un châssis TSP pour courir à Créteil.

C'est aussi à cette époque que je fus présenté aux dirigeants la soufflerie Eiffel. Très gentiment, ils me firent visiter leur laboratoire après avoir dissimulé sous des couvertures les maquettes des F1 qu'ils s'apprêtaient à souffler ce jour-là.

J'essayais avec culot de les convaincre de l'intérêt scientifique d'essayer mes carrosseries dans la veine où le vent pouvait dépasser les 400 km/h !

Plutôt amusés, ils me rétorquèrent que les essais coûtaient très chers et qu'ils ne pouvaient envisager d'entamer un programme d'étude sans être commandité ou alors... Ou alors il faudrait que cela soit vraiment intéressant. Ils étaient mordus, et ce n'était pas mon éloquence qui avait emporté le morceau ; ils étaient visiblement fascinés par ces morceaux de lexan souple qui faisaient office de carrosserie.

Le deuxième rendez-vous fut le bon, le lancement du projet était décidé. Officiellement, il s'agissait d'une étude sur l'aérodynamique des structures déformables et ma contribution devait se limiter à fournir un châssis (qui fut sacrifié) et une douzaine de carrosseries. L'opération était programmée un mois après les championnats d'Europe et je dus fortement insister pour être admis aux séances d'expérimentation. Ils voulaient se contenter de me communiquer les résultats. À aucun prix je n'aurais voulu rater ça !

Pendant les trois semaines précédant le week-end du grand rendez-vous (la seconde manche du championnat d'Europe ESRAC), je fis de nombreuses séances d'essais sur la piste de Créteil. Pendant ces séances « privées » (le plus souvent tout seul pendant l'après-midi), j'alignais ma 1/24 avec son nouveau châssis "TSP" en configuration

course, avec carrosserie et moteur neuf à chaque fois (cela impliquait un grand travail de préparation à chaque fois) !

Du coup, je faisais des progrès considérables. Mes performances à la "minute"<sup>19</sup> se hissèrent progressivement au niveau des meilleurs, l'espoir changeait de camp...

Je commençais à vraiment maîtriser la pratique du pilotage car je savais désormais mettre ma voiture en appui dans les virages en entrée, contrôler les dérives à la sortie et maintenir le bon rythme plusieurs tours durant. De plus, j'avais désormais acquis le coup d'œil qui me permettait d'anticiper ses réactions, sentir quand les pneus se dégradaient ou que le moteur faiblissait même de très peu.

Bien que le pilote soit toujours à distance de sa voiture, le pilotage d'une Slot Car requiert de rentrer quasiment en « symbiose » avec ce petit engin afin de véritablement ressentir la moindre de ses réactions comme si l'on était à bord !

Mais bien plus que mes progrès en pilotage, c'est dans le domaine de la mise au point que j'avais beaucoup appris pendant cette période. C'est que, contrairement au scalextric où il n'y a rien de spécial à faire sur les voitures, une Slot Car, ça se règle... Et comme une vraie voiture, l'éventail des réglages possibles est assez large pour perdre un débutant (qui se contentera de tourner avec sa voiture telle quelle, c'est déjà assez dur comme cela !).

Tout d'abord, rien qu'au niveau du moteur, il y a au moins deux choix à faire : il faut choisir la démultiplication<sup>20</sup> (trois pignons possibles : 8, 9 et 10 dents et une demi-douzaine de couronnes

---

<sup>19</sup> La minute est une épreuve qui se déroule pendant les qualifications et qui consiste à aligner le plus grand nombre de tours de circuit pendant soixante secondes. Chaque portion du circuit étant mesurée, on peut faire un relevé précis de la performance réalisée. La difficulté de ce genre d'épreuve est principalement de ne pas sortir de la route pendant ces soixante secondes tout en roulant à un rythme soutenu.

<sup>20</sup> une démultiplication « longue » va favoriser la vitesse de pointe alors qu'une démultiplication « courte » va permettre des accélérations plus franches...

assorties) et la dureté des ressorts de charbons (qui ont une influence sur la vigueur du freinage). Ensuite, vous devez choisir le type de résistance à mettre dans votre poignée : avec une impédance plus ou moins forte (entre un demi-ohm et un ohm en valeur mini/maxi avec plein de possibilités entre les deux) vous allez faire varier la progressivité des réactions de la voiture lors de la remise de la puissance.

Au niveau de la carrosserie, vous devez positionner au mieux les « flaps » latéraux qui assurent l'appui aérodynamique de votre voiture (plus ou moins en arrière selon votre style de pilotage et le centrage de l'appui que vous voulez obtenir, éventuellement pour compenser un défaut du châssis...). Enfin, vient le châssis, le gros morceau. Sur ce dernier, vous pouvez régler la hauteur de guide, le débattement des articulations et la répartition du poids (en rajoutant de petits carrés de plomb sur les bords) ainsi que le type de pneus. Évidemment, il faut garder à l'esprit que tous ces réglages ont une influence les uns sur les autres et qu'il ne faut changer qu'un paramètre à la fois afin de pouvoir constater son effet sans s'égarer dans des impasses. De plus, un comportement dégradé peut aussi venir d'une usure prononcée de telle ou telle partie (guide, flaps de carrosserie, pneus, etc.) et là, rien ne sert de corriger par les réglages, il faut remplacer la partie fautive. D'où l'importance de procéder à des mises au point avec un matériel impeccable...

Et c'est ici qu'intervient votre compétence en matière de préparation avant même vos qualités de metteur au point : c'est le soin avec lequel votre voiture va être assemblée qui va déterminer sa performance, bien plus que la justesse de vos choix en matière de réglages. Bref, le compétiteur de Slot doit, tout à la fois acquérir la maîtrise du pilotage, de la préparation (voire même de la conception/construction s'il se lance dans la fabrication de châssis) et de la mise au point avant d'espérer aligner le moindre résultat. Cet apprentissage ingrat dure des mois et j'étais alors sur le point de l'achever.

### **Le championnat d'Europe à Créteil : premier coup (double) d'éclat**

Après de nombreuses séances de préparation et de tests, la semaine de la course arriva enfin. L'excitation parmi nous était à son comble, pourtant j'attendais relativement peu de chose de cette réunion car je voulais rester lucide. Deux jours seulement avant la course, je reçus enfin le châssis 1/32 Sport-Europe que j'avais commandé à Michel Parsy lors des championnats d'Europe de Stoswirr. Je procédais à l'assemblage avec soin, un peu inquiet tout de même de ne pouvoir le tester et le roder tranquillement avant d'affronter la première épreuve.

À l'époque je me déplaçais beaucoup à moto et, c'est sous une pluie diluvienne que je me rendis au circuit de Créteil le vendredi soir pour retrouver Denis avec qui j'allais passer le Week-end. Dès le samedi matin les choses sérieuses commençaient : éliminatoires 1/32. Celles-ci se déroulent plutôt bien puisque je me retrouvais second à leur issue. Le châssis Parsy tenait ses promesses...

La demi-finale allait se dérouler encore mieux puisque je gagnais, carrément !

Les éliminatoires m'ont permis de prendre en main ma voiture qui s'avère extrêmement compétitive. Comme je connais bien le circuit et que peu des grandes stars européennes du 1/24 participent à la course de 1/32, je me retrouve favori pour la victoire avec Eddie Macdonald et Ian Jensen. De quoi faire mourir de jalousie un Michel Parsy pour qui ces deux Anglais sont des idoles...

Surmotivé et très excité, je prends résolument la tête de la course dès le début de la finale. Les autres Français se sont organisés pour me faire mon assistance aux intersegments (c'est toujours ainsi quand il y en a un de bien placé, une certaine solidarité se forme). Je reste facilement devant la meute jusqu'à la mi-course quand la tenue de route de ma voiture se dégrade brusquement : c'est l'écrou de guide qui a lâché. Cette défaillance est due à une erreur de ma part : j'ai

équipé ma voiture d'un écrou de guide en plastique qui, s'ils sont plus légers, sont aussi moins fiables et le mien n'a pas résisté aux contraintes jusqu'à la fin. Mon assistance me le change aussi rapidement que possible mais j'ai sérieusement rétrogradé. La course touche à son terme, et il ne me reste pas assez de temps pour remonter au-delà de la troisième place. Pourtant, c'est déjà un résultat fabuleux : pour la première fois que j'accède à une vraie finale, je suis troisième d'une manche du championnat d'Europe !

Même Denis est soufflé. Pourtant, je suis amèrement déçu : je me sens coupable d'avoir laissé échapper une victoire qui était à ma portée.

Viennent ensuite les qualifications 1/24 et là aussi je suis décidé à faire fort. Las, pendant la minute décisive, mon moteur s'est complètement affaissé et ma performance n'est que moyenne. Du coup, un Américain qui travaille en France, s'est décidé à réviser la préparation de mes moteurs. Cet Américain providentiel c'est Schabaw. Déjà son prénom n'est pas facile mais son nom atteint des sommets tellement il est imprononçable. Aux Etats Unis, Schabaw était un "pro" du slot.

Venu en France pour raison professionnelle (il a arrêté le slot quelques années avant), Schabaw a découvert le club de Créteil un peu par hasard. Fascinés par son expérience, Didier et moi l'avons tout de suite adopté (au contraire des autres membres du club qui le tenaient pour suspect).

Au soir des essais qualificatifs, Schabaw décide de s'occuper de moi et passe en revue mon matériel, mon parc moteur et mon châssis Il fait un tri implacable entre les bonnes pièces et celles qui sont bonnes à jeter (pour lui, tout ce qui n'était pas au top était bon à jeter). Je l'écoute religieusement quand il m'explique que ma voiture doit être d'une propreté clinique "il faut que l'on puisse manger sur ton moteur !" dit-il très sérieusement...

Le lendemain matin je suis remonté à bloc avant d'entamer les éliminatoires. Je ne suis même pas qualifié dans la 1er série après ma

piètre prestation d'hier soir mais qu'importe, je me sens de taille à aller jusqu'en demi-finale !

En fait, cela commence bien car je remporte ma série assez facilement. Ma voiture est bien réglée et je connais suffisamment bien notre piste pour en déjouer les pièges. Je me retrouve donc en quart de finale. Le quart de finale du championnat d'Europe 1/24, déjà pas mal de progrès en un an. Ce cap est passé comme dans un rêve : je finis 2e du quart de finale et j'accède donc en demi-finale avec les 15 autres, les meilleurs pilotes d'Europe !

Nous y voilà. Denis a sombré pendant les éliminatoires et mon équipe d'assistance grossie d'autant. Avant ce moment décisif, nous faisons les choses en grand ; pour la première fois je change de guide au milieu d'une compétition comme Axel Pomeranz (de RFA) me l'a conseillé. Je suis qualifié dans la 2e demi-finale, les pointages vont nous permettre de savoir segment après segment si nous sommes dans le coup pour accéder en finale. Dans mon crâne souffle la tempête, la finale est le nouvel objectif. Je suis un peu fébrile et fais quelques erreurs de pilotage...

Malgré cela, les pointages à la mi-course attestent je fais partie des huit qualifiés pour la finale. Dans le clan Thibault les figures s'allongent au fur et à mesure que j'aligne les bonnes performances. En effet, je suis alors le huitième des qualifiés et, ainsi, j'élimine Philippe Thibault de la finale. Philippe avait fini 8ième à Vienne lors de la 1re manche et perdrait ainsi toutes ses chances au championnat s'il ne pouvait se glisser en finale de la seconde manche...

Leurs figures grises et leurs mines creuses me galvanisent, je puis y lire que je suis dans le coup, parmi les plus rapides. Hier considéré avec indulgence, aujourd'hui regardé comme dangereux, voilà un statut qui me convient mieux !

Malheureusement un coup du sort va mettre fin à la fête. Dans le dernier segment, ma voiture quitte la piste à un endroit difficile d'accès et où, de surcroît, elle est peu visible. Malgré mes appels pressants,

Alain Narcy qui était commissaire de piste à cet endroit, va mettre trop de temps à la remettre dans le rail. À ce niveau, les secondes perdues ne se rattrapent pas en quelques minutes et c'est pour à peine quelques centimètres que Philippe prend finalement ma place en finale.

Philippe Thibault termina 4ème de la course et remporta ainsi le titre de champion d'Europe de 1/24 1980. On a vu que la chance l'avait un peu aidé mais je ne suis pas sûr que j'aurais fait aussi bien que lui si j'avais hérité de la place en finale. Le bilan de ce week-end est bien au-delà de ce que j'aurais pu espérer ; 3ème en 1/32 et 9ème en 1/24. Pourtant dans les deux cas j'ai la certitude que j'aurais pu faire mieux. Avec le recul, je sais aujourd'hui que cela aurait pu se passer beaucoup plus mal mais, à ce moment-là, je fus incapable de savourer ce bon résultat tellement j'étais avide de réussite...

### **Course 1/32 à Créteil : circuit peu adapté**

Après l'épisode européen, Le club de Créteil organisait une course de 1/32 où les spécialistes français se réunirent. Les petites voitures sans appui aérodynamique étaient bien perdues et fort peu à l'aise sur un si grand circuit. En fait le problème principal venait du banking car, sans appui, au moindre pépin, les voitures s'envolaient...

Évidemment, il y eut de nombreux crash pendant la course de Sport-Europe à laquelle je participais avec le châssis qui s'était classé 3e quelques semaines auparavant. Le règlement technique UES de la catégorie Sport-Europe imposait des carrosseries ressemblantes et dépourvues de tout aileron et sur un circuit comme celui de Créteil le résultat était désastreux (comme nous l'avions déjà constaté lors de la course de « production 1/24 » un an avant...). Pendant la course, ma voiture était complètement imprévisible et je terminais 3ème par miracle derrière Parsy et un autre et avec seulement une moitié de carrosserie sur ma voiture après de nombreux crashes dans le banking !

### **Découverte de Haarlem : encore un circuit bizarre**

Une course internationale était organisée en novembre à Haarlem (petite localité près d'Amsterdam) et Didier réussit à me convaincre de l'accompagner... Les membres du club de Haarlem avaient prévu un programme chargé pour ce week-end de course : course 1/32, course 1/24 GP20 et course 1/24 *free class* !

Je faisais la découverte d'un circuit très rapide mais bien moins agréable que celui de Vienne. Denis appréciait beaucoup Haarlem et ce n'était pas pour moi un critère forcément positif. Les essais se déroulent moyennement et les courses se révélèrent encore plus médiocres pour moi : quand ce n'est pas un incident mécanique incompréhensible qui se produit, c'est une erreur de commissaire qui ruine mes chances (comme pendant cette course de 1/24 GP20 où un barbare d'Hollandais m'arrache un des flaps de ma voiture, la rendant ainsi inconduisible...). De toute façon, je n'étais pas très compétitif n'ayant pas bien compris comment il fallait prendre le triple gauche après le pont. Je n'ai pas eu trop de regrets de cette absence de résultat. Je quitte Haarlem avec l'impression que je ne ferais jamais rien de bon sur cette piste (l'avenir confirmera cette sombre prédiction).

### **Dernière course GP20 de la saison : second, carrément**

Pour la dernière manche du championnat de France 1/24 GP20, j'étais décidé à faire fort et à tenir la nouvelle place que me conféraient mes résultats aux championnats d'Europe. Hélas, je me rendis compte très vite que mes moteurs n'étaient pas à la hauteur et j'éprouvais beaucoup de mal à passer le cap des quarts de finale. Dans ces conditions, inutile de songer à la finale. J'observais un des quarts de finale où un débutant disposait d'un moteur vraiment « canon ». Bien sûr, il ne fut pas qualifié pour la demi-finale et j'entrepris de le convaincre de me prêter son moteur miracle dont j'allais certainement faire meilleur usage que lui.

Il accepta, le moteur était effectivement excellent et la demi-finale se passa idéalement. J'étais qualifié pour en découdre avec les

sept autres meilleurs du jour. Avec ce moteur, ma voiture était compétitive, je n'avais aucune inhibition (aucun enjeu ne pesait sur moi, je n'avais rien à perdre et le seul fait d'être qualifié en finale était mon principal objectif du week-end), j'allais bien et j'étais épargné par les ennuis. À mi-course, par le truchement des changements de piste, je me retrouvais même en tête !

Quand les positions furent annoncées au micro par la direction de course, j'ai eu droit à une ovation de la part de tout le monde !

Le débutant poussif que j'étais avait bien remonté la pente, il était même devenu populaire (pas pour longtemps !). Claude Wilette reprit la tête de la course avant la fin mais je pus défendre une magnifique seconde place devant Didier Motet. Le soir de cette épreuve mémorable, Didier parvint à me convaincre d'aller à Munster pour la course de Noël.

### ***Chrismas Race* à Munster : et vous trouvez ça drôle ?**

Munster est une petite ville au nord de la RFA qui avait pour seul intérêt d'abriter en son sein un club de slot possédant une des rares *Blue King* opérationnelle en Europe. La « Blue King » est la piste sur laquelle se déroulent tous les championnats du monde, depuis quelques années, quel que soit le club qui les organise. Tout simplement parce que les professionnels américains et suédois refusent de courir sur un autre type de piste.

La *Blue King* est normalisée ; elle se compose d'une longue ligne droite prolongée par un banking qui vous catapulte vers une épingle légèrement ouverte, cette dernière vous renvoi sur une épingle fermée et légèrement relevée (le deadman) que vous enchaînez sans mollir pour vous ruer sur le virage du tunnel à angle droit qui vous conduit à un freinage aveugle : le donut. La sortie de cette spirale infernale est l'ultime virage qui vous raccorde à la ligne droite principale. D'une longueur d'un peu plus de 50 m de développement, une *Blue King* était alors parcourue en moins de 3 secondes par une voiture de slot au

1/24 !

J'avais préparé les choses en grand puisque j'étais présent avec pas moins de 14 moteurs et 4 châssis. La découverte de la *Blue King* se passa sans problème : quel plaisir de rouler sur une piste qui est un vrai billard !

Je ne tardais pas à découvrir combien l'alimentation électrique était "spéciale" sur cette piste perdue en Allemagne du Nord. Comme tout le monde mes moteurs grillaient les uns après les autres... De plus, je pulvérisais un châssis dans le virage deadman et un autre était coupé en deux dans le virage donut !

Mon comportement pendant les qualifications fut moyen mais je ne pouvais pas m'attendre à faire des miracles sur une piste aussi particulière (bien que paraissant très facile à apprendre) et avec un niveau de concurrence aussi relevé (pas d'Américains mais tous les Européens habituels étaient là). Mon dernier moteur disponible s'est évanoui dans un petit nuage de fumée blanche pendant les qualifications, je fus donc relégué dans les éliminatoires. Éliminatoire : je pars en tête mais ma poignée grille rapidement (décidément, que de matériel foutu en l'air lors de ce week-end !), je prends donc celle de Didier mais celle-ci se bloque à fond et ma voiture se crashe très fort. Le moteur est dessoudé du châssis. Didier le ressoude aussi rapidement qu'il le peut mais, évidemment, je perds un temps précieux... Je repars enfin mais la réparation hâtive n'est pas assez précise. Du coup, la voiture freine bizarrement selon les virages et la transmission finit par casser. Ouf, c'est terminé !

Je m'occupais alors de l'assistance d'un Suédois avec lequel j'avais sympathisé et qui, contre toute attente, enleva la victoire (il faut dire que la fin de la finale fut une cascade de moteur expirant quelques minutes trop tôt !). Je retournais en France avec Didier qui n'avait pas été beaucoup plus chanceux que moi...

Cette première saison s'achevait bizarrement. Le bilan en était plutôt positif car j'avais enfin réussi à maîtriser en partie la préparation,

le pilotage et la tactique nécessaire à qui voulait figurer honorablement dans une course de slot au niveau national. Il fallait encore progresser pour prétendre gagner de vraies courses puis songer à vaincre pendant les réunions internationales. L'épisode allemand permettait de mesurer combien le chemin serait long.

### **Endurance GP27 à Créteil, mauvais départ**

Je faisais équipe avec Denis et Babeth à l'occasion de cette première course de la saison 1981, une épreuve d'endurance de 6 heures en 1/24. Cette course fut un vrai calvaire : pendant ces 6 heures, nous avons changé 4 fois de moteur, 8 fois de pneus, une fois les flaps de carrosserie et une fois de transmission. Pourtant nous arrivons quand même 4èmes sur 11 équipages, un vrai miracle !

Le matériel n'était pas bien préparé car, avec Denis, je ne formais pas une bonne équipe : il y avait trop de rivalité entre nous. Pour les courses d'endurance suivantes, je m'associais avec Didier Moret, ce qui se révéla beaucoup plus profitable.

### **Essais en soufflerie grâce à Eiffel**

Après avoir longtemps espéré, l'incroyable se produisait enfin : j'allais expérimenter des carrosseries de voitures de Slot dans une vraie soufflerie, celle qui recevait habituellement les grandes écuries de F1 !

Pour ce jour historique, j'avais emmené une quinzaine de modèles dont une dizaine m'avait été prêtée par Didier Moret et Claude Willette. La matinée fut consacrée à étalonner la balance électronique et l'après-midi à "souffler" les modèles. Les renseignements obtenus étaient assez succincts puisqu'ils se limitaient à la charge aérodynamique (l'appui ou la déportance) avec répartition entre l'avant et l'arrière et, bien sûr, la traînée (la résistance à l'avancement). Toutes les carrosseries furent soufflées à 70 km/h mais toutes ne furent pas mesurables car un phénomène de vibration des flaps (buffeting) apparut souvent. Je tirais peu de conclusion de cette brève expérience,

pourtant nous savions qu'à 70 km/h une slot-car de 125 grammes recevait près de 500 grammes d'appui soit presque 4 fois son poids. Cela expliquait en partie le fantastique comportement des voitures et l'importance des ailerons.

### **Première manche du championnat GP20, la victoire**

Avant la première manche du championnat GP20, j'expérimentais un nouveau type d'aileron arrière qui reprenait en partie une idée de Claude Wilette et qui tentait de mettre en pratique ce que je croyais avoir compris des essais avec les techniciens d'Eiffel. Cet aileron rendait la voiture un peu trop longue, presque à la limite de la réglementation, mais j'avais cru percevoir un avantage en vitesse de pointe sans que la tenue de route en soit affectée et je décidais donc de garder cette configuration pour la course.

Pour cette course, j'alignais le châssis composite que m'avait fabriqué Claude Wilette. En effet, à la *Chrimas Race* de Munster, j'avais réussi à lui arracher la promesse de me céder un des châssis composites (une structure mixte acier/fibre de verre alliant souplesse latérale et rigidité longitudinale) qu'il projetait de fabriquer. J'entamais donc la saison avec du matériel vraiment au top-niveau. Même pour les moteurs, j'avais une sélection de GP20 très compétitifs. Ma voiture se comportait comme dans un rêve, elle était efficace tout en restant facile à contrôler et l'aspect bizarre de son aileron AR me donnait même un avantage psychologique sur certains.

Claude Wilette fit tout de même la pôle position aux essais qualificatifs et pour une raison obscure il fut directement admis en finale sans passer par les demi-finales... Il restait le favori, l'homme à battre, mon objectif principal !

Je gagnais ma demi-finale sans mal mais je ne trouvais pas cela significatif puisque le favori (Claude) ne s'y trouvait pas. Vint enfin le moment de la finale, nous étions tous extrêmement tendus, conscients de l'enjeu que représentait cette première vraie course de la saison.

Claude Willette prit la tête de la course dès le début et paraissait dominer facilement. Hélas pour lui, à la fin du premier tiers, il cassa son châssis dans un crash un peu trop violent et abandonna.

À partir de cet instant, l'ambiance de la course bascula dans une frénésie tout à fait incroyable. Réalisant qu'avec l'abandon de Claude chacun avait de nouveau sa chance, tout le monde se jeta dans la bagarre avec férocité. La course se transforma en une série de crashes à répétition et sombra dans la confusion : impossible de se repérer, de savoir qui était en tête ou même d'aligner des tours clairs. Je décidais de me concentrer sur ma course sans me préoccuper de ma position puisque l'on n'était pas dans des conditions normales. J'essayais donc de me frayer un chemin, d'éviter les voitures en perdition sans me soucier de performance puisque le simple fait de boucler trois tours d'affilée sans sortir pouvait être considéré comme très positif !

Juste avant le dernier segment, comme une fin d'orage, la situation devint enfin claire : j'étais troisième avec huit tours de retard derrière Didier Moret et Alain Narcy qui eux étaient premiers ex aequo. Pour tout le monde, la victoire allait donc se jouer entre ces deux-là et personne ne pensait encore à moi. Malheureusement pour Didier et Alain, ils se trouvaient tous les deux rejetés aux pistes extrêmes (la 1 et la 8) alors que moi je finissais sur la 4, une des plus rapides du circuit. De plus l'hystérie collective était retombée, chacun estimant que les jeux étaient faits. Tous ces facteurs m'étaient très favorables, toutes les conditions étaient réunies pour que je réussisse une très grande performance.

À cette occasion, j'ai vraiment donné le meilleur de moi pendant cinq minutes : durant tout le segment je ne suis sorti qu'une fois et j'ai aligné de nombreux tours à toute vitesse (72 tours en 5 minutes, record de la course). C'était comme dans un rêve, ma voiture survolait celles des autres et j'avais même le temps d'entrevoir mes malheureux concurrents (Alain et Didier qui croyaient toujours être en train de se disputer la victoire) s'escrimer sur des pistes récalcitrantes. Quand le

courant fut coupé, je savais que j'avais gagné rien qu'à voir la mine dépitée de Claude Willette qui avait suivi la course en spectateur averti et qui était le plus fervent supporter de son copain Alain Narcy.

La direction de course confirma assez rapidement ma victoire, Didier vint me féliciter mais Alain Narcy restait au bord de la piste sa poignée à la main, me regardant fixement, complètement assommé par ma victoire surprise. Il savait qu'il avait manqué une occasion unique de remporter une course (une occasion qui ne représentera pas pour lui alors que Didier en gagna de nombreuses par la suite). C'est la détresse d'Alain Narcy à ce moment-là qui fut ma meilleure récompense car je pouvais y voir une illustration de l'adage "malheur aux vaincus" !

Toujours est-il que cette victoire, même si elle représentait une étape importante (première grande victoire dans une course nationale), ne pouvait me satisfaire complètement à cause de l'abandon du favori, qui, sans cet incident, aurait vraisemblablement concrétisé sa domination. L'objectif restait donc de battre Claude Willette à la régulière.

### **MRTU 1000 à Uden : peu de progrès en internationale**

Nous prenons de nouveau le chemin d'Uden pour les MRTU 1000 qui, cette fois, sont programmés en mars. J'avais prévu un programme d'essais important avec deux châssis, quatre moteurs et de nombreuses carrosseries.

Mis à part une erreur de réglage sur un des châssis, je progressais nettement par rapport à septembre 1980, seulement 6 mois auparavant. Les qualifications révélèrent mes progrès puisque je fus admis directement en quart de finale avec Sutter, Moret, Willette, etc. Dimanche, jour de course, quart de finale. Tout ce passe bien pendant les premiers segments, je reste calme, pilote prudemment et je suis bien placé. Puis, au 5e segment ma poignée tombe en panne et mon moteur se met à faiblir. La fin de course sera pénible car le moteur épuise ce qui lui reste de charbon. Du coup je finis seulement 6e alors

que la 4<sup>e</sup> place était largement à ma portée et, bien sûr, je manque la demi-finale d'un souffle (je suis classé 17<sup>e</sup> sur 50 participants). Didier Moret et Claude Willette sont eux qualifiés en demi-finale.

Didier prend un moment la tête de la demi-finale avant de sombrer, victime de petits ennuis à répétition alors que Claude casse son châssis composite une nouvelle fois. Pour lui la déception est forte et il jure de ne plus persévérer dans cette technique. Bernd Moebus qui était venu pour la prime (il voulait partir faire du ski) finit 3<sup>e</sup> en souplesse derrière deux Hollandais.

### **Créteil 1/32 : le scandale, on me vole la victoire**

Après le Créteil 1/32 de novembre 1980, le club organisa de nouveau une vraie rencontre nationale pour les spécialistes du 1/32 conforme à la réglementation UES (celle-ci privilégiait la ressemblance des voitures par rapport à l'ESRAC qui était orienté vitesse). En novembre, nous avons pu constater que le banking avait des effets destructeurs sur ces voitures qui étaient dépourvues de tout appui aérodynamique (du fait de la réglementation UES très restrictive), aussi avons nous imaginé de faire tourner les voitures dans le sens inverse par rapport à l'habitude pour annuler le problème du banking abordé à pleine vitesse.

J'avais fait l'essai et cela paraissait satisfaisant. Je ne courais que dans la catégorie Sport-Europe et je ne réussissais que le 5<sup>ème</sup> temps (sur 25 participants) pendant les essais du samedi. Le jour de la course, les demi-finales se passèrent sans trop de problèmes et je me qualifiais en finale sans problème (je suis alors le seul représentant du club à aller en finale). La finale durait 24 minutes alors que l'on avait l'habitude de 40 minutes en 1/24. Je pris la tête à mi-course et j'arrivais à bien gérer mon avance sur mes poursuivants (principalement Michel Parsy, l'homme fort du 1/32 en France qui se faisait un point d'honneur de gagner en terres "étrangères"), Philippe Point était présent, et j'étais ravi qu'il puisse assister à ma victoire, lui qui n'avait même pas pu se

qualifier en finale...

Sur la fin de la course, Mazourenok faisait une remontée fort remarquée. Dernier segment, il me reste seulement trois tours d'avance sur Mazourenok mais la direction de course a quelques soucis avec le compte-tours de la piste que je vais utiliser, il faut donc que mes tours soient comptés par un commissaire et c'est Vauthier qui est désigné. Cela ne me réjouit guère car ce Vauthier est un Alsacien qui ressemble à un singe et qui me déteste (je le lui rends bien d'ailleurs). Pour gagner, je dois absolument contrôler la remontée de Mazourenok lors de cet ultime segment et j'y parviens de justesse (je suis très tendu) puisqu'il ne me double que deux fois (il me reprend donc deux tours) et je finis quelques mètres devant lui, ouf !

Les membres du club me fêtent comme un héros et Mazourenok lui-même vient me féliciter. Tout va bien jusqu'à la remise des prix où j'apprends que je suis classé finalement 2e alors que juste après l'arrivée la direction de course avait confirmé ma victoire. Vauthier avait réussi à me subtiliser ma victoire (en mentant sur le décompte des tours) pour que celle-ci revienne à un concurrent plus dans la ligne du 1/32 à la française. J'étais complètement anéanti, Mazourenok lui-même était prêt à reconnaître qu'il ne m'avait repris que 2 tours et que donc j'étais le vrai vainqueur mais rien n'y fit. Ce truquage restera ma plus forte déception de toutes ces années faites de luttes acharnées.

Bien sûr, quelques bonnes âmes du 1/24 se réjouirent publiquement du bon tour que m'avaient fait ces « paysans » du 1/32. Décidément, dans ce milieu, il fallait vraiment serrer les dents...

### **Championnat d'Europe à Munster, on casse tout comme d'habitude !**

Avant la Première manche du championnat d'Europe, j'ai réussi à attendrir le père Thibault pour qu'il me vende un des prototypes de moteurs au cobalt qu'il vient de faire réaliser par Camen aux USA. C'est qu'il ne suffisait pas de payer pour avoir du bon matériel, il fallait

pleurer, ruser, attendrir ceux qui pouvaient vous le vendre si on voulait être servi en premier. Comme je l'avais déjà fait avec Didier Moret, Claude Wilette et maintenant le père Thibault que j'ai eu bien du mal à convaincre puisque je ne faisais pas partie de son clan et que, donc, j'étais vu comme un ennemi...

Je pressentais qu'avoir un de ces moteurs pouvait procurer un avantage indispensable pour bien figurer dans une course internationale. Ce que j'ignorais, c'est que Camen allait véritablement révolutionner la technique des moteurs de slot (quelques mois plus tard) avec ces nouveaux aimants que le père Thibault lui avait fait connaître...

C'est que l'emploi de ces aimants au samarium cobalt permettait de réaliser des moteurs très puissants et très fiables, le tout dans un format conventionnel. Mais justement, le cobalt permettait aussi d'aller au-delà du format conventionnel et de réaliser des moteurs beaucoup plus petits et beaucoup plus légers. Ces minis moteurs allaient changer complétement, en seulement quelques mois, la technique des châssis telle qu'elle était alors pratiquée !

Sans en comprendre toutes les implications, j'avais compris que ces aimants très particuliers allaient procurer un avantage important à ceux qui sauraient en tirer parti et j'étais résolu à être du lot...

J'avais préparé cette course avec soin et la *Blue King* et son rythme si particulier ne me faisaient plus peur. Les essais qualificatifs ne se passèrent pas très bien alors que je disposait d'une voiture extraordinaire (mais je ne suis pas habitué à exploiter un tel potentiel). Résultat : seulement le 74<sup>e</sup> temps (sur 87 concurrents) !

Dimanche matin, les manches éliminatoires pour les quarts de finales. Je me retrouve dans la même série que Denis qui, lui aussi, a raté les qualifications. À cette époque, notre rivalité atteint un sommet car je suis en pleine phase ascendante alors que le petit génie marque un peu le pas... Je suis à gauche de Denis avant le départ et dans les derniers instants avant que le courant soit envoyé, nous nous jetons un

regard dépourvu de toute amitié...

Je suis le plus rapide grâce à cette voiture qui est au-dessus du lot (en grande partie également grâce à mon moteur top-secret). Hélas dès le 3ème segment, je constate que les charbons sont à moitié morts et je réalise que le moteur ne tiendra pas toute la série. Je débranche le frein pour épargner ce qui reste de contact et faire durer le moteur un peu plus longtemps.

Mais mes malheurs ne s'arrêtent pas là : je casse mon guide dans un crash en ligne droite et je perds 10 minutes pour le changer...

De plus, mais mon assistance oublie de me changer les tresses, du coup la voiture marche mal et je m'impose un nouvel arrêt (de toute façon, le moteur n'aurait pas tenu la distance sans ces arrêts successifs). Dans le dernier segment, le moteur est vraiment au bout et je dois même stopper une fois encore pour débloquer ce qui reste de charbon. Je finis péniblement 3e de ma série avec 173 tours alors qu'il en fallait au moins 195 pour aller en quart de finale.

Les moteurs cassaient tout le temps à Munster car l'organisation mettait systématiquement le chargeur pendant les "petites courses" pour mieux préserver les batteries et ainsi offrir un courant impeccable aux ténors. Nous protestions contre cette pratique qui nous coûtait cher mais notre avis était considéré avec mépris, comme d'habitude...

Moebus fit une course extraordinaire contre le jeune prodige suédois Thomas Hansson et remporta cette première manche d'un souffle avec une maîtrise que nous étions encore loin d'avoir. Pourtant, en demi-finale, Philippe Thibault m'impressionna fortement par la manière qu'il avait de se frayer un passage dans le trafic très dense et très rapide (il ne fut pas quand même pas qualifié en finale).

### **Endurance 1/32 à Château-Gonthier, victoire**

Dans un coin perdu de Normandie, un ancien pilier du slot-racing en France avait monté une petite piste et organisait sa première course officielle. Cette piste était une sorte de huit décalé avec un S

assez technique en guise de pont. Didier, qui connaissait le "track owner" de longue date m'avait entraîné dans cette inauguration et nous courions avec son matériel. Philippe Point était là également. Avec Didier, nous fîmes des essais très sérieusement, comme d'habitude, et nous étions persuadés de vaincre assez facilement dans cette course de cinq heures.

Or, après la première heure de course, nous nous retrouvons derniers avec 100 tours de retard sur les leaders (l'équipage formé par Philippe Point en l'occurrence). Que c'est-il passé ?

Comme la piste manquait d'adhérence, nous avons cru judicieux de rajouter du mou aux endroits stratégiques mais le résultat fut catastrophique : la voiture butant sur le mou sortait à chaque virage. Didier, très énervé par ce contretemps, prit mal mes propos rassurants (tout va bien, on va remonter facile !) et me signifia que le droit à l'erreur était désormais exclu !

Le reste de la course nous fut beaucoup plus favorable et nous remontions à grands pas alors que Philippe Point sombrait à son tour dans les problèmes techniques. Dès la fin de la deuxième heure, nous primes la tête pour ne plus la lâcher ensuite. La dernière heure fut moins tranquille car le moteur se mit à faiblir alors que la transmission menaçait de casser en émettant un bruit significatif. Nous accomplîmes le dernier relais à l'économie, en débranchant le frein et en montant une résistance pour limiter le régime moteur. Cela suffit pour l'emporter, nous étions ravis !

Nous étions tellement de bonne humeur durant cette dernière heure, Didier et moi, que nous répétions sans cesse une même blague idiote : alors que j'étais aux commandes et Didier sur le bord de la piste, à chaque fois que je sortais de la piste, cela donnait le dialogue suivant :

Didier : mais bon sang, qu'est-ce que c'est que ça ?

Moi : alors patron, cette fois, j'suis viré ?

Lui : mais non, mon p'tit Ray, je suis très content de vous !

Pour expliquer pourquoi nous trouvions ça drôle, il s'agissait d'un dialogue imaginaire entre Giscard et Raymond Barre (mon p'tit Ray) ; le premier engueule le second mais ne le vire pas malgré ses nombreuses bourdes... Bref, cela nous faisait pleurer de rire mais pas nos pauvres adversaires exaspérés au bout de la quinzième répétition !

Sur le chemin du retour, on écouta la radio pour avoir les résultats du premier tour de l'élection présidentielle (26 avril 1981). Sur France Inter, nous entendîmes Pierre Mauroy se féliciter de "la magnifique victoire de François Mitterrand" qui était alors second derrière Giscard. Dans la voiture, nous hurlions qu'une victoire "c'est quand on finit premier (comme nous) pas deuxième, espèce de nul !".

Rien ne vaut l'ivresse d'une victoire, même quand celle-ci est obtenue dans un coin perdu de Normandie dans une discipline inconnue et c'est cette joie que nous exprimions à ce moment-là.

### **Endurance GP27 à Créteil, second avec DDM**

Comme au début de l'année, une course d'endurance par équipe en 1/24 fut organisée par le club de Créteil avec des voitures presque identiques à celles du championnat GP20. La course durait 4 heures et la victoire nous échappa dès le début puisque notre premier relais avec Didier fut très mauvais (comme à Château-Gonthier) suite à de nombreux problèmes techniques.

Nous passâmes le reste de la course à remonter car nous étions largement les plus rapides. Claude Willette associé à Fanfan l'emporta, nous étions plus vite mais ils furent très réguliers. Une anecdote amusante : alors que nous remontions de la dernière place, j'avais devant moi Didier Thibault associé à son père. Ce dernier invectivait son fils pour que celui-ci aille plus vite afin que je ne le dépasse pas... Réponse désespérée de Didier Thibault : "j'y peux rien, il va plus vite que moi, Lefebvre..."

### **Endurance 1/32 à Bordeaux : la honte**

Didier Moret fut mon équipier dans toutes les courses d'endurance de la saison (sauf la première) et dans les courses individuelles, nous faisons les déplacements ensemble. Après notre victoire de Château-Gonthier, nous pensions bien donner une leçon supplémentaire à ces rustres du 1/32 à l'occasion de cette épreuve bordelaise. En fait de leçon, c'est nous qui en primes plein la tête !

Alors que nous naviguions péniblement à la 4<sup>e</sup> place sur le très beau circuit de Bordeaux (une sorte de fausse Blue King), Samy Behara qui était 5<sup>e</sup> à ce moment-là, vint me dire que cela sera une belle lutte entre nos deux équipages dans le dernier segment. À cette remarque plutôt sympathique, je ne répondis qu'avec un cinglant "toi, lutter avec nous ? Mais tu n'y penses pas mon pauvre ami !". Toujours agréable à entendre...

Samy n'était pas vraiment une foudre de guerre en pilotage mais lors de ce dernier segment, piqué au vif par ma remarque désobligeante, il se déchira tellement qu'il nous relégua en 5<sup>e</sup> position (sur sept équipages), histoire que le désastre soit complet !

J'en tirais un enseignement précieux : la guerre psychologique, que jusque-là j'utilisais largement, pouvait aussi être à double tranchant... Il y eut aussi une course de production d'organisée où je brillais un peu plus puisque j'y terminais 2<sup>e</sup> pour quelques mètres derrière un dénommé Steve que l'on ne revit plus par la suite. C'était la première course officielle que je faisais avec ma Tover de production et je n'étais pas mécontent du résultat.

### **GP de Thoiry, je gagne**

Pendant toute cette année, je restais en balance entre deux clubs : celui de Créteil où l'ambiance était mauvaise mais où le niveau était relevé et les courses intéressantes. Et celui de Thoiry, issu du Club d'Osrnoy, né de la volonté de Philippe Point et où le niveau était bien plus faible mais où on s'amusait bien...

À Thoiry on faisait du slot pour le fun et même si ça n'était pas ce

que je cherchais (la soif de victoire était une vraie obsession) c'était quelquefois bien reposant de trouver une structure où je n'avais pas de rival déclaré. Pour recevoir dignement le gratin du slot 1/32 Français nous construisîmes (péniblement) une vraie piste à 4 voies (pas un hybride comme celle d'Osmoy) qui ne fut terminée que quelques jours avant le grand prix. Avec cette piste neuve, les "locaux" ne partaient pas avec un avantage par rapport aux "invités" comme à l'habitude. La confrontation s'annonçait d'être passionnante.

Les clubs de Rouen et Bordeaux avaient annoncé qu'ils seraient de la partie plus quelques individualités. Surtout, François Callat, l'étoile montante du 1/32 se déplaçait presque en voisin (il était souvent fourré avec Philippe Point). Deux courses étaient organisées, une en catégorie Production (considérée comme une formule de promotion) et une autre dans la catégorie Reine, les Sport-Europe. Je m'alignais dans les deux avec l'ambition avouée de faire le doublé !

Je ne signais que le 4ème Chrono des essais qualificatifs de la production mais cela me suffit pour être qualifié directement en demi-finale où je fus battu de peu par Serge Lambert, un Bordelais très rapide. La finale regroupait Serge Lambert (le favori), François Callat, Philippe Point et moi. Serge commit une grosse erreur dès le départ et j'en profitais pour m'enfuir en tête. Lambert se mit en chasse et me rattrapa à la mi-course pour me doubler sans que je puisse résister car il allait vraiment bien. Je finis donc encore deuxième (après la course de production de Bordeaux) devant Callat et Point.

En Sport-Europe, il n'y avait pas de qualifié direct en demi-finale et je terminais mon quart de finale derrière Didier Moret et de justesse devant Samy Behara (nous étions tous les trois dans le même tour). La demi-finale me fut plus favorable puisque je l'emportais devant Behara. Notre demi-finale fut tellement rapide que nous nous retrouvions tous en finale, même François Callat, le vainqueur de l'autre demi-finale ne fut pas qualifié !

Ma voiture était parfaitement réglée et sûrement la plus rapide

du lot tout en étant facile à conduire car j'avais un petit secret : j'avais compris que sur cette piste simple et rapide que le rythme était la donnée essentielle. Aussi, je portais tous mes efforts de réglages sur le moteur dans le but d'atténuer le frein (en utilisant des ressorts de charbons très souples) sans pour autant le supprimer. Cela donnait une voiture très efficace.

J'étais le favori de la finale et effectivement je m'envolais dès le départ et j'augmentais régulièrement mon avance jusqu'à la mi-course ; à partir de là, je commençais à assurer car les positions étaient bien distribuées. Façon de parler, car si j'étais tranquille en tête avec un Samy Behara (très régulier) comme poursuivant à 10 tours, Didier Moret, lui, avait bien du mal à contenir Serge Lambert, la révélation du week-end. À la mi-course, Didier conservait encore deux tours d'avance sur Serge, mais le comportement de sa voiture, déjà bien dégradé (alors qu'il le jugeait bon durant le quart et moyen pour la demi-finale), ne faisait qu'empirer (problème de pneus arrières qui se déchiraient). Didier ne put empêcher Lambert de remonter et de le passer in extremis dans le dernier tour !

Je connus le même souci car le frein de ma voiture s'est progressivement évanoui à partir de la mi-course. Entre peu de frein et plus de frein du tout, ce n'était pas la même histoire... Je dissimulais mon handicap du mieux que je pouvais pour ne pas réveiller l'appétit de Samy dont j'avais appris à me méfier (voir la course d'endurance de Bordeaux). Je le laissais revenir à quelques tours avant d'attaquer de nouveau, une fois habitué aux nouvelles conditions mécaniques. Cela marcha et je remportais la course.

Ce fut une vraie joie, j'ai vraiment eu l'impression à ce moment d'avoir accompli quelque chose. Cette victoire était lisse, sans contestation et obtenue dans la bonne humeur. Un grand moment.

### **Seconde manche GP20 à Créteil, je bats Willette**

Pour la deuxième manche du championnat GP20, mon seul

objectif raisonnable était la victoire à la régulière contre Claude Willette. Tout autre résultat aurait marqué une pause dans ma progression. Une semaine auparavant, lors d'une séance d'essais libres à Créteil, j'avais discuté avec Claude qui m'avait clairement signifié qu'il avait repris le collier et que mon succès de début d'année avait été obtenu parce qu'il était, selon son expression, en "roue libre...". Maintenant, fini de rire, je reprends mon leadership me disait-il !

L'intox fait aussi partie de la course mais à ce jeu, Claude n'avait rien à m'apprendre. Sa déclaration ne m'impressionnait pas, d'autant plus qu'il m'avait construit un nouveau châssis tout acier (il avait renoncé à la voie du composite qu'il avait défriché alors qu'elle s'imposait au niveau européen avec Barry Maggee et Hans Peter Sutter) suite à une commande de ma part. Je savais que pour avoir une chance de m'imposer, il me fallait du matériel vraiment au top et mon châssis acier-fibre (le vainqueur de la première manche) commençait déjà à être un peu fatigué.

Claude passait pour être imbattable dans une course GP20 à Créteil, sauf accident comme cela lui était arrivé en janvier. Or le dimanche précédant la course, Mac Enroe arriva enfin à battre Borg sur le gazon de Wimbledon. Si « Big Mac » y est arrivé, je peux le faire aussi, pensais-je alors !

Le samedi, je parvins à résoudre un problème d'alimentation et de poignée mais un bruit de transmission désagréable subsistait toujours sur ce châssis quasi-neuf. Cela était dû à une souplesse excessive au niveau du berceau moteur et je ne pouvais rien y faire. Le dimanche matin je réussis ma première pôle position de l'année en championnat GP20 lors des essais qualificatifs, battant même Claude dans ce délicat exercice, c'était de bon augure. Aussitôt confirmée par ma première place en demi-finale, toujours devant Claude.

Restait à concrétiser en finale, la seule course vraiment importante. Une des clés de cette course résidait dans la fraîcheur des pneus : il était important d'avoir des pneus justes rôdés et donc pas

trop usés au moment d'arriver sur les pistes rapides (4, 5 et 6). Comme on changeait une fois de pneus pendant la course il était crucial de choisir le bon moment. Changer trop tôt signifiait devoir changer une fois de plus ou rester avec un train trop usé et donc perdant du grip (adhérence). De même, changer trop tard, c'était devoir finir un segment avec des pneus HS et donc moins vite. En demi-finale j'accordais une attention toute particulière à l'usure de mes deux trains successifs afin de mieux appréhender le moment du changement pour la finale...

Ce fut un bon entraînement et au moment décisif, je fis effectivement le bon choix. Je changeais en arrivant sur la huit, ainsi ils étaient justes comme il faut pour la piste six. Cette finale fut très éprouvante pour les nerfs car si je dominais Claude et les autres en vitesse pure, je n'en étais pas moins vulnérable aux incidents habituels qui ne manquèrent pas de se produire. Ainsi, mon châssis se dessouda partiellement lors d'un crash, heureusement, la casse était légère et elle se produisit juste avant un inter-segment me permettant ainsi de réparer sans perdre trop de temps.

À un segment de la fin j'étais toujours en tête mais avec une faible avance sur Claude. C'est alors que la couronne de transmission se dévissa. Je me retrouvais avec une voiture très ralentie, hurlant comme une sirène au plus mauvais moment. En effet, si Claude refaisait son retard et me dépassait, il ne me resterait plus assez de temps pour reprendre l'avantage. Usant du peu de sang-froid qui me restais (pour moi, cette course représentait un enjeu considérable), je pris la décision de stopper en pleine course pour essayer de réparer plutôt que d'attendre la fin du segment avec cette voiture blessée et de voir (impuissant) Claude me remonter. Je fus très soulagé de voir que la panne était superficielle. J'avais vu juste et c'est d'une main tremblante que je revissais la vis fautive (la tête de vis était foutue, il aurait fallu la remplacer mais je n'avais pas le temps et pour juste un segment à finir, le revissage a tenu). L'incident me fit donc perdre peu de temps et je

pus me relancer pour finir juste quelques tours devant Claude. C'était gagné, enfin.

La chance a joué un rôle important dans cette course, car si j'ai eu mon lot de problème, aucun n'a gâché mes chances de victoire. Je savourais le moment, voyant Claude assez dépité d'être nettement battu sur son terrain et avec son châssis !

L'épisode du choix du moment du changement de pneus illustre aussi le niveau que j'avais atteint à force de travail, d'essais, d'observations, de persévérance et de motivation. Il est clair que je n'aurais même pas pensé à cela un an auparavant et que je n'aurais pas réussi cette manipulation aussi bien quelques mois avant. Cette victoire marquait aussi l'apogée de ma période slot mais ça, je ne le savais pas encore...

### **Course de 1/32 à bordeaux : 3ème devant DDM**

Nous retournâmes à Bordeaux avec Didier Moret pour participer à une course de 1/32 UES. Jugeant mon propre matériel en retard dans cette catégorie par rapport à l'état de l'art du moment, je saisis l'opportunité de m'aligner avec un des châssis « Satory » récemment construit par Didier. Didier avait nommé ainsi ses nouveaux châssis 1/32 parce qu'il avait eu la révélation de ce qu'il devait faire pour progresser en 1/32 en une seule image (un Satory, donc) !

Didier et moi étions les deux seuls pilotes de slot en France à nous battre sur deux fronts en même temps (c'est-à-dire à la fois en 1/24 ESRAC et en 1/32 UES) et en plus avec un certain succès. Les réglementations, la technique, le pilotage et même l'esprit rendaient les deux univers très différents l'un de l'autre. De plus, notre obstination à ne pas vouloir choisir de camp nous attirait une certaine animosité. Nous n'en avions cure, car aussi bien Didier que moi étions habitués à être détestés !

Toujours est-il que nous étions plus proches de la technique 1/24 que du 1/32 où nous étions régulièrement un peu largués face aux

innovations qui apparaissaient. Il faut dire que la technique en 1/32 était beaucoup moins pointue qu'en 1/24 et la différence se faisait sur des détails que nous jugions insignifiants. Alors qu'en 1/24, le champ de recherche était beaucoup plus grand et nous y participions de très près.

Ce qui nous plaisait en 1/32, c'était justement ce côté « plug and play » qui était réel à un niveau peu compétitif mais qui n'était déjà plus vrai au niveau national. Du coup, à Bordeaux, nous n'étions pas parmi les plus rapides et nous pûmes nous en apercevoir dès les essais. Le samedi soir, à l'hôtel, lors d'un ultime briefing technique, Didier et moi nous nous sommes répartis châssis et moteurs, conscients que la course du lendemain serait très difficile.

Le lendemain, nous fumes tous deux qualifiés en finale après les éliminatoires, ce qui n'était déjà pas mal. Pendant cette finale, nous naviguions de concert autour des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> place que nous interchangeions au gré des segments. Au deuxième tiers de la course, je pus prendre un léger avantage (quelques tours d'avance) sur Didier grâce à une piste plus rapide que les autres. Le segment suivant, c'est Didier qui en bénéficiait et il me signifia qu'il comptait reprendre son bien et qu'il trouvait bien insolent de ma part de venir ainsi défier son leadership naturel... Je laissais dire car j'avais mon plan.

Lors de ce segment décisif, je donnais le maximum pour résister au retour de DDM (Docteur Didier Moret, le surnom que je lui avais donné) qui s'énerma un peu de ma combativité (je n'hésitais pas à le sortir quand il tenta de me dépasser une première fois, je m'excusais aussitôt mais le coup était porté...), perdant une partie de son sang-froid, Didier n'eut pas assez du segment pour combler l'avance que j'avais accumulée au bon moment. Je terminais finalement 3<sup>e</sup> de cette course derrière les inévitables Parsy et consorts ce qui était un résultat inespéré au vu des essais décevants que nous avions effectué la veille. Didier était furieux, jurant que l'on n'y reprendrait plus, moi j'étais ravi...

Cet épisode est aussi une illustration de l'égoïsme forcené qui

anime chaque pilote un tant soit peu ambitieux. Pour décrocher un bon résultat, plus rien ne compte, ni amitié, ni consigne d'équipe. Le pilote concentré est seul dans sa sphère et ne pense alors qu'à une seule chose : conquérir la tête de la course et rester devant les autres.

### **La course au record à Thoiry**

Pendant l'été 81, nous nous retrouvions souvent autour du circuit de Thoiry pour des séances d'essais décontractées et pour des nombreuses petites courses sans enjeu. Didier Moret était souvent de la partie. Le circuit était maintenant rodé, il avait perdu cette pellicule du neuf qui rendait la piste glissante. Le mou était également plus abondant, il commençait à imprégner le bois de la piste sans avoir eu le temps de vieillir. L'été était chaud et cette chaleur pénétrait même le local de la piste. Les conditions étaient idéales pour s'attaquer à un vrai record de la piste en catégorie Sport Europe. La veille du GP de Thoiry, j'avais réussi un chrono de 4.13 que je ne réussissais pas à rééditer ensuite en essais qualificatifs puisque je devais me contenter de 4.38 alors que je descendais à 4.29 en course. Cette énumération permet de situer la barrière à franchir.

Lors du week-end du Grand Prix, les meilleurs Chronos (c'est-à-dire les miens) étaient tous au-dessus de 4.10. D'ailleurs quelques semaines plus tard, Philippe Point établit le record de la piste avec 4.10, mais je pensais qu'il y avait certainement moyen de faire mieux.

Début août, lors d'une séance prévue pour ce type de performance, j'ouvrais le bal avec un temps de 4.06 qui passait enfin en dessous des 4.10. J'utilisais alors une voiture de Peter Hillocks, un sympathique Anglais en vacances qui s'était joint à nous.

Dans la même journée, avec cette fois le premier et le seul châssis 1/32 fait par Willette (un châssis très long pour une 1/32) je réussis un fantastique 3.99 qui ne fut pas homologué mais je refis une nouvelle séance qui aboutit à un 4.01 que l'on m'accorda cette fois. Je savais que l'on pouvait casser le mur de 4.00 !

Quelques jours plus tard, c'est Didier Moret qui améliora mon record avec un très bon 3.94. Didier avait réussi ce qui semblait impossible il y a quelques mois. L'escalade se poursuivait puisque je préparais une voiture (avec mon vieux châssis Parsy) spécialement pour une nouvelle tentative et je montais un moteur au soft-cobalt ce qui, en 1/32 UES était assez audacieux. Cela se révéla payant. Avec un grip formidable (beaucoup de chaleur, beaucoup de mou), je réussis à abaisser ce fameux record à 3.88 !

Cet épisode garde un agréable goût de plaisir, même des années après. La compétition était pure, sans les aléas de la course et l'ambiance très décontractée. Je serais curieux de savoir jusqu'où ce record a pu descendre par la suite car Philippe Point a vendu la piste qui peut-être a mal vieilli, peut-être même tient-il toujours (j'en doute) ?

### **Le championnat GP20 bafouille**

Le record de la piste de Thoiry fut en quelque sorte mon chant du cygne, à partir de cet été 81, le slot commença à dérailler pour moi. En désaccord avec le club de Créteil, je boycottais (seul) la 3e manche du championnat GP20 dont j'étais pourtant le leader !

Officiellement, je jugeais que la piste de Créteil n'était plus en état de recevoir une course dans des conditions normales, ce qui était d'ailleurs en partie vraie. En fait, je n'avais plus de matériel adapté à ce circuit vieillissant car je venais d'acquérir un des derniers châssis Maggee en composite qui avait un excellent comportement à Munster (sur une Blue King) ou à Uden, mais qui était complètement inconduisible sur les bosses du tourniquet de Créteil. Du coup je tentais un coup de force qui échoua (provoquer une prise de conscience qui aboutirait à la construction d'une nouvelle piste) et la course fut quand même organisée. Claude Willette la remporta ce qui le remit en selle pour le titre. En vérité je commençais à être un peu fatigué du Slot.

### **Championnat d'Europe à Haarlem, encore décevant**

La deuxième manche du championnat d'Europe 1981 eut lieu à Haarlem où je ne suis pas parvenu à concrétiser un bon résultat malgré une compétitivité en hausse. Je donnais un ultime effort en préparation mais le manque de réussite combiné à une imperceptible réticence vis-à-vis de ce circuit absurde m'enleva toutes chances d'accrocher enfin une bonne place en terre étrangère.

Un seul détail amusant : pendant le quart de finale 1/24, lors d'un inter-segment, je me retrouvais aux côtés de Claude Willette qui n'était pas plus inspiré que moi ce jour-là. Pourtant Claude me demanda de ne pas le gêner et de le laisser passer... Bien sûr, Claude, pas de problèmes !

Évidemment, je n'en fis rien, car en réalité Claude était encore moins rapide que moi ce jour-là sur cette piste de Haarlem.

### **Finale GP20 : 2ème avec quelques remords**

Le championnat GP20 1981 se conclua par la victoire in extremis de Claude Willette sur Alain Lefebvre. Lors de cette 4ème manche, le contrat pour devenir champion était simple : je devais empêcher Claude de faire la pôle position OU de gagner la course. Lui, il devait faire la pôle ET gagner la course.

Mais j'offris une trop faible résistance (je terminais 2ème derrière Claude et devant Philippe Thibault qui, pour une fois, ne fut pas ridicule dans une course GP20, catégorie qu'il n'aimait pas...) et il remplit complètement son contrat. Il fut donc sacré pour une pôle position de plus dans son tableau de chasse.

### **Course internationale à Créteil : devant Sutter**

Deux ans après mes débuts dans le slot 1/24 arriva une nouvelle édition du grand prix de France ouvert aux pilotes étrangers. Le club de Créteil organisa la course dont j'étais un des favoris.

Cette situation n'était pas du goût de tout le monde et en particulier de Denis, « ex-jeune prodige » qui ne faisait plus rien de bien depuis que j'étais au sommet. Une semaine avant cette compétition, alors que j'annonçais mes ambitions à Denis pour cette course, il me rétorqua "...gagner, toi ? Tu rêves !".

La vedette de cette manifestation était sans conteste Hans Peter Sutter, le Suisse qui était un des pilotes européens les plus titrés, connu et respecté au niveau mondial. Hans Peter Sutter signa la pôle position mais je le battis en remportant la demi-finale. Tous les espoirs m'étaient donc permis. Pourtant, j'étais à ce moment-là assez affecté par un gros rhume et je pilotais avec de la fièvre. Dans l'état brumeux où je me trouvais, l'incident technique qui me priva assez rapidement de toute chance de victoire me fit comme un soulagement car je pus abandonner sans honte et aller me soigner !

Hans Peter Sutter gagna facilement et tout le monde oublia vite que le débutant que j'étais avait, en à peine deux ans, progressé jusqu'à menacer une des valeurs les plus établis. Il est vrai que, dans le même temps, j'avais épuisé tout le capital sympathie que l'on m'accordait...

Bilan de la saison : une vingtaine de courses et cinq victoires (en comptant celle du Créteil 1/32 dont je me suis toujours considéré comme le vrai vainqueur !). En gagnant presque une course sur cinq et en terminant deuxième une demi-douzaine de fois, je pouvais mettre en avant un bilan plus que satisfaisant. Le slot m'avait apporté l'ivresse de la victoire et m'avait enseigné plus que la compétition, la compétitivité.

À cette époque, je travaillais chez Thomson CSF et le slot n'était pour moi qu'un loisir. Même en faisant partie des meilleurs Français, je n'en tirais aucun revenu (c'était même le contraire, le matériel nécessaire me coûtait beaucoup d'argent...). Il y avait bien quelques professionnels qui vivaient du slot-racing mais il s'agissait de quelques Américains salariés des deux principaux constructeurs de moteurs (Camen et Trinity) et qui pilotaient en portant les couleurs de

leurs employeurs. En dehors de cette exception, le Slot était essentiellement peuplé d'amateurs...

Au début de l'année 1982, je fis encore une course à Haarlem, mais décidément le cœur n'y était plus et ma prestation fut lamentable. Je tombais gravement malade peu après mon retour en France (mononucléose) ce qui justifia largement la parenthèse que je mis dans ma pratique du slot à cette époque-là.

### **Premiers et derniers championnats du Monde**

Je fis mon retour pour les championnats du Monde 1/24 à Uden qui étaient organisés sur une magnifique *Blue King* à la place du circuit habituel d'Uden. De nombreux Américains étaient présents ainsi que des Japonais, des Australiens et même des Tchécoslovaques !

La technique avait progressé notablement en mon absence et j'étais plutôt largué. Je réussis quand même à me classer dans les cinquante premiers, ce qui n'était pas si mal vu le niveau du plateau réuni par les organisateurs.

Je profitais des contacts pris sur place pour commander un châssis 1/32 (en fait une voiture complète "ready to run") à des Anglais spécialistes en la matière. Je destinais cette acquisition au prochain grand prix de Thoiry dont j'étais toujours le détenteur.

### **GP de Thoiry 82 : ultime victoire, ultime déception**

La piste que nous avons construite l'année précédente avait été vendue (à tort à mon avis) pour être remplacée par une grande piste classique à 8 voies avec banking (virage relevé) et escargot (virage en colimaçon). Je participais aux deux catégories, Production et Sport-Europe.

En production, je m'alignais avec mon inusable Tover achetée à Philippe Point un an et demi auparavant. La voiture commençait à être un peu lessivée pourtant j'étais dans le paquet de tête à mi-course. Encouragé par tant de bonne fortune (et c'est vrai que la chance me

favorisait un peu à cette occasion), je m'accrochais tant et si bien que je volais la victoire d'un souffle à François Callat, le favori et vedette incontestée du slot 1/32 en France. Victoire chanceuse, certes, mais attrapée par le bout des dents.

Si je n'espérais pas grand-chose de la course de Production (la qualification en finale qui ne paraissait pas évidente aurait suffi à mon bonheur, et voilà que je gagne !), en revanche, je fondais de sérieux espoirs sur la course de Sport-Europe où j'utilisais ma toute dernière voiture anglaise que je venais à peine de recevoir. Le rodage fut expédié pendant les manches de qualifications et nous revoilà en finale.

Didier Moret, Philippe Point, François Callat et bien d'autres sont présents mais je les oublie (au propre et au figuré) dès le premier segment car la voiture marche formidablement et je survole la course. Hélas, l'euphorie est nuisible à la concentration car je loupais le freinage du bout de la ligne droite et pulvérisais la voiture sur le muret...

Le châssis était coupé en deux, je tentais une réparation de fortune car je disposais de vingt tours d'avance au moment de l'accident mais ce fut peine perdue. Voilà une victoire (un doublé même !) qui m'était promise et que j'ai gaspillée par stupidité...

Ce coup du sort donna à Philippe Grenet l'occasion inespérée de remporter sa première grande victoire. Ce GP de Thoiry fut comme d'habitude un mélange de satisfactions (une victoire chanceuse en Production, une franche domination en Sport-Europe) et de frustration (un abandon alors que j'étais en tête), ce fut surtout la dernière compétition officielle à laquelle je participais.

Durant toutes ces courses, la chance (ou la déveine) eu une part non négligeable dans mes résultats. Je crois avoir été un bon pilote, adroit, combatif, tenace et calculateur mais à aucun moment je n'ai pu me dire que j'étais le meilleur (ni d'ailleurs être capable d'identifier qui était le meilleur).

Le slot-racing était une activité ou le (bon) pilotage n'était qu'un

des ingrédients nécessaires à la construction d'une victoire. Paradoxalement, la part du pilotage était plus importante dans les catégories très sophistiquées (comme le 1/24 ESRAC) où il était très difficile d'exploiter tout le potentiel d'une voiture. Alors qu'en Production, où tout le monde conduisait à la limite, le moindre écart de performance du matériel ne pouvait être comblé par un pilotage génial. J'ai réussi en deux ans de bien meilleurs résultats que Denis, pourtant, j'aurais pu être encore bien plus compétitif si je m'étais contenté d'aligner du matériel "classique". Intéressé par la technique, j'étais saisi par le démon de l'innovation, qui, s'il ne m'a pas fait perdre trop de courses, ne m'a jamais permis de creuser l'écart de façon significative. En fait, j'ai perdu beaucoup de temps (et d'argent) à chercher là où les autres se contentaient de suivre.



## V - les années Karting

**P**endant ma période Slot et un peu après, j'ai multiplié mes expériences en matière de sports mécaniques. En particulier en moto puisque j'ai fait pas mal de tout-terrain et même une course de Moto-Cross sur le circuit d'Orly (ce qui me permit de comprendre que je n'avais pas le physique requis pour une discipline aussi exigeante sur ce plan-là !).

Durant les années 1984 et 1985, j'ai aussi animé une émission de radio (sur CVS, radio Versailles) sur les sports mécaniques ce qui me permit d'inviter des personnalités du milieu (pilotes, préparateurs, directeurs d'écuries, essayeurs des magazines, etc.) et même de devenir essayeur moi-même puisque, grâce à mon statut d'animateur radio, les constructeurs (BMW, Kawasaki, etc.) me prêtaient ce que je voulais essayer, l'idéal !

Mais, durant ces années, je restais éloigné de toutes formes de compétition. Le virus me reprit presque par hasard en 1990 en « découvrant » le karting...

### **Le kart challenge de Manuel**

C'est Manuel, un ami, qui me fit « redécouvrir » le Karting en m'emmenant sur la piste de Cormeilles où des karts à moteur 4 temps étaient disponibles en location (comme tout le monde, j'avais essayé

ces engins à l'âge adolescent mais cela ne m'avait pas marqué).

Ces engins primitifs nous ont quand même permis de bien nous amuser et même de nous faire peur. Lors d'une bagarre entre Manuel et moi, notre accrochage se termina par un superbe tonneau de Manuel... Je n'aurai pas cru cela possible de la part d'engins aussi dociles !

Notre assiduité à ce club nous a valu l'essai d'un kart de compétition de la catégorie Nationale 1 doté de pneus tendres et d'un moteur Rotax de 100 cm<sup>3</sup> 2 temps très puissant.

Cet essai fut une révélation aussi bien pour Manuel que pour moi. Ce n'est pas tant la puissance du moteur qui nous impressionna : des engins qui poussent fort, nous en avons l'habitude avec les motos. C'est plutôt l'incroyable précision de pilotage rendue possible par ce châssis sophistiqué qui nous fascina. Manuel se décida à acheter un châssis "challenge" (une catégorie plus accessible que la Nationale 1) et me convia à une séance de rodage à Angerville.

### **Approfondissement à Angerville**

C'est sur le circuit d'Angerville que j'ai pu, pour la première fois, éprouver les sensations du pilotage en attaquant avec un vrai kart de compétition (une fois que le rodage fut expédié). Là encore, ce fut une véritable révélation, cela correspondait à quelque chose dont j'avais toujours rêvé sans le savoir !

En fait, il y a une très grande différence entre un kart de location et un véritable kart de compétition. Tellement grande même que tous ceux qui ont mis les fesses dans un kart de location poussif et imprécis n'ont qu'une vague idée de ce qu'on peut ressentir dans un « vrai » kart.

Les engins disponibles en location sont de pauvres châssis grossiers et fatigués, chaussés de pneus « en bois » gommant toutes sensations (qui n'aura pas déjà été filtrée par le châssis) et animés par de misérables moteurs peu puissants.

Il ne s'agit pas ici de blâmer les gérants de piste qui ne vous offre que cette maigre pâture en festin mais bien de comprendre qu'ils ne peuvent pas faire autrement : les karts de compétition sont des engins fragiles qui sont incapables de supporter une exploitation intensive sans partir en morceaux. Ces pur-sang délicats (et coûteux) sont donc avantageusement remplacés par de braves percherons qui sont bien mieux adaptés à cet usage.

Ce n'est pas tant le moteur, mou et plat, du kart de location qui est à des années-lumière du kart de course mais bien plutôt le châssis et les sensations qu'il transmet. Sur l'engin de location, le châssis est déjà lourd et peu précis quand il est neuf. Pire, après quelques mois d'usage, il est déjà bien « rectifié » par les clients qui confondent karting et auto tamponneuses... Donc, inutile d'en attendre grand-chose, il se contente de rouler droit et c'est déjà pas mal !

### **Retour à l'école**

Bref, ce contact avec le kart challenge de Manuel m'a convaincu d'aller plus loin et c'est ainsi que je m'inscrivais pour un stage de deux jours à l'école de pilotage du centre de Corneilles (une de pilotage sur karting, à l'époque ce n'était pas si fréquent). Le contenu pédagogique du stage était très complet (et même plus que ceux que je fis plus tard en monoplace !) avec une alternance entre aspect théorique du comportement du kart et mise en pratique sur la piste (freinage transfert, passage en virage, trajectoire, etc.).

C'est là que j'ai pu toucher du doigt la notion du pilotage propre qui est très loin de l'attaque enthousiaste et (forcément) désordonnée du néophyte. En fait, c'est très délicat d'aller vite !

Il y a un monde entre un tour de piste en 40 secondes (par exemple) et le même tour de circuit en 35 secondes. Nous parlerons ici du pilotage en compétition où l'on cherche à aller plus vite que tous les autres. Comme souvent il s'agit d'un "art simple et tout d'exécution !". En gros, nous dirons qu'il faut freiner tard et accélérer tôt mais ce n'est

pas pour autant un comportement de brute épaisse ou "d'allumé" qui est le plus efficace. En effet, il faut également éviter de faire trop glisser le kart et cela requiert une certaine finesse...

Pour rentrer dans ce cercle magique des ultimes fractions de temps au tour, il faut maîtriser la machine, l'environnement et appliquer une série de gestes rapides et précis que l'on doit exécuter sans précipitation...

### **Vision et vitesse de défilement**

Tout l'art tient dans la "vision" que l'on a des choses et de la vitesse interne (dans votre cervelle !) de défilement des gestes et des événements. Plus cette vitesse interne est basse et plus, en retour, on a la possibilité d'aller vite car on dispose du temps nécessaire pour exécuter les gestes et prendre les décisions. Il s'agit là du fameux "piloter lentement" découvert par Stewart et affiné par Lauda. Sans atteindre la maîtrise de ces deux pilotes d'exception, j'ai pu, quelquefois, sentir ce sommet de sensation qui vous fait aller plus vite que vous ne le pensiez possible.

Cette question de la vitesse de défilement n'est pas seulement propre au pilotage d'engins terrestres dotés de roues et d'un volant, le même problème se pose lorsque vous pilotez un avion. Dans les années quatre-vingt j'ai eu l'occasion de me frotter à plusieurs reprises au milieu aérien et j'ai pu piloter des planeurs et des monomoteurs. Lors de ces expériences, j'ai remarqué que le stress provenait de la « charge de travail » (l'ensemble des gestes à accomplir dans un ordre et un temps donné). Plus la charge de travail est élevée et plus le pilotage est ardu. C'est ici qu'intervient encore la notion de vitesse de défilement.

Si vous êtes capable de visualiser à l'avance (d'anticiper donc) ce que vous avez à faire, vous êtes alors plus confortable pour choisir le bon moment d'accomplir le prochain geste et de le faire avec plus de précision, d'autorité, de maîtrise.

C'est principalement dans l'accroissement de cette capacité à

accepter la « charge de travail » que votre pilotage va progresser. Cela peut éventuellement surprendre d'afficher ainsi une approche aussi « intellectuelle » du pilotage alors que cette discipline peut paraître comme un exercice essentiellement instinctif. Je crois au contraire que la part d'instinct doit être réduite (toutefois, elle ne peut être complètement effacée) et qu'il faut être capable de comprendre et ressentir ce que l'on fait et pourquoi on le fait. Selon moi, c'est seulement ainsi qu'on peut réellement progresser et aller tout à la fois plus vite mais aussi plus sûrement.

### **Pilotage à l'instinct ?**

Et ce débat (instinct vs analyse) ne concerne pas que le pilotage, j'ai la même opinion à propos du combat. J'ai pratiqué un peu la boxe et l'escrime et ici aussi l'approche intellectuelle prouve son efficacité. On l'admettra plus facilement pour l'escrime que pour la boxe mais je pense que ces deux sports sont bien plus proches qu'on ne le croit.

Ces sports de combat peuvent être considérés comme le volet physique du jeu d'échec. En effet, on s'y retrouve en face à face avec un adversaire dans un combat sans merci, exactement comme les échecs. Il s'agit de trouver la faille, de placer une attaque sans réplique possible et d'enlever la victoire par force, ruse et audace, exactement comme les échecs.

Encore une fois, tout comme les échecs, l'escrime est vu comme un sport de combat « noble » pratiqué par des compétiteurs raffinés et à l'esprit chevaleresque. En réalité, l'escrime est une discipline très technique où il faut beaucoup de combativité et de hargne pour s'imposer. Ceux qui sont au top de l'escrime ne sont pas plus nobles et chevaleresques que les autres sportifs. De mon point de vue, l'escrime souffre d'un grave défaut par rapport à la boxe : l'attaque y est trop favorisée.

Je m'explique : à l'escrime (surtout au fleuret), c'est souvent celui qui se lance le premier qui réussit à toucher et c'est justement

celui qui attaque qui à l'avantage dans le système d'attribution des points. Donc, il y a une forte prime à l'attaquant d'autant que la sanction en cas de contre-attaque n'est pas très lourde : la cuirasse que l'on porte obligatoirement fait qu'on ressent rarement la douleur quand on est touché.

Dans le cas de la boxe, ce n'est pas la même chose... Quand on est touché, la sanction est ressentie avec bien plus de « sensations » !

En conséquence, on hésite beaucoup plus avant de faire n'importe quoi. C'est pourquoi je pense que la boxe n'est pas le sport de brutes épaisses qui se contentent de balancer leurs poings dans la figure de l'autre comme ce sport est trop souvent présenté. Le vrai pendant du jeu d'échec avec un volet physique, c'est la boxe !

Seul sur le ring avec votre adversaire, vous devez d'abord l'observer pour comprendre sa garde et où vous pouvez, éventuellement, le toucher. Sans cette observation minutieuse, pas de stratégie possible, pas de victoire envisageable...

Pour en revenir au pilotage, il faut comprendre qu'il y a deux situations bien différentes : le pilotage seul sur un circuit et là seul le chrono compte. Et le pilotage en course et c'est alors la capacité de rouler en peloton, de doubler ses adversaires ET de rester devant qui compte... C'est vraiment dans ce contexte de la course que le pilotage ressemble le plus à un sport de combat, nous y reviendrons.

### **Faible inertie sur ses trois axes**

Le pilotage d'un kart comporte quand même quelques spécificités qui découlent des caractéristiques de l'engin lui-même qui est très court et très léger. À cause de ces données, le kart affiche des réactions très vives, montre peu d'inertie et c'est particulièrement sensible au niveau de l'axe de lacet. Grossièrement, un véhicule va osciller autour de trois axes en réaction aux forces qu'il subit : l'axe de roulis, l'axe de tangage et l'axe de lacet.

Sur l'axe de roulis, le kart (ou votre voiture, elle réagit

pareillement aux mêmes forces) va se balancer vers la gauche ou vers la droite en fonction de la force centrifuge. Typiquement, dans un virage à gauche, l'engin va se pencher sur la droite (comme un voilier qui prend du gîte sous le vent de travers...). Sur l'axe de tangage, lors du freinage, l'engin va piquer du nez vers le sol alors que pendant l'accélération, le nez va plutôt pointer vers le ciel (représentation évidemment exagérée mais c'est pour me faire comprendre...). Enfin, l'axe de lacet, c'est le plus spectaculaire mais, en fait, il résulte seulement des forces exercées sur les deux autres axes. Le mouvement de lacet qui va affecter votre kart en virage va provoquer une glissade du train avant (le kart pivote autour d'un axe qui traverse votre kart du haut vers le bas) ou du train arrière, c'est tout pour la théorie.

En pratique, un kart va être peu sensible sur l'axe de tangage parce qu'il est court et parce que sa capacité de freinage est limitée. La plupart des karts des catégories courantes n'ont pas de freins sur le train avant<sup>21</sup>, seulement un disque sur le train arrière ce qui limite considérablement la puissance de freinage. En effet, au moment où vous commencez à appuyer sur la pédale de freins, le transfert de masse qui s'opère immédiatement (où nous retrouvons notre axe de tangage) fait que le train arrière est délesté et offre alors peu d'adhérence. Vous ne pouvez donc trop « appuyer » votre freinage pour ne pas bloquer le train arrière, faire caler le moteur et vous expédier hors piste...

En conséquence, bien qu'il y ait effectivement transfert de masse au freinage et à l'accélération, ce n'est pas très sensible et influe peu sur le pilotage (alors qu'au contraire, l'axe de tangage est beaucoup plus important dans le pilotage d'une monoplace comme on le verra plus tard dans cet ouvrage).

---

<sup>21</sup> Seuls les kart 125 et 250, également équipés d'une boîte de vitesse, sont équipés de freins sur le train avant mais tous ces équipements supplémentaires les alourdissent considérablement et influent donc aussi sur le comportement...

L'axe de roulis est déjà plus sensible encore que, visuellement, le kart ne prend pas de roulis dans les virages. D'abord parce qu'il est très bas, très près du sol et presque aussi large que long. Ensuite parce que c'est le châssis qui, en se tordant autour de cet axe, va absorber l'énergie de la force centrifuge et éviter au kart et au pilote de pencher dans le mauvais sens en virage (et ainsi éviter l'affligeant spectacle d'une berline familiale haute perchée sur ses roues qui semble vouloir se coucher à l'extérieur du virage qu'elle tente de négocier trop vite pour elle...).

### **De l'importance du débraquage...**

En pratique donc, c'est surtout autour de l'axe de lacet qu'on va sentir les réactions de son kart aux sollicitations des commandes (volant, frein et accélérateur). Et avec un kart, c'est vite vu : c'est tout ou rien !

Dès que vous tournez le volant, le kart s'inscrit aussitôt dans la direction voulue et s'enroule autour de l'axe de lacet pour faire pivoter le train arrière ce qui va accentuer encore sa capacité à tourner dans le sens du virage (d'où le terme de « survirage » qu'on emploie pour désigner ce comportement). Si le survirage n'est pas excessif (et c'est le cas la plupart du temps car c'est là le comportement naturel d'un kart bien réglé), il suffit de débraquer le volant et d'accélérer progressivement pour s'extraire normalement et rapidement du virage que l'on vient d'entamer.

Si, au contraire, le survirage est important, il faut réagir rapidement en contre-braquant. Dans le petit monde du pilotage, on fait toute une histoire autour d'une geste : le contre-braquage. Comme je viens de l'écrire, contre-braquer est nécessaire pour combattre la tendance au pivotement de l'engin autour de son axe de lacet et qui vient de la glissade du train arrière. Si on laisse faire ce pivotement sans réagir, ça finit toujours en tête à queue, d'où la nécessité de combattre cette tendance fatale en contre-braquant. Ce geste (tourner le volant

rapidement dans le sens inverse du virage) permet de contrôler l'ampleur du pivotement et donc de limiter les effets de la glissade du train arrière. On parle alors de dérapage contrôlé. Contrôlé sans doute mais pas efficace : le contre-braquage induit forcément un élargissement de la trajectoire donc un amoindrissement de la vitesse de passage en virage.

Disons-le tout net : ce n'est pas votre capacité à savoir contre-braquer (un geste naturel qui vient tout seul en fait) qui fait de vous un bon pilote même si c'est ce geste précisément qui fait fantasmer ceux qui rêvent de pilotage sans pouvoir le pratiquer. Il y a autour du contre-braquage le même type de fascination que pour le « genou par terre » en moto et comme tous, j'y ai été sensible. Tout cela pour dire que le geste de débraquer est encore plus important que le contre-braquage bien que beaucoup moins connu.

Savoir débraquer (quand et comment appliquer ce geste) est important pour deux raisons :

1. En dehors des freins et du poids du véhicule, il y a deux choses qui s'opposent à l'avancement : la résistance de l'air et le braquage des roues directrices (les roues avants donc). La résistance de l'air, on ne peut rien y faire (du moins au niveau du pilotage) alors il faut éviter de braquer les roues plus que nécessaire.
2. À chaque fois qu'on tourne le volant, on impose des contraintes au châssis et celui-ci réagit soit en digérant l'énergie reçue (le châssis se tord ce qui consomme de la puissance soit dit en passant), soit en évacuant cette énergie par une glissade. Dans les deux cas, on y perd. Si on veut retrouver la stabilité du kart, il faut remettre les roues droites le plus tôt possible.

La plupart des pilotes vont débraquer naturellement, en accompagnant la trajectoire de leur engin qui s'élargit vers l'extérieur

du virage. Ce n'est pas suffisant. En fait, dès le point de corde atteint, il faut s'efforcer de débraquer au plus tôt (d'anticiper un peu donc) de façon à remettre le kart dans la meilleure situation pour passer la puissance au sol sans perte d'énergie. C'est ainsi qu'on sort rapidement des virages et qu'on gagne vraiment du temps. La vérité, c'est que débraquer est un geste « offensif » (permettant d'aller plus vite) alors que contre-braquer est seulement un geste défensif (permettant d'éviter de sortir de la piste)...

Le kart, de part ses caractéristiques (peu d'inertie, réactions vives) se prête particulièrement bien à cette technique.

À la suite du stage de pilotage du club de Cormeilles (où je ne m'étais pas trop mal débrouillé, finalement), j'ai saisi l'opportunité de participer à une course du challenge Sodikart en utilisant le kart de Manuel (qui était justement un Sodikart et Manuel n'était pas intéressé par s'aligner en course).

### **Première course à Laval (octobre 1990)**

Dimanche, 5 h 00 du matin, départ matinal. Le kart de Manuel est sur le toit de ma voiture, je prends la direction de Laval pour ma première course de karting. J'ai passé une partie de la veille à préparer le kart de Manuel en vue de l'épreuve de Laval avec l'aide des mécaniciens du Racing Kart de Cormeilles. Nous avons passé l'après-midi à réviser l'ensemble et à le mettre en conformité avec le règlement. Je pensais qu'il s'agissait de petits travaux et nous y avons passé des heures... Intérieurement j'ai pensé "plus jamais ça, les mains dans le cambouis, c'était bien quand j'avais 20 ans<sup>22</sup> !".

En croisant sur l'autoroute, je m'efforce d'imaginer ce qui m'attend sur cette piste de Laval dont on m'a beaucoup parlé et qui semble être un des hauts lieux du kart français...

---

<sup>22</sup> J'en avais 30 au moment de cette épisode...

### **Arrivée tardive, je loupe la première séance d'essais**

Une fois sur place, je suis accueilli par de charmantes hôtesse qui m'offrent un croissant comme cadeau de bienvenue, cela tombe bien et cela me fera office de petit-déjeuner. Il me faut encore m'installer, je retrouve Jean Marie (le gérant du club de Corneilles) et son équipe, je pose mes affaires et je fais le point : il reste pas mal de choses à faire avant que je puisse tourner...

D'abord, confirmer l'inscription et obtenir mes numéros de course, ensuite il me faut des chaussures adaptées (c'est-à-dire très chères !), en effet, pas question de piloter avec des tennis. Enfin, il faut encore fixer les plaques à numéros sur le côté, faire du mélange, etc. Tant et si bien que je manque la première séance d'essais libres et je ne peux enfin prendre la piste qu'à la fin de la seconde.

### **Enfin sur la piste**

Je découvre le circuit et cela me fait un effet boeuf : est-ce un circuit ou un ensemble de montagnes Russes reliées entre elles ?

Je suis confronté à de multiples montées et descentes ponctuées de très grandes courbes. Les vitesses atteintes n'ont rien à voir avec ce à quoi je suis habitué sur les pistes de Corneilles ou d'Angerville qui sont plutôt des tourniquets (comme la plupart des circuits dédiés au Karting) et j'ai du mal à sentir le kart dans ces conditions. J'oscille entre sous-virage<sup>23</sup> et survirage<sup>24</sup>, surtout du fait de ma maladresse. Au bout de seulement quatre tours, la séance s'achève déjà...

### **La séance des chronos, je fais au mieux**

---

<sup>23</sup> Le sous-virage c'est quand le kart glisse du train avant dans les virages, élargissant la trajectoire vers l'extérieur.

<sup>24</sup> Le survirage c'est quand le kart glisse du train arrière dans les virages jusqu'au tête à queue si on ne contrebraque pas (action de tourner le volant dans le sens contraire du virage) ce qui provoque là aussi un élargissement de la trajectoire vers l'extérieur.

Je m'élançait avec les autres pour les trois tours chronométrés, seul le meilleur sera pris en compte, c'est déjà ça. Je boucle le premier tour prudemment et j'essaye "d'envoyer" un peu pour le deuxième et, bien sûr, je manque de sortir dès le troisième virage.

Le dernier tour sera un curieux mixte des deux précédents, résultat : 24<sup>e</sup> temps sur 27 concurrents, ce n'est pas la gloire... Finalement, cela allait être encore plus dur que je ne pouvais me l'imaginer !

### **Les premières manches**

Le départ est donné lancé (c'est obligatoirement ainsi pour les courses de karts dépourvues d'embrayage ce qui était le cas de la série des « challenges ») et je me demande comment cela va se passer. Nous quittons tous la prégrille, je suis en dernière ligne. Je ne vois pas grand-chose car il y a beaucoup de fumée.

Nous faisons deux tours de formation et le directeur de course agite son drapeau dans la ligne droite (je ne le vois pas mais j'entends tout le monde qui accélère brusquement et c'est suffisant comme signal), c'est parti...

Je m'applique pour aller vite tout en restant sur la piste, cela se passe plutôt bien et je profite des multiples accrochages pour remonter doucement dans le classement ; je termine 17<sup>e</sup>, ce n'est pas si mal. Dans le feu de l'action, j'ai quand même pu constater que mon kart était un peu sous-vireur et je m'en ouvre à Jean Marie (l'animateur du club de Cormeilles) qui me conseille de resserrer un peu le train avant.

Alors que je suis encore en dernière ligne pour le départ de la seconde manche (l'ordre du départ a été figé pour les deux manches), je me défonce un peu plus pour participer vraiment à la bagarre et pour ne pas me contenter de récolter seulement les fruits de ma prudence comme en 1<sup>re</sup> manche. Mon kart sous-vire encore et, pour compenser je tente d'entrer dans les virages en freinage-transfert.

Facile à dire, mais sur le tracé de Laval-beau soleil (c'est le nom

du circuit), il n'y a pas vraiment de virage, il n'y a que des grandes courbes qui se passent très vite et les zones de freinage sont limitées. Alors, je peux remballer ma combine du freinage-transfert...

Autre astuce pour compenser cette paresse de la direction : accélérer très tôt et très fort pour faire glisser l'arrière. Cela marche plutôt mieux mais c'est encore un peu délicat pour mon niveau de pilotage. Néanmoins je parviens tout de même à rester sur la piste, à ne pas gêner les leaders et même à doubler quelques adversaires !

Je finis 15ème, le moral grimpe en flèche.

### **Préparation ultime avant les finales**

Les finales se déroulent l'après-midi, j'ai largement le temps de manger un peu et de m'attaquer sérieusement à ce problème de sous-virage. Cette fois, pas de demi-mesure, je rends mon train avant le plus étroit possible. Mais je sais déjà que le défaut ne sera pas entièrement effacé car les pneus avant se sont usés plus que les pneus arrières, justement à cause de ces deux manches que j'ai disputé avec mon châssis mal réglé (et où j'ai donc trop usé les pneus avants du fait de ce déséquilibre).

Je suis prêt, mon mécano a vérifié encore une fois la pression des pneus et je me concentre, assis dans mon baquet, le kart sur la prégrille. Un commissaire de piste nous fait signe, on peut y aller, mon mécano me soulève et pousse sur quelques mètres, le moteur part tout de suite, tout va bien... Pas longtemps car devant moi, toujours sur la prégrille un accrochage a créé un embouteillage, impossible de passer, je stoppe. Hélas, il nous sera impossible de faire démarrer le moteur à nouveau et c'est blême de rage que je vais assister, en spectateur sur le bord de la piste, à la première finale !

Encore une déception, les places sur la grille sont fonction du résultat obtenus en première finale et non les résultats cumulés des deux manches, je me retrouve donc encore en queue de peloton ! Décidément je suis abonné à la dernière ligne... J'accueille cela avec

philosophie : mieux vaut être en dernière ligne et participer à la course plutôt qu'être en milieu de grille et rester en rade (comme en première finale...). Cette fois le kart démarre et je suis dans le bain, le départ ne pose pas de problème, retour dans cette ambiance folle sur ce toboggan dément. Passé l'hystérie des premiers tours, je me retrouve à la lutte avec deux autres qui sont devant moi. Je vais déboîter à l'aspiration pour passer celui qui me précède mais voilà qu'il déboîte également pour faire de même avec celui qui est devant...

Nous voici donc à trois de front pour aborder le freinage de la grande courbe qui amène dans la cuvette. C'est moi qui l'emporte et je passe la courbe comme je peux. Je me détache de mes deux adversaires et je fonds sur Erik Zambiena (c'est un membre du club de Cormeilles ce qui fait que le connais un peu) qui ne résiste pas longtemps, ses côtes le font déjà durement souffrir (il est tombé dans sa douche quelques jours avant la course !). Je lui fais un petit signe amical et je continue. Je reviens fort sur un autre membre du team Atari, c'est l'euphorie.

Dans la cuvette, ce dernier se retourne et m'aperçoit. Je sais maintenant qu'il va forcer l'allure pour se mettre hors de portée, il faut donc que je le rejoigne vite sur ma lancée pour profiter de son aspiration sinon je ne pourrai plus le passer. J'attaque encore un peu plus fort et je mets la sauce un peu trop tôt en sortant de l'escargot, mon kart qui a été sous-vireur toute la journée s'embarque à ce moment dans un monumental travers... Je contre-braque en butée mais le train AR est déjà sur le vibreur en béton, le fond du châssis racle sur le béton et je suis entouré d'étincelles. C'est sûrement très joli mais plutôt impressionnant pour moi qui suis au milieu, j'espère au moins que les spectateurs apprécient...

Ce frottement spectaculaire m'a un peu freiné, du coup je ne quitte pas la piste complètement et je peux me relancer. Évidemment, ma cible marquée Atari a disparu au loin. La fin de course est pénible, l'euphorie est complètement retombée.

Je roule isolé, je suis crevé et quelque chose ne va plus dans mon kart : peut être un ponton qui frotte suite à la caresse du vibreur. Je baisse un peu la cadence pour rejoindre l'arrivée, du coup j'ai le temps de regarder un peu le paysage. Je vois les flashes des spectateurs et comme d'habitude les dégagements sont jonchés de karts abandonnés par leurs pilotes qui n'ont pas su rester sur la piste. Les deux leaders me prennent un tour en passant comme une trombe (cela me rappelle nettement quand je me suis fait prendre un tour lors de ma première course à Nogaro, voir chapitre III...).

Je termine finalement 13<sup>ème</sup> et je peux être content car ma progression est presque de 100 % (du 24<sup>e</sup> temps aux essais à la 13<sup>e</sup> place en finale). Dans une revue consacrée au Karting (Top Karting de novembre 1990), j'aurai même le droit à une petite ligne soulignant ma performance pour mes débuts en compétition (à la fin du reportage sur le challenge SodiKart) !

### **Le volant RKC**

Après mes (timides) exploits sur la piste de Laval, j'étais bien décidé à "faire quelque chose" pour la finale de l'école de pilotage du RKC (Racing Kart Cormeilles), sorte de concours de fin d'année. La veille, je fis une séance d'entraînement sur la piste de Cormeilles qui était légèrement humide et ce fut un vrai régal de glissades bien contrôlées (ou du moins, qui me semblaient bien contrôlées). L'épreuve chronométrée fut beaucoup moins souriante : j'avais le droit à trois tours lancés, la piste était bien détrempée (il avait beaucoup plu pendant la nuit) et je fis deux têtes à queue et un seul chrono plutôt médiocre, exit.

### **Première course de l'année, endurance au RKC**

Je parvenais à enrôler Jean (mon associé) et Manuel dans un premier rendez-vous avec le karting pour l'année 91, pour une course d'endurance par équipage organisée par le RKC (sur les karts de

location, hélas !). La course débutait samedi matin et le briefing était fixé à 9 h 00 du matin !

Et comme nous étions en février (année 1991), la piste était bordée par de véritables congères de neige !

Bref, bonjour l'ambiance : horaires délirants et conditions dantesques, « Messieurs les pilotes à vos volants et n'oubliez pas vos gants »... À la demande générale de mon équipe, je pris le premier relais (il y avait douze manches) et surprise, notre kart se révèle être inconduisible !

En fait, la piste était très mouillée et le kart refusait quasiment de tourner. j'ai eu beau tourner le volant comme d'habitude, cet engin tirait tout droit, affublé d'un sous-virage monstrueux... Évidemment, dans ces conditions, notre premier relais fut catastrophique mais j'appris vite en observant les autres que les trajectoires habituelles étaient à oublier quand la piste est très humide et qu'il faut systématiquement rouler aux endroits inusités pour retrouver un peu d'adhérence.

Chaque relais fut une véritable Berezina pour chacun de nous trois. Puis, j'arrive enfin à accrocher un bon paquet, à soigner mes trajectoires et je finis 3e d'une manche. Ce déclic fut un mince sursaut puisque nous fûmes tout juste capables d'aligner un seul relais valable pour chacun et le résultat final de cette course d'endurance de 4 heures fut à la hauteur de notre prestation : derniers !

### **Challenge Yamaha, les prémices**

Les gens du RKC me proposaient de participer à leur championnat articulé autour des karts challenge mais ils étaient incapables d'envisager une formule tout compris où je n'aurais eu qu'à piloter. Il fallait absolument s'astreindre à emmener kart et matériel sur les circuits, etc. Cela ne me convenait pas.

J'avais déjà entendu parler du challenge Yamaha de karting à cette époque. Certains pilotes du stage de pilotage y participaient et

j'avais pu lire dans un magazine sur le Karting que des préparateurs proposaient des formules tout compris où le pilote n'avait qu'à se pointer sur place et piloter. C'était exactement ce que je cherchais...

Je pris donc contact avec Gilles Gamba de l'écurie CMK qui proposait justement ce type de prestation. Gilles me convia à une séance d'essais afin de m'évaluer et de parler affaires...

### **Séance d'essais à St Benoît**

Je rencontrais Gilles Gamba à l'occasion d'une séance d'essais qu'il organisait à St Benoît (Loiret). Gilles avait une affaire de vente et d'entretien de Karting appelé CMK et il animait l'écurie du même nom qui était composée de ses clients. Moyennant finances (pour être encore plus proche de la réalité du sport automobile, je me payais même le luxe d'éprouver le statut de "pilote payant"), il me proposait de m'incorporer dans l'écurie CMK pour courir le challenge Yamaha dans la nouvelle catégorie des *First*. Ce test de ST Benoît devait me permettre d'évaluer cette catégorie et lui de voir si je n'étais pas trop branque pour qu'il me confie une de ces précieux karts !

### **Slalom entre les flaques d'eau**

Il venait de pleuvoir lorsque j'arrivais sur place mais le soleil refit son apparition et la piste commença à sécher. Je m'engageais sur le circuit, alors que ce dernier était encore à moitié trempé avec des pneus slicks. Bien que décidé à être prudent, je fis une figure d'entrée de jeu !

Comme la piste devenait progressivement complètement sèche, les choses allèrent de mieux en mieux bien que je m'offris encore un autre tête à queue histoire d'être bien dans le rythme... Gilles me fit signe de rentrer pour vérifier la machine.

Ce kart doté d'un embrayage me donnait plutôt bonne impression : le pilotage ressemblait beaucoup à celui du SodiKart et les sensations de vitesse et d'accélération étaient à peu près équivalentes.

Avant de rentrer chez moi, je fis encore deux séries de tours où je pus attaquer un peu pour m'imprégner de ce circuit qui me paraissait très agréable.

J'eus quelques problèmes de freins (et encore une figure assez impressionnante) mais Gilles m'assura que cela provenait du type de plaquettes utilisées et que l'on n'aurait plus cet ennui.

Globalement mon impression était très positive et je décidais de convaincre Manuel de m'accompagner dans cette nouvelle aventure.

### **Séance à Joigny avec Manuel**

Lors d'un dîner, je réussis à persuader Manuel de faire une tentative avec moi, au moins une course et d'abord une séance d'essais. C'est ainsi que nous nous retrouvâmes sur le circuit de Joigny qui était un véritable tourniquet à côté de celui de St Benoît. J'étais très excité car c'était la première fois que Manuel et moi étions confrontés avec des karts équivalents. Manuel eut tout d'abord quelques ennuis de moteur mais tout rentra dans l'ordre assez rapidement, notre bagarre ne dura pas longtemps puisque je pus le distancer assez facilement.

Nous fîmes plusieurs séries de tours et j'étais très à l'aise, très heureux de devancer Manuel. Et, alors que je tournais en solitaire je mordis un peu au-delà du vibreur en sortie de la courbe la plus rapide du circuit... Je fis aussitôt un tête à queue assez violent avec un peu de rodéo sur le bas-côté. Je fus assez secoué pour me faire vraiment mal au cou et je dus porter une minerve durant toute la semaine suivante !

Un torticolis (des années après, ce torticolis se réveille encore si j'ai la maladresse de faire un faux mouvement...) à une semaine de la première course au Mans, la saison démarrait bien...

### **Première épreuve au Mans**

La première course du challenge Yamaha 1991 se déroulait sur le circuit « Alain Prost » situé à l'intérieur du célèbre tracé du circuit des 24 heures du Mans. Ainsi donc, plus de dix ans après le challenge

Honda, je me trouvais embarqué à nouveau dans un challenge de marque mais cette fois, dans de bien meilleures conditions.

En arrivant sur le circuit le samedi matin, nous retrouvons Gilles Gamba et nous commençons la préparation des karts afin de pouvoir rouler (notre part de préparation se résume à faire du mélange et à remplir les réservoirs). Le mien est équipé de plaquettes neuves que je vais devoir rôder. Enfin je m'élance sur la piste et explore ce circuit. Au bout de quelques tours, alors que je suis enfin dans la cadence, je me fais accrocher par Olivier Blin qui m'expédie violemment sur le vibreur. Résultat, ma transmission a sauté et je dois rentrer aux stands à pied en poussant mon kart, ça commence bien...

Je repars après avoir réparé et je continue mon apprentissage de la piste qui est très technique, un mélange subtil de passages rapides et de virages lents, bref un beau circuit. En fin de séance, je me paye un gros tête à queue en bout de ligne droite, mon moteur cale et je ne peux le redémarrer, comme je suis au bout du circuit, j'envisage avec beaucoup de plaisir le retour vers les stands comme tout à l'heure... Heureusement, Mader va me ramener en me remorquant, un geste que j'ai beaucoup apprécié...

### **Mauvais départ**

Pour ma première manche en challenge Yamaha, je me retrouvais en première ligne (les surprises du tirage au sort car il n'y a pas d'essais chronométrés pour déterminer l'ordre de la grille de départ), j'aurais largement préféré des débuts plus discrets. Je suis très tendu pour cette manche et c'est l'estomac noué que je me rends sur la prégrille. Les plaisanteries de Manuel ne me détendent pas, au contraire...

Deux tours de formation et nous nous retrouvons tous sur la grille, moi et un autre en tête. Le directeur de course abaisse son drapeau, j'accélère à fond et... Pas grand-chose !

Mon kart démarre mollement et dès le deuxième virage je suis déjà au milieu du peloton (sur la vidéo prise par la copine de Manuel,

on voit tout le peloton me déborder entre le premier et le second virage !), à la fin du premier tour je suis dernier...

Quand mon moteur se met enfin à sonner clair je me contente d'aligner les tours prudemment et je finis en dernière position, fin du premier acte. Bon. Je ne suis pas trop déçu, je savais que cela serait dur mais je ne m'attendais quand même pas à une telle claque.

### **Un premier sursaut**

Pour la deuxième manche, je pars en fond de grille, si je loupe mon départ, cela se remarquera moins. De fait, le départ, je l'ai loupé et pas qu'un peu !

Après le tour de formation, mon moteur s'est éteint sur la grille et je n'ai pas réussi à le faire repartir malgré de grands efforts. Le départ a donc été donné sans moi, très encourageant...

Je suis planté au bord de la piste mais je ne renonce pas. Je tente encore et encore de lancer le moteur et, alors que je désespère d'aboutir, celui-ci consent à tousser un peu. Je pars enfin, au ralenti, il me faudra plus d'un tour avant qu'il se décide à marcher correctement. Je suis à nouveau dans le bain au milieu d'un groupe et j'ai la rage avec tous ces ennuis, fini la prudence de la première manche, cette fois j'attaque et j'ai la joie de pouvoir en passer un. Ce succès relatif me redonne confiance et j'ai à nouveau le moral.

La troisième manche se passe correctement, après un mauvais départ (encore !) je remonte sur le peloton et j'arrive à en passer un ou deux.

### **Finale satisfaisante**

Vu mes piètres résultats pendant les manches qualificatives, je me retrouve en fond de grille pour le départ de la finale. Elle est loin la première ligne de ce matin.

Je prends un départ lamentable car, comme d'habitude, mon kart a engorgé et la vingtaine de concurrents s'échappe devant moi sans

m'attendre. Je me ressaisis assez vite puisque je rattrape le peloton dès l'escargot où j'arrive à me faufiler et à grappiller quelques places, ça va mieux !

La course est lancée et je suis dans le rythme, je penche la tête à gauche en abordant le très impressionnant double gauche qui passe enfin à fond, pas de doute, je vais de plus en plus vite... J'ai un concurrent en ligne de mire sur lequel je reviens à grands pas. Mais, au moment où je calculais l'endroit pour porter mon attaque, Mader entame une manœuvre de dépassement sur moi !

Je parviens à le repousser mais il va falloir que je presse le mouvement. Je me croyais tranquille, voilà que je dois passer à tout prix. Je tente le coup au freinage de l'épingle mais l'autre n'est pas encore réellement à portée et je tente de trop loin. Résultat, cela se finit mal et je ne reste sur la piste que d'extrême justesse (j'escalade le vibreur et passe au ras du mur de pneus !). Bien sûr, Mader et un autre en profitent pour passer...

Me voilà spectateur de la bagarre qui oppose Mader et ma précédente cible. Celui qui s'est interposé entre Mader et moi, c'est Jean-Claude Le Foll. Mader déboîte au freinage de l'épingle (comme moi au tour précédent), il tente, il passe... Non, l'autre se rabat, accrochage et les deux sortent de la piste !

Bonne affaire pour moi qui récupère la mise, chacun son tour. Dernier tour, il reste le N° 5 devant moi (Jean-Claude Le Foll). Je peux presque le toucher, il faut que je le passe maintenant. Je me rapproche, je tente à l'entrée de l'escargot, Jean-Claude ne résiste pas, il m'ouvre presque la porte (il m'expliquera après la course qu'il n'en pouvait plus) et je fonce dans la brèche.

Je termine 11e (sur une trentaine de concurrents) et je suis très content. Je fais signe à ma mère qui est venue nous rejoindre en début d'après-midi.

Jean Claude me rejoint dans la grande ligne droite pendant le tour de retour aux stands. Il me regarde, je lui tends la main gauche et

nous nous serrons le bout des doigts en roulant (oh la la, que d'émotions !)... Happy end. Bilan satisfaisant pour cette première manche puisque je me classe au milieu du tableau. Bilan plus mitigé pour Manuel qui s'est offert quelques figures pendant les manches (surtout un très beau tête à queue dans le double droit où il a été jusqu'à percuter le mur de pneus !) et qui n'a pas réussi à dépasser son seul adversaire en finale.

### **La course de St Benoît, déjà quelques progrès**

Je vais vous faire vivre une manche de l'intérieur avec cette première course du week-end de St Benoît.

Dés le matin au lever, j'ai le ventre noué par la peur. Non pas la peur de l'accident (cela, on n'y pense pas souvent), mais par la peur de mal faire. Et, du coup, je n'ai pas pu manger grand-chose lors du petit-déjeuner. Il faut se dépêcher pour ne pas être en retard. De toute façon il est déjà trop tard pour les essais du matin (entre 8 h 30 et 9 h 00), le "warm up" (littéralement réchauffage, ce qui, à cette heure de la matinée est assez utopique).

Il faut aussi penser à reprendre de l'essence à une station sinon on risque d'être "short petrol" pour la journée. Arrivé sur le circuit, séance d'habillage : je passe ma combinaison dans la voiture, j'enfile mes chaussures en prenant tout mon temps, c'est à ce moment que je rentre un peu plus dans l'ambiance. Les dialogues avec l'extérieur (c'est-à-dire avec tout le monde) se minimisent.

On peut comparer la concentration nécessaire à un ressort que l'on met plusieurs jours à retendre pour être en condition à l'heure H. Pour ma part, la compétition commençait à se faire envahissante dès le mercredi jusqu'à un paroxysme atteint le dimanche matin. Cela se traduisait par une obsession intellectuelle et par des troubles intestinaux (!) durant ces quatre jours. La concentration est comme une quête : celle d'un pilotage tendu et sans erreurs. Il s'agit d'exploiter au maximum le matériel disponible dans une sorte de transe indescriptible

qui fait que l'on "sent" que l'on va vite.

Quand un bon niveau de concentration est atteint, les choses apparaissent différentes : les sensations "utiles" sont décuplées, toutes les pensées parasites sont inhibées, la vision est ralentie et on dispose de plus de temps pour percevoir et analyser des situations qui, en réalité, se déroulent très rapidement. Cette concentration occupe une place considérable dans l'organisme, à tel point qu'une fois l'objet de cette concentration disparu (quand la course est finie), ne reste que la fatigue qui s'abat tout d'un coup et provoque une sorte de nausée de l'événement vécu. Cela explique largement avec quelle précipitation nous quitions les lieux après chaque finale, après avoir passé tout le week-end en combinaison, cet accoutrement n'était plus supportable une minute de plus...

Je rejoins le kart, il faut préparer de l'essence et vérifier la pression des pneus. Je laisse 1,5 kg dans les pneus car hier après midi ça allait bien avec cette pression. Notre manche est à 10 h 15, je croise un concurrent en combinaison comme moi mais avec son casque à la main.

Il est temps d'y aller. Je pousse mon kart vers la prégrille après avoir placé mon casque dans le baquet et après avoir fait démarrer le moteur. Au fond du baquet il y a quelques allumettes que je laisse systématiquement, elles sont là pour m'aider à décompresser la membrane du carburateur en cas de besoin... Un truc appris au Mans suite à mes ennuis de moteur au démarrage, de même que j'emporte toujours avec moi une bougie et une clé à bougie, utile en cas de besoin comme j'ai pu m'en rendre compte également au Mans.

Un officiel m'accueille, regarde mon numéro sur la plaque de mon kart, consulte ses fiches et m'indique ma place sur la prégrille, je range mon kart entre deux autres. J'enfile mon casque et mes gants lentement et en mesurant chaque geste, la concentration monte comme une fièvre. Je m'assois dans le baquet, je remue un peu pour bien trouver ma place et je fixe mon regard sur le volant.

Je suis seul malgré tout le monde autour. Il faut que j'arrive à oublier tout le reste, ne penser qu'à ce qui va venir, faire monter cette volonté d'être devant l'autre, l'adversaire inconnu qui n'est qu'un dos que l'on doit effacer...

Les officiels nous font signe : "démarrer les moteurs !". Manuel lance le mien qui démarre aussitôt. Les 20 karts sont en train de chauffer et la fumée commence à devenir très présente. La tension aussi est très présente, j'en ai mal au ventre. Par paquet de deux, les officiels nous libèrent de la prégrille, nous nous retrouvons enfin sur la piste pour le tour de formation. Je zigzague dans la ligne droite comme tout le monde afin de réchauffer un peu les pneus et je règle la vis de mélange afin que mon moteur sonne clairement. J'apprendrai rapidement pour les week-ends suivants à limiter l'essence avalée par le moteur pendant le tour de formation en jouant sur cette vis afin de ne pas engorger le moteur prématurément, cause de la plupart de mes départs manqués.

Dernier virage avant la ligne droite de départ, tout le monde ralentit, des officiels vérifient nos positions et mènent la manœuvre pour former la vraie grille de départ : stop, attendez, avancez un peu, OK c'est bon, suivant... Je suis à ma place, la grille est maintenant complète. Comme tous les autres je fixe le directeur de course qui, le drapeau tricolore à la main, va donner le départ d'une seconde à l'autre, j'ai hâte que cela se produise, je n'en peux plus de cette attente...

Il a levé son drapeau tout en s'écartant, c'est parti !

J'accélère à fond tout en déboîtant sur la gauche puisque devant il y en a qui n'ont pas réagi ou qui ont des problèmes (moteur engorgé comme cela m'est arrivé au Mans). Je ne sens plus ni tension ni mal au ventre, je suis dans la mêlée. Le premier tour est très important car on peut gagner ou perdre beaucoup de places dès cet instant. Pourtant, pendant le premier tour, on ne pilote pas vraiment. On ne peut prendre les trajectoires habituelles car il y trop de monde partout et le

kart ne réagit pas comme il faut car les pneus sont encore froids. C'est une bousculade prudente qui prévaut pendant les deux premiers tours où tout le monde cherche sa place dans le peloton et les positions changent très vite.

Faisons ensemble le 2ème tour de ce circuit de St Benoît. La ligne droite du départ est très longue, j'ai le temps de vraiment prendre de la vitesse et j'arrive sur une large épingle à droite. Freinage très long qu'on laisse mourir en venant se glisser sur la corde que je prends assez tôt. Sortie de l'épingle (qui est plutôt large donc qui se prend vite pour une épingle) en accélération. Attention au vibreur car il y a un trou et un peu de sable, ça ne pardonne pas si on met une roue là dessus. Juste derrière l'épingle, un virage à gauche à 90° qui prend à fond puisqu'on est en train de relancer le kart. La particularité de ce virage, c'est qu'il faut rester à la corde tout le long, ne pas se laisser entraîner à l'extérieur car cela conditionne le virage à droite qui suit. En ligne de mire, je vois déjà le talus où se trouve Murielle (ma femme) qui est en train de me filmer.

À force de rester sur une trajectoire aussi serrée, le kart se dérobe un peu et, du coup, je ne suis pas idéalement placé pour le droite à 90° qui arrive vite (ça fait déjà un moment que j'appuie à fond sur l'accélérateur, depuis la sortie de l'épingle). Ce virage à droite, c'est un des plus délicat du circuit, il prend à fond mais c'est limite. La clé, c'est de pouvoir rester à fond sans perdre du temps en se laissant embarquer dans une glissade (qui peut mal finir car il n'y a pas de vibreur en sortie, juste de la terre et le talus...).

Pour réussir ce passage, il y a deux choses importantes : le placement en début de virage (il faut être bien à gauche alors que le précédent vous a fait dériver sur la droite) et l'endroit où l'on touche le point de corde : trop tôt et l'on dérape un peu (embêtant car on perd de l'énergie et juste après ce virage il y a une autre grande ligne droite), trop tard et l'on ne dérape pas mais on mord un peu la terre en sortie à pleine vitesse...

Comme d'habitude je touche un peu trop tôt et le surbraquage fait glisser le train arrière mais cela reste raisonnable, je n'ai pas trop perdu d'énergie. J'avale la ligne droite qui est en descente vers la fin et c'est un autre gros freinage pour une épingle à droite, serrée cette fois. Dans cette épingle j'hésite toujours sur le moment où il faut remettre les gaz et je donne deux ou trois impulsions sur l'accélérateur pour essayer de rester tendu sur la trajectoire sans trop dériver. Une ligne droite plus courte m'emmène sur un double gauche qui est l'endroit que je préfère de tout le circuit. Freinage bref à l'entrée du premier virage à droite et à fond tout de suite pour avaler le deuxième dans la foulée !

Quand la trajectoire est bonne ça passe très vite mais sans problème et c'est grisant de voir juste la roue avant gauche effleurer le vibreur qui passe en trombe. Dernière petite ligne droite avant l'ultime épingle à gauche qui nous ramène sur la ligne droite de départ. Cette dernière épingle qui n'est ni large ni serrée, je la passe mal car je ne l'ai pas encore "comprise", je sais que je freine trop tôt et que je perds là une partie de ce que j'ai acquis ailleurs mais je n'y peux rien.

Fin du deuxième tour, je suis au milieu du peloton. Je perds une place au freinage du premier virage, mon adversaire ne me distance pas tout de suite aussi je tente de reprendre mon bien un peu plus loin. Je suis juste derrière lui en ligne droite, je déboîte sur la droite au moment d'attaquer le freinage et je me porte à sa hauteur, je suis à l'intérieur j'ai donc l'avantage, tout va bien en voilà un que je peux déjà oublier. Je me laisse glisser à la corde pour concrétiser mon avantage mais voilà qu'il prend sa trajectoire comme si je n'étais pas là, je freine... L'avant de mon kart escalade son train arrière, nous voici tous les deux enchevêtrés. J'ai les pieds qui pointent vers le ciel et lui part en tête à queue m'entraînant avec lui dans les décors, nos deux karts s'immobilisent dans un nuage de poussière. La meute est passée, la bonne affaire...

Je vais mettre un peu plus de temps que mon adversaire à

repartir. Le retard accumulé m'interdit tout espoir d'un bon classement, néanmoins il faut finir cette manche. Je ne retrouve pas mon kart d'hier, la tenue de route est beaucoup moins bonne, je n'ai pas de "grip" (terme habituel du jargon des pilotes pour désigner le pouvoir d'adhérence) et du coup, je glisse un peu partout ce qui n'est pas très efficace. Je cherche à comprendre ce qui se passe et par élimination je comprends que cela vient des pneus qui ne sont pas assez gonflés. 1,5 kg c'était bon hier après midi quand il faisait chaud et qu'il y avait du soleil. Mais ce matin, les brumes matinales sont à peine dissipées et c'est très différent, il fait froid et il aurait donc fallu 1,7 ou même 1,8 kg au moins à l'AR. Comme si ça n'était pas assez pénible, voilà que j'ai de la buée sur ma visière (encore un effet de la fraîcheur), je suis continuellement en train de la relever ou de la baisser pour essayer d'atténuer le phénomène. Tout cela me pèse et je pilote assez mal, trop désordonné, pour espérer remonter dans le peloton. Heureusement le drapeau à damiers met fin à cette course trop décevante. Tant d'efforts pour ça !

Je suis très déçu et il faudra toute la bonne humeur de ma femme pour me déridier pendant la pause déjeuner...

### **6ème en 2ème manche**

J'ai demandé à Gilles qu'on change mon carburateur car j'en ai assez d'être handicapé par ces problèmes d'engorgement au départ (en fait, c'est de ma faute, mais je vais mettre encore un peu de temps à le comprendre). Le soleil est revenu, la température est remontée et les conditions sont meilleures.

Je prends un bon départ de la seconde manche et je suis dans le bon paquet (dans les dix premiers) après les deux/trois premiers tours. Mon adversaire direct est avec un casque blanc et une combinaison rouge marquée "Preparam Racing". Il est là juste devant moi mais je ne peux l'attaquer car il va plutôt bien, tellement bien même qu'il commence à s'éloigner. Il augmente la cadence maintenant que ses

pneus sont bien chauds et, alors que j'essaye de faire de même pour ne pas le laisser filer, je me loupe dans le 90° et fais une grande glissade qui me retarde un peu.

Il n'est pourtant pas très loin "Prepares Racing", mais il reste toutefois inaccessible et nos positions se stabilisent. Heureusement un incident de course (un crash entre trois pilotes juste devant lui) le fait un peu ralentir me permet de le recoller. Je suis dans son aspiration dans la ligne droite, je déboîte au freinage pour tenter de passer. Ça marche (un dépassement irrésistible qui paraît vraiment facile quand on le voit à la vidéo tournée par Murielle), j'arrive à m'infiltrer à la corde sous les yeux de Manuel qui s'était posté au bout de la ligne droite pour observer ma course !

Je parviens à rester devant et je finis 6e, ce qui est un très bon résultat pour un débutant du challenge Yamaha qui n'en est qu'à sa deuxième course. Je suis euphorique en descendant du kart, comme si j'avais gagné !

### **3ème manche et finale**

Lors de la 3e manche et la finale cela fut le même scénario - départ raté et remontée limitée. Je loupais mes départs car je faisais avaler trop d'essence à mon moteur pendant le tour de formation. Du coup il était presque noyé au baisser du drapeau et il s'écoulait de longues secondes avant que le surplus soit brûlé et que je décolle enfin. Évidemment, avec cette « méthode », je m'élançais complètement en retard et me retrouvais systématiquement bon dernier lors des premiers tours...

Heureusement le peloton est plutôt lent pendant les deux premiers tours et je n'ai pas trop de mal à en rejoindre la queue. Une fois au bout du train, il n'est également pas trop difficile de doubler les derniers (qui sont les moins rapides) mais au fur et à mesure les places sont de plus en plus chères aussi cette glorieuse escalade s'arrête vite d'autant que le peloton s'étire assez rapidement (le rythme ne reste lent

que les deux premiers tours). Du coup je roule en solitaire autour de la dixième position (ce qui est plutôt bien) jusqu'à l'arrivée. La finale étant plus longue, je parvins à me hisser jusqu'à la 9e place (déjà un progrès par rapport au Mans) et cette course fut l'occasion de quelques beaux dépassements que j'ai eu plaisir à visionner après coup à la vidéo car ma femme filma (fort bien) toutes mes courses durant ce week-end. Il est d'ailleurs amusant d'entendre les commentaires et les exclamations de Murielle pendant qu'elle tenait le caméscope l'œil rivé sur le viseur ("il le paaaaasse... il l'a passé !").

### **Joigny : je loupe le podium**

Ce rendez-vous de Joigny était très important pour moi : il s'agissait de confirmer ma progression entre Le Mans et St Benoît. Manuel ne venait pas, ma femme non plus, seule Isabelle (la copine de Manuel) m'accompagnait. Cette dernière m'a permis de me situer en prenant des chronos tout au long de la journée d'essais du samedi. C'est ainsi que le chrono me confirma l'impression ressentie sur la piste : je n'étais pas trop loin des meilleurs, à moins d'une seconde sur un tourniquet comme Joigny qui était un circuit très facile (il a considérablement été modifié depuis).

J'étais donc plutôt optimiste pour la suite des opérations et je m'appliquais également pendant les essais à faire des simulations de départ afin de résoudre mon problème. Le soir du samedi, Didier Moret vint nous rejoindre et nous passâmes une agréable soirée tous les trois.

### **Dimanche pluvieux**

Surprise le lendemain matin au réveil : il pleut. Cette pluie ne dure pas mais le temps reste couvert. Arrivé sur le circuit, je constate que la piste s'assèche très rapidement pendant le warm-up et décide de conserver les réglages de la veille.

Alors que nous sommes en prégrille, la pluie se remet à tomber... Et nous sommes tous en slicks à part deux ou trois petits malins. Mon

expérience des courses sous la pluie ne me rend pas optimiste surtout avec les réglages que j'ai à ce moment-là. Je me console en me disant que, de toute façon, je pars en fond de grille et que je ne gâcherai donc pas une bonne position.

Je pars prudemment mais je me rends compte rapidement que je suis plus à l'aise que la plupart de mes concurrents qui se décomposent en deux populations : ceux qui vont assez vite mais qui sortent de la piste et ceux qui restent sur la piste mais qui se traînent... Du coup, je remonte à travers un véritable brouillard d'eau (résultat de la projection par les roues des autres karts) et finis 5e en étant parti dans les derniers. Je suis enthousiasmé par ce résultat et même Gilles Gamba me félicite.

## **2ème manche, avec des pneus pluies cette fois !**

Comme la pluie n'a pas cessé à la fin de la manche, il est temps d'appliquer les réglages pour piste mouillée au châssis et tout d'abord, monter des pneus pluie. Car, si j'ai pu terminer 5e en première manche c'est aussi parce que la quasi-totalité du plateau était équipée de slicks (y compris moi-même) et que cela m'a moins handicapé que les autres (pourquoi ? Mystère !). Ce miracle ne va pas se renouveler en seconde manche où tout le monde aura les réglages ad hoc.

Je monte donc des pneus pluie très gonflés, je resserre les voies avant et arrière, me voilà fin prêt. L'ambiance n'est pas très riante car je travaille seul sous un auvent en essayant d'éviter d'être douché par les conséquences des remous dans la bâche suite aux continuelles rafales de vent. Je me présente au départ, j'ai revêtu un blouson de toile par-dessus ma combinaison afin d'éviter que cette dernière ne soit trempée trop vite. Cette fois, je suis placé en seconde ligne sur la grille de départ. Le challenge va consister à ne pas perdre trop de terrain sur les leaders plutôt que d'effectuer une remontée "homérique".

Je prends un départ moyen et je roule prudemment pendant les premiers tours afin de prendre la mesure de la piste qui est beaucoup

plus engorgée d'eau que lors de la première manche. La visibilité est très mauvaise, surtout lorsqu'on suit un adversaire et la motricité est vraiment réduite, on entend le moteur hurler dans le vide à chaque relance parce que les roues patinent lorsqu'on passe dans les flaques d'eau.

Le but du jeu est alors de trouver une trajectoire où je ne serai pas trop aveuglé par les projections de ceux qui sont devant moi et qui offre une adhérence potable, pas simple... Alors que je suis parti en quatrième position sur la grille, je navigue autour de la dixième place après deux tours. J'ai donc perdu pas mal de terrain pendant la première phase de la course, il est temps de passer à l'action. Je double mes adversaires un par un à chaque freinage des trois épingles qui rythment ce circuit, comme lors de la première manche, je retrouve une certaine aisance inattendue dans ces conditions dantesques.

Dernier tour, je suis 4ème. Je le sais car Isabelle m'indique ma position à chaque tour et cela m'aide bien. Je suis survolté, je me sens capable de dépasser tous ceux qui restent devant moi mais je n'en aurai pas le temps. Je ne suis pourtant plus bien loin du 3ème, je le recolle au dernier freinage mais sans être encore à portée pour tenter un dépassement, je m'aperçois alors que lui-même suit de près le second qui n'est autre qu'Olivier Berger... Coup de théâtre pour ces dernières secondes de course : dans la ligne droite qui amène sur l'arrivée, Olivier perd une roue arrière et nous le doublons in extremis alors qu'il franchit la ligne sur trois roues. Je termine donc troisième !

C'est incroyable, pour ma troisième course, je fais sauter la banque !

Je suis euphorique en me rendant au contrôle technique pour y être pesé (procédure systématiquement appliquée sur les trois premiers de chaque manche).

La troisième manche sera une répétition de la seconde sans que je bénéficie d'autant de chance et je dois me contenter de la cinquième place, ce qui suffit largement à mon bonheur. Du fait de mes bons

classements dans les manches, je fais partie des favoris pour la finale. Position inhabituelle qui me pèse un peu : j'aurais préféré rester discrètement dans mon coin jusqu'au bout pour finir en apothéose sur le podium. Car, maintenant je crois également à ma chance et je pense finir ce week-end en troisième position, c'est en tout cas l'objectif que je me suis fixé.

### **Finale : trop de pression**

La pression (que je me suis mis tout seul) qui pèse sur moi va me faire commettre quelques erreurs qui vont anéantir mes chances d'un bon classement. Tout d'abord, je noie mon moteur pendant le tour de formation et celui-ci refuse tout service sur la grille de départ, catastrophe !

Au lieu d'être rejeté sur le côté par les officiels comme cela m'est arrivé au Mans en pareil cas, je suis l'objet de sollicitations attentives : Gilles Gamba mais aussi Yan Danno (un autre des principaux préparateurs du plateau) sont penchés sur mon moteur et ils changent sa bougie. Du coup, le directeur de course décide de recommencer la procédure de mise en grille et nous repartons pour un nouveau tour de formation à la grande fureur de mes petits camarades qui jugent inadmissible le privilège qui m'est accordé (avec raison, j'aurais réagi pareil) !

Être parmi les favoris offre des avantages mais impose aussi des contraintes : la faveur dont je viens de bénéficier a sauvegardé mes chances de participer effectivement à la course mais elle a également accru le stress qui me fait bouillir intérieurement. Maintenant je dois absolument bien faire pour justifier ma position...

Le départ est enfin donné et je le rate complètement : je me retrouve au milieu du peloton après le premier virage. Entre la fin de la troisième manche et le début de la finale, les conditions ont changé car il ne pleut plus. De fait, la piste reste humide mais n'est plus détrempée comme lors des manches. Malgré les changements de conditions, tout

le monde a gardé les réglages pluies. Pourtant l'adhérence est meilleure et on ne patine presque plus à l'accélération.

Pendant les deux premiers tours j'ai pu regagner quelques places et Isabelle me signale que je suis désormais en 6e position. La situation n'est pas mauvaise et en agissant intelligemment je garderai toutes mes chances d'obtenir une place sur le podium, résultat tant convoité et qui me fait rêver.

Mais je veux trop bien faire et trop vite. À ce moment de la course, les six premiers (dont je fais partie) roulent très proches les uns derrière les autres en ayant déjà distancé le reste du peloton. Je décide de rejoindre les trois premiers afin d'éviter de les laisser partir car s'ils s'échappent et prennent de l'avance j'ai peur de ne pas pouvoir les rattraper. Je tente de dépasser en une seule fois le 5e et le 4e au freinage de la seconde épingle. Évidemment, j'ai été trop téméraire dans mon attaque qui se termine sur le pauvre Pierre Alain Burreau qui tenait alors la quatrième place. Cette manœuvre suicide n'avait aucune raison de bien se terminer et nous nous retrouvons tous les deux dans les graviers. Je parviens à repartir avant Pierre-Alain et surtout avant que tout le peloton me soit passé devant mais adieu podium...

Je parviendrai à remonter jusqu'à la 7e place tout en faisant encore beaucoup d'erreurs et en manquant de me sortir une fois de plus tellement j'étais énervé par la bêtise que j'avais commise. La course de Joigny s'acheva sur ce résultat qui était mon meilleur depuis le début de la saison mais qui était aussi très en dessous de ce que j'aurais pu faire si j'avais réussi à garder la tête froide jusqu'au bout.

Ne pas craquer sous la pression, supporter sans se déconcentrer les événements extérieurs, être capable de garder la tête froide même si les choses ne se passent pas comme prévu, toujours garder une petite marge de sécurité dans ses gestes mais aussi dans ses décisions... Tout cela aussi fait partie de la course et cela aussi nécessite un apprentissage. Cette course de Joigny était la première où j'étais véritablement soumis au stress du favori. J'ai craqué cette fois-là mais

cela a aussi renforcé mon expérience...

### **Une manche à Soisson**

La course suivante du challenge Yamaha devait se courir sur le circuit de Soisson. Cette épreuve se déroulait lors du week-end du grand prix de France de F1 et Murielle ne put m'accompagner car elle assista justement au grand prix grâce à une invitation d'Epson. J'arrivais sur les lieux seulement le samedi en fin de matinée, trop tard pour tourner et il faisait déjà une chaleur étouffante. Je pus enfin découvrir le circuit pendant les essais de l'après-midi. Je me fis piéger dans la descente en dévers, ce qui m'apprit à me méfier de cet endroit, mais je n'éprouvais pas de difficulté dans le freinage de l'escargot qui allait me causer tant de tracas le lendemain. Je profitais de ma soirée en célibataire pour visiter la cathédrale de la ville.

### **Premier abandon**

Bon départ lors de la première manche alors que je suis parti en avant dernière ligne. Après quelques tours, j'arrive sur Jean Claude le Foll au freinage de l'escargot. Je commence par lui faire l'extérieur à l'entrée pour être sur la trajectoire idéale lors du changement d'angle, nous sommes très proches. Je suis maintenant à sa hauteur et je vais pouvoir m'infiltrer à la corde pour prendre le bénéfice de ma manœuvre... Jean Claude se rabat sur moi, il ne m'a pas vu et coupe ma trajectoire. J'oblique vers le vibreur pour tenter de l'éviter mais je touche son kart, mon moteur hurle, la chaîne vient de sauter.

C'est terminé, je dégage sur le côté au ralenti. Je quitte mon kart et je m'allonge dans l'herbe pour reprendre mes esprits. OK, tout va bien, je n'ai rien, c'est mon premier abandon de l'année, rien de grave. Ce petit incident ne méritait sans doute pas que je « m'allonge dans l'herbe pour reprendre mes esprits » mais il est toujours difficile de voir sa course interrompue avant son terme, alors que la concentration est encore à son maximum. Quand cela arrive, il faut quelques minutes

avant de pouvoir se comporter à nouveau normalement.

Jean Claude viendra me voir après la course, il est désolé de ce qui est arrivé. Je le réconforte car il le mérite : de tout le peloton, c'est lui le modèle de sportivité.

### **Je résiste en seconde manche**

Avant le départ, Olivier Blin me dit « si tu restes avec nous et tu finis 3e à tous les coups ». Effectivement je suis en deuxième ligne et devant moi il y a Olivier et Mader. Le départ est donné, je pars bien et je suis dans la roue de Mader qui, lui-même colle à Olivier. Très à l'aise je reste trois tours avec eux puis, petit à petit, ils commencent à s'éloigner. Je ne reste pas longtemps isolé, je suis rejoint par Bruno Trouillet qui commence à me harceler... Il se porte plusieurs fois à ma hauteur au freinage pour bien me montrer qu'il est plus rapide mais comme ce circuit ne favorise pas les dépassements, il est obligé d'attendre le moment opportun.

Au bout de deux tours, il trouve la faille à l'entrée de la grande courbe, un des deux seuls endroits où l'on peut vraiment faire la différence. Je ne résiste pas beaucoup parce que je sais qu'il est plus vite et j'ai pour principe de ne jamais jouer l'obstruction. Je dois également avouer que j'en ai marre de l'avoir dans mon dos tout près.

Un clou chasse l'autre et Nicolas prend la place de Bruno qui lui, s'en va à la poursuite de Mader et Olivier. Nicolas me colle de près mais il n'est pas aussi à l'aise que Bruno, je sens qu'il attend une faute de ma part pour pouvoir passer, il me suffit alors de m'appliquer pour rester devant. Nous finirons la course ainsi, collé l'un à l'autre mais je résisterai jusqu'au bout. Je termine donc 4e ce qui est satisfaisant.

### **3ème manche, 2 sorties**

Avant notre 3e manche, il y a un gros crash au départ d'une des manches de la catégorie club. Alors que le peloton est encore très groupé, un accrochage provoque une panique indescriptible : les karts rebondissent les uns contre les autres et s'éparpillent sur les dégagements en gazon fauchant au passage les spectateurs agglutinés à un endroit qui semblait sans danger. J'assiste pétrifié à cette vision d'horreur mais je suis à l'abri, juché sur un talus de protection. Il y a quelques blessés et l'ambulance est de la partie. Très encourageant

pour la suite...

Cet accident nous rappelle ce qui peut se passer lorsqu'un peloton de furieux déboûle à plus de 100 km/h par rang de quatre vers une courbe qui passe à 50 et où il n'y a de la place que pour deux !

Généralement les départs se passent bien mais on s'aperçoit à la lumière de ces accidents qu'il s'agit d'un miracle à chaque fois renouvelé. Avant le départ de notre manche, le directeur de course nous rassemble pour nous faire un brief très appuyé :

« Ma seule mission, c'est de conclure le week-end sans qu'il y ait un mort ou un blessé grave et je n'hésiterai pas à exclure les allumés qui mettent en danger les autres... ». Message reçu.

Je suis très confiant au départ de la troisième manche et, du coup, je prends un très bon départ. Hélas, je fais un tête à queue à l'entrée de l'escargot en voulant doubler trop vite un groupe de pilotes. Toujours délicat de faire un freinage limite sur un tapis de bosses !

L'entrée de l'escargot est un piège vicieux : le kart décolle et plane au-dessus d'un véritable champ de bosses alors que l'on devrait être en plein freinage, il faut donc freiner avant les bosses, mais avant c'est trop tôt... il y a bien une trajectoire particulière permettant de dénouer le problème mais elle est souvent encombrée.

Bref, je me retrouve dans le bac à sable et c'est tout le peloton qui me passe devant. Je repars dernier et je commence ma remontée. J'aperçois Jean Claude qui se traîne au ralenti car il a perdu sa boîte à air, je lui fais un petit signe en le passant. Je suis bien remonté, passant plusieurs pilotes à des endroits qui ne paraissaient pas propices auparavant mais nécessité fait loi... J'ai la hargne et j'attaque fort, je ne ressens pas la chaleur pourtant pesante cet après midi. Je rejoins Bruno Vignal et son casque étoilé. J'entreprends de le doubler à la dernière épingle avant le départ (encore un endroit loufoque) mais il résiste et nous nous touchons. Le résultat est immédiat, nous partons chacun d'un côté, complètement hors de contrôle. Et une deuxième sortie de piste !

Je repars encore (devant Bruno) et je finis cette manche exténué. Je suis rapide mais je n'arrive pas à concrétiser car je sors trop.

### **Finale : 10ème mais un grand plaisir**

Avant le départ de la finale, je me suis mis dans la tête que j'allais gagner, qu'il y aurait une cascade de circonstances qui me porteraient en tête et que j'y resterais !

Pur fantasme évidemment. Pourtant je suis assez rapide pour espérer une place dans les cinq premiers. Il fait très chaud, à tel point que je mets mon casque au dernier moment, ce qui n'est pas mon habitude puisque je préfère m'isoler le plus tôt possible en m'asseyant dans mon kart pour me concentrer, casque et gants ajustés. Une fois de plus je prends un excellent départ et une fois de plus, trop pressé, je tombe dans le piège du freinage de l'escargot... C'est foutu, c'est une sortie de piste de trop sur un piège que je commence pourtant à bien connaître, il ne me reste plus qu'à remonter pour faire le meilleur résultat possible.

Au fil de ma remontée (ça devient une habitude) je tombe sur Jean Michel Gaspard-Huit, informaticien chez DEC avec qui j'ai passé la matinée à discuter du marché français de l'informatique tout en regardant courir les pilotes des autres catégories. Je sais que le pauvre Jean Michel est affecté par une douleur aux côtes qui va en s'amplifiant (problème décuplé par les contraintes physiques imposées par le kart en général et par ce circuit bosselé en particulier). Pas de problème, me dis-je, celui-là ne résistera pas longtemps. Je commence à le harceler mais il résiste bien. Nous sommes soudés l'un à l'autre et je le pousse même un peu (un petit coup de pare-chocs au freinage par exemple) à l'occasion pour accentuer la pression !

Jean Michel finit par passer l'adversaire qui le précède (un jeune de 16 ans, le benjamin du peloton, très sympathique) pour se donner un peu d'air mais je fais de même dans la foulée ! Nous sommes inséparables. J'insiste de plus en plus et nous commençons à aller très

vite. Mon kart va bien, quel dommage d'avoir tout gâché dès le début... Jean Michel semble avoir oublié sa douleur car nous remontons toujours, ma présence constante lui a donné des ailes. Nous finissons dans cet ordre (je suis 10ème, j'ai donc « sauvé les meubles ») et je tombe dans les bras de Jean Michel pour le féliciter. Il me raconte qu'il a failli s'arrêter à plusieurs reprises tellement il avait mal mais qu'il a tenu à cause de moi : «...je savais que tu attendais que je flanche et cette pensée m'aidait à tenir...».

Nicolas Barrau finit 3ème, lui à qui j'ai pu résister lors de la seconde manche... Une preuve de plus que je pouvais faire un bon résultat à Soissons. Les fins de courses étaient généralement le moment où on (les pilotes) se retrouvait pour se raconter notre course et pour échanger nos impressions et nos anecdotes. Le challenge Yamaha se déroulait dans une bonne ambiance même si les pilotes des différentes catégories ne se mélangeaient pas trop et même si, inévitablement, il y en avait quelques-uns qui se prenaient au sérieux.

### **Mauvaise ambiance à Soucy**

Manche suivante à Soucy, coin perdu et petit circuit usé. Le challenge Yamaha se rendait sur toutes sortes de circuits avec des bonnes surprises (comme Le Mans ou St Benoît) et des moins bonnes (comme Joigny ou Soucy justement).

Pour le week-end de Soucy, j'avais décidé de frapper un grand coup et de mettre tous les moyens de mon côté en commençant par arriver sur place dès le vendredi soir accompagné par ma femme. Donc, pour la première fois, je pus participer aux essais du samedi matin mais j'avais déjà reconnu le circuit en faisant le tour à pied la veille au soir après avoir dîné à l'hôtel. Le circuit de Soucy est accroché à une colline, perdu au milieu de la campagne, il présente un profil très accidenté : ça monte et ça descend tout le temps !

Perdu au milieu de la campagne est vraiment le mot juste : aucune infrastructure permanente n'existe, pas même des toilettes !

Le circuit est plutôt difficile car il n'est ni lent ni rapide et il n'y a qu'un seul endroit pour doubler, ce qui complique encore les choses (en bout de ligne droite en profitant de l'aspiration). Mes premiers tours de roues furent plutôt surprenants puisque mon kart avait un comportement bizarre, se tordant dans chaque virage et étant, par le fait, quasiment inconduisible. Je m'arrête aux stands et là je constate que la barre de liaison arrière était complètement desserrée...

Une fois ce petit incident résolu, je retrouvais ma machine habituelle, particulièrement efficace sur ce terrain. Je pus me consacrer à l'apprentissage de cette piste.

Dès les essais de l'après midi, je commençais à attaquer les choses sérieuses en allant de plus en plus vite. Je ressentis alors une sorte de déclic... J'entrais pour la première fois dans un monde de nouvelles sensations où tout paraît facile et où les informations transmises par le kart apparaissent comme très claires. À ce moment-là, j'arrivais à rester dans le sillage des meilleurs des autres catégories ce qui était un signe évident de ma nouvelle aisance. Manuel arriva sur place au milieu de l'après-midi et nous pûmes tourner ensemble, je lui montrai les trajectoires et je fis un bref essai de son kart pour lui conseiller un changement de démultiplication de sa transmission. Alors que nous étions en train de travailler, je me fis engueuler par Gilles parce que j'avais tourné trop longtemps sans interruption et avais ainsi abîmé ma transmission !

### **La question des réglages**

Un peu de technique pour ceux que ça intéresse...

Il y a trois domaines où l'on peut faire varier les réglages et donc le comportement du kart mais aussi et surtout, ses performances : le moteur, le châssis et les pneus.

Tout d'abord le moteur. En fait, mieux vaut ne pas trop y toucher si on n'a pas de bonnes raisons de le faire (mauvais rendement évident par exemple). On peut quand même jouer sur la longueur de

l'échappement pour favoriser les hauts régimes (pot plutôt court) ou le couple et donc les reprises (pot plutôt long), c'est tout.

C'est surtout sur le châssis sur lequel on doit intervenir et en particulier sur les dimensions du train avant et arrière ; plutôt étroits et l'on gagne de l'adhérence mais on consomme de l'énergie (rendement moteur diminué), plutôt large et l'on gagne en motricité (utilisation optimale de la puissance du moteur) mais on glisse un peu plus. On peut également faire varier la rigidité du châssis (en serrant ou desserrant les barres de liaisons sur les côtés), un châssis raide réagit plus vivement et exploite mieux la puissance disponible mais sera également plus sensible à la qualité des pneus alors qu'un châssis souple procurera beaucoup de "grip" (adhérence latérale) mais aura un comportement plus "paresseux", sera moins précis et exigera plus du moteur.

Toujours sur le châssis, on peut faire varier la répartition des masses en déplaçant les attaches du siège du pilote, mais c'est assez compliqué à faire pour un résultat plus aléatoire (attention à la modification trop radicale !).

Plus simple et tout aussi essentiel, le choix de la démultiplication (rapport final de transmission entre le moteur et le train arrière). C'est un facteur clé pour le comportement de l'ensemble. Si on choisit de tirer court, le kart aura de bonnes reprises et un comportement vif mais pas une grande vitesse de pointe. A l'inverse, un rapport long va atténuer les accélérations mais la vitesse de pointe sera maximale, surtout si le circuit favorise le phénomène d'aspiration.

On le voit, en plus des contraintes purement mécaniques ou logiques, les choix tactiques peuvent influencer beaucoup sur le choix de telle ou telle option qui, bien sûre, interagissent les unes avec les autres, renforçant et même amplifiant tel comportement ou, au contraire, s'annulant mutuellement.

Finissons par les pneus. Comme toujours en sport mécanique, les pneus sont un élément déterminant. C'était également le cas en

challenge Yamaha, bien plus que le moteur (encore que j'ai toujours disposé d'un bon moteur, si cela n'avait pas été le cas, j'aurais peut-être été amené à reconsidérer l'importance du moteur), les pneus et surtout l'accord entre le train avant et le train arrière étaient l'élément principal de l'efficacité du kart.

On doit d'abord en choisir la taille, plus ou moins large. Les pneus étroits favorisant la vitesse de pointe et les pneus larges la vitesse de passage en courbe. On doit ensuite trouver la bonne pression de gonflage.

Le critère essentiel de rendement des pneus, c'est la température de fonctionnement et celle-ci dépend de la pression. Il fallait donc gonfler suffisamment pour favoriser l'échauffement de la gomme sans que la température dépasse un certain seuil (variable selon les pistes et le climat ambiant) car se produisait alors un phénomène de surchauffe qui faisait perdre tout rendement à l'enveloppe. En général, deux tours de piste étaient suffisants pour obtenir la température voulue, et si cela n'était pas le cas, c'est que la pression était trop basse. Une fois la bonne pression isolée (variant également avec les autres réglages), celle-ci était valable tant que les conditions météo ne variaient pas trop.

De plus, on peut aussi choisir délibérément de surgonfler légèrement pour gagner quelques km/h en ligne droite au détriment, évidemment, de la température optimale de fonctionnement et donc de l'adhérence. Une exception pour les pneus pluie que l'on gonfle fortement de toute façon (afin de ne pas écraser les canaux d'évacuation de l'eau). En synthèse, si la piste est mouillée, on préférera un rapport de démultiplication long, un châssis souple et des voies étroites. Si, par contre, on court sur piste sèche, alors tout dépend du profil du circuit et de la température ambiante.

Bon, mais à part quelques paramètres vraiment importants comme la pression des pneus, la question des réglages n'était pas vraiment déterminante en challenge Yamaha. Impossible donc de se jouer le cinéma des pilotes de F1 qui passent leur week-end de grand

prix à chercher le bon « set-up » qui va leur permettre d'exploiter au mieux le potentiel de leur machine !

### **Les pneus mettent du temps à chauffer le matin...**

Comme d'habitude, notre première manche avait lieu le matin (à 10h15) et comme d'habitude je n'ai pas tenu compte de la différence de température (ambiante et de la piste) qu'il pouvait y avoir entre le milieu de l'après-midi et le début de la matinée. J'ai ainsi oublié (comme à St Benoît) de changer la pression de mes pneus pour tenir compte de cette différence.

Du coup, mes pneus mirent quatre tours à être bien chauds et efficaces au lieu des deux tours habituels. Avec ce handicap je n'ai pu m'accrocher au groupe de tête malgré un super-départ où je m'accrochais sans conséquences avec Bruno Vignal.

Je naviguais tranquille aux alentours de la sixième place à cinq tours de l'arrivée lorsque Mader me passa. Il passa évidemment au freinage du bout de la ligne droite, pratiquement le seul endroit où les dépassements étaient possibles, voire même facilités par le phénomène d'aspiration dans la ligne droite. Je ne pus résister à son attaque, par contre je parvenais à rester dans son sillage car j'avais enfin trouvé le bon rythme grâce à lui. Avant dernier tour, le directeur de course nous fait signe qu'il ne reste plus qu'un tour avant l'arrivée et justement je suis particulièrement bien sorti de la montée avant la ligne droite, enchaînement de virages qui conditionnent la vitesse de pointe dans la ligne droite.

Du coup, je profite à fond de l'aspiration produite par Mader et je peux même me porter à sa hauteur à l'attaque du freinage de l'épingle. Patrick Mader est surpris par ma tentative et tente de me tasser sur la droite de la piste. Je résiste malgré les coups de volant qu'il donne pour m'intimider mais il est déjà trop tard pour lui : je suis parvenu à m'infiltrer à la corde et il ne me reste plus qu'à achever mon freinage limite en douceur pour ne pas trop élargir à la sortie de

l'épingle... Je suis devant et je sais que je vais y rester car il n'y a plus d'autres endroits où il peut réellement tenter quelque chose de sérieux sur ce tracé. Mader le sait, d'autant plus que nous sommes en train d'achever le dernier tour. Le drapeau du directeur conclut notre "mano a mano" en ma faveur.

Je finis cette manche en sixième place mais cette splendide bagarre sur la fin atténue ma déception de n'être pas plus haut dans le classement. Mader, lui est furieux du bon tour que je lui ai joué et jure que je ne l'y reprendrai plus. Sur le moment nous en rions ensemble car nous sommes loin de nous douter que nous allons nous affronter violemment dans la prochaine manche. Si la première manche s'était moyennement déroulée (j'étais moins compétitif que prévu à cause de mon erreur sur la pression des pneus), que dire de la seconde ?

### **Une manche douloureuse**

Cette deuxième manche du week-end de Soucy fut mon meilleur résultat de ma saison de challenge Yamaha mais fut aussi mon plus mauvais souvenir de toutes les compétitions mécaniques auxquelles j'ai pu participer !

Encore aujourd'hui, même des années après, je ne peux évoquer cette course ou regarder les images vidéo filmées par ma femme sans ressentir un vrai malaise. C'est comme pour la course de Slot « Créteil 1/32 » où l'on m'avait volé la victoire, voilà une course que je n'ai jamais digérée... Mais alors, que s'est-il donc passé de si terrible ?

Vu de l'extérieur, les choses sont simples : Alain Lefebvre s'est comporté de la façon la plus antisportive qui soit en sortant ses adversaires lors de cette manche qu'il termine à la deuxième place mais avec deux avertissements de la part de la direction de course !

Vu de l'intérieur, cette course fut un cauchemar alors que, dans des circonstances normales, elle aurait dû être le théâtre de ma première victoire...

Revenons à un point de vue extérieur et examinons le

déroulement de cette course tel qu'un observateur objectif aurait rapporté :

Départ de la seconde manche. Lefebvre parti de la troisième ligne, prend le meilleur départ puisqu'il est second à la sortie de l'épingle (premier virage après la ligne de départ), toujours lors du premier tour, au freinage du virage de l'entrée de la descente, devant les stands, Lefebvre pousse Gérard Teyssedre en dehors de la piste. Lefebvre parvient à rester sur la piste devant le reste du peloton. Il est en tête, il y restera deux tours avant d'être rejoint et dépassé par Nicolas Bureau au troisième tour.

Au cinquième tour, Lefebvre est rejoint par le reste du groupe de chasse emmené par Mader. C'est au tour de Mader d'attaquer Lefebvre mais ce dernier zigzague dans la ligne droite pour empêcher Mader de porter son attaque. Mader tente alors de passer au bas de la remontée mais il s'accroche avec Lefebvre et sort de la piste. Exit Mader qui repart devant Lefebvre mais avec un tour de retard.

Pierre-Alain passe Lefebvre sans problème au bout de la ligne droite. Lefebvre passe alors Mader, non sans mal, pour aller à la poursuite de Nicolas avec Pierre-Alain. À deux tours de la fin Nicolas sort trop large de la remontée et il est débordé par Pierre-Alain et Lefebvre qui finissent ensemble dans cet ordre.

À la fin de cette course très animée, la direction de course étudie la possibilité d'exclure le concurrent Alain Lefebvre pour son comportement pendant cette épreuve. En effet, ce pilote a été impliqué dans plusieurs accrochages où sa responsabilité paraît évidente...

Tout cela pourrait être le compte rendu de cette fameuse course, ce compte rendu serait d'ailleurs rigoureusement exact sur le plan factuel.

Dans toutes les courses, il y a des accrochages qui dégénèrent en sorties de route. On appelle cela « incidents de course » et cela ne va pas plus loin car il est toujours très difficile d'établir où se situe la faute. Les témoins en bord de piste (et en premier lieu les commissaires de

piste) voient l'action mais seulement depuis leurs points d'observations. Ce qui paraît évident vu du bord de la piste est souvent bien différent quand on le vit directement impliqué !

Dans le cas que je relate ici, les multiples « accidents » où j'ai été mêlé étaient en fait dû à un premier incident qui passa inaperçu de tout le monde et d'abord de moi...

Pour comprendre, voyons maintenant ce qui s'est passé vu de l'intérieur, c'est-à-dire de MON point de vue : je prends un départ de rêve en débordant presque tout le monde par la trajectoire extérieure de l'épingle mais je m'accroche légèrement avec un adversaire en me rabattant pour enchaîner le pif paf d'après l'épingle.

Au premier freinage sérieux, panique, le kart ne répond pas, plus de freins !

Sur le moment, je n'ai pas compris ce qui s'était passé mais c'est le petit accrochage tout de suite après le départ qui a tordu le pare-chocs avant de mon châssis qui venait ainsi bloquer la pédale de freins, limitant son débattement et donc évidemment l'efficacité du frein...

Incapable de ralentir, je percute très fort le pauvre Gérard qui part aussitôt en tête à queue. Ce choc a absorbé une grande partie de mon inertie et j'ai suffisamment ralenti pour pouvoir passer le virage en catastrophe. C'est fini, je roule encore pour rejoindre mon stand car je ne peux faire la course sans freins et j'enchaîne la descente et la remontée sans convictions mais sans difficulté car les freinages sont minimes à cet endroit et je me contente de soulager pour passer en souplesse. C'est seulement une fois dans la ligne droite que je réalise que je suis en tête !

En effet, l'accrochage avec Gérard et son élimination m'ont laissé seul devant le peloton et comme j'ai réussi à rester sur la piste, c'est moi qui mène. Sur le moment je n'y ai pas pensé, absorbé par la catastrophe qui venait de me tomber sur la tête. Mais maintenant je réalise que je roule vers les stands pour abandonner alors que je suis en tête pour la première fois d'une course de Karting !

Je ne peux pas faire ça... Mais je ne peux pas rouler sans freins non plus !

Le moment décisif approche à grande vitesse car me voici presque au bout de la ligne droite que j'ai parcouru perdu dans mes pensées. Maintenant il faut ralentir ou sortir de la route... J'appuie comme un sourd sur la pédale de freins comme dans un geste de désespoir et miracle, je retrouve une faible capacité de freinage tout juste suffisante pour me ralentir avant l'épingle. Je ne comprends toujours pas ce qui se passe sur mon kart mais ma décision est prise : je peux rouler alors je n'abandonne pas.

En quelques tours, je m'adapte à cette nouvelle situation de pilotage avec un minimum de freins. Ce n'est pas très efficace mais j'arrive à rester sur la piste. Évidemment, je ne reste pas longtemps leader et Nicolas me dépasse sans que je tente quoi que ce soit pour lui résister, avec quoi de toute façon ?

Je sens le reste du peloton dans mon dos alors que je roule au milieu de la ligne droite, je reprends la ligne gauche de la piste au moment où il y en a un qui tentait de me passer par ce côté, pas vu, désolé. Dans ma situation, avec ma machine blessée, je ne veux gêner personne, mais là, ça commence mal. C'est justement Mader que je viens de tasser en pleine ligne droite et en plein devant le directeur de course pour faire bonne mesure !

Je suis confus et je suis tenté de le laisser passer pour m'excuser et voici qu'il m'attaque à nouveau à un endroit impossible : le bas de la remontée où il n'y a de place que pour un. J'hésite un instant sur l'attitude à avoir mais Patrick, lui, n'hésite pas et nous nous retrouvons côte à côte sur la même ligne. Le dénouement est inévitable, un des deux doit sortir si ce n'est les deux. Mais la chance est avec moi (!) et c'est lui qui part en toupie après avoir touché mes deux roues droites.

Voilà qui ne va pas arranger ma situation vis-à-vis de la direction de course mais Patrick a voulu passer à un endroit impossible alors que j'étais prêt à lui céder le passage dans la ligne droite qui suivait. Mader

repartait finalement très attardé et se retrouvait juste devant moi mais avec un tour de retard. Pierre-Alain, qui faisait partie du groupe de chasse avec Mader me passa à ce moment alors que je commençais à m'habituer à mon handicap, je pouvais lui emboîter le pas et le suivre pour rejoindre Nicolas mais pour cela il me fallait d'abord passer Mader (qui se retrouvait finalement devant moi mais avec un tour de retard suite à notre accrochage... ) !

J'y parvins dès le tour suivant bien qu'il fit tout pour m'en empêcher puis pour me sortir de la piste... Attitude compréhensible de sa part après ce qui venait de se passer. La course touchait à sa fin alors que je roulais à quelques distances de Pierre-Alain lorsque Nicolas fit une faute à la sortie de la remontée ; il était trop large et dû couper les gaz pour ne pas quitter la piste. Nous profitons de l'incident pour le dépasser sur notre élan et me voilà de nouveau deuxième juste derrière Pierre-Alain qui a un peu ralenti. Je commence à envisager de le passer pour reprendre la tête lorsque le drapeau à damier du directeur de course met fin à cette manche de cauchemar !

Voilà comment les événements se sont déroulés depuis mon baquet et on pourra juger que la perspective en est fort différente...

Séance lynchage à la pesée où jamais autant de monde du challenge Yamaha Circus ne s'était intéressé à moi... Dans le tumulte des cris et vociférations qui m'entoure j'ai quelque mal à faire entendre ma version des faits. Le directeur de course me signifie que j'écope de deux avertissements pour comportement dangereux et qu'on étudie en ce moment mon exclusion de la course !

Gilles Gamba examine mon kart pendant ce temps et découvre le mot de la fin : le pare-chocs avant, tordu pendant l'accrochage du départ, entravait le débattement de la pédale de freins avec les conséquences que l'on imagine : pas de feins du tout à la première sollicitation (sortie de Gérald suite à ma poussée) et très peu pour la suite donc comportement erratique (incompréhension avec Mader dans la ligne droite). Peu à peu les esprits se calment et on ne m'inflige

finalement qu'un seul avertissement. Mais l'ambiance est devenue détestable et mon moral est plutôt bas à la suite de cette désastreuse série d'incidents qui m'a privé d'une possible victoire.

Dans ce contexte où j'étais le coupable tout désigné, j'ai quand même reçu quelques soutiens qui m'ont fait chaud au cœur : Pierre-Alain vient me reconforter car, dit-il, il était un témoin privilégié de tout ce qui s'est passé "et je voyais bien que tu avais un problème, Mader aurait dû attendre un peu, à cet endroit c'était sûr qu'il se sortait !". Je retrouve également Gérald pour m'excuser, Il me raconte qu'il n'a rien compris sur le moment à ce qui s'est passé et qu'il considère que c'est un simple incident de course.

Après cet épisode, je n'avais plus la même opinion sur les incidents de course qui émaillent un week-end de compétitions...

### **Je sors tout seul cette fois !**

Avant la troisième manche, sur la prégrille, Olivier Blin, le leader de la catégorie club, vint m'encourager. Ce geste me surprit un peu de sa part car nous ne nous entendions pas très bien. Il me prit souvent à partie pendant les essais des différentes manches sous le prétexte, rarement exact, que je l'aurais gêné en ne prenant pas garde aux concurrents les plus rapides, alors que justement, j'ai toujours été particulièrement attentif à cet aspect pendant les essais libres. Bref, je ne vis pas Blin ce week-end sauf lors de cet instant chaleureux sur la prégrille.

La course fut encore décevante dans la mesure où je fis une faute "éliminatoire" alors que j'étais en quatrième position et dans le bon wagon : je sorti un peu large du pif paf et ma roue arrière gauche toucha le bord du vibreur qui est très haut à cet endroit. Suite à ce choc, le kart se mit à vibrer doucement, presque à "onduler". Sur le moment je n'ai pas prêté pas attention au phénomène, trop occupé à rattraper le petit retard que j'avais pris sur le troisième, suite à ce petit incident. Mais, au moment de freiner pour l'entrée de la descente (le

même freinage où j'avais "sorti" Gérald), je partis en travers immédiatement (conséquence imprévue de cette vibration bizarre, le kart était "déséquilibré") et fini en tête à queue dans la poussière du dégagement. Sur la bande-vidéo (toujours fidèlement filmé par ma femme), on me voit disparaître à l'abord du virage, un nuage de poussière s'élever et les drapeaux jaunes s'agiter. On entend également Murielle commenter "ah, c'est pas bon ça...". Je pus repartir mais en dernière position, je remontais fort et, lorsque la course se termina, je pointais en 11<sup>e</sup> position. Encore une occasion de perdue...

### **Finale : 11<sup>ème</sup> épuisé et sans tenue de route**

La finale fut un long calvaire. Pourtant j'y croyais encore puisque je donnais des consignes à ma femme pour qu'elle soit en bonne position afin de filmer ma montée sur le podium (vanité quand tu nous tiens) !

Je prenais encore un bon départ et j'étais 3<sup>e</sup> à la fin du premier tour mais je me rendis vite compte que mon kart glissait beaucoup. Pour éviter de revivre le problème rencontré lors de la première manche (kart efficace seulement au bout de 4 tours à cause d'une pression des pneus inadaptée), je surgonflais un peu les pneus car je pensais que c'était la meilleure solution face à une piste surchauffée par un après-midi au soleil et une succession de courses sans interruption. Erreur fatale, c'était l'inverse qu'il fallait faire.

Privé d'adhérence par la surchauffe de mes gomme, je dus me résoudre à laisser passer un par un, tour après tour, tous mes adversaires sans pouvoir combattre. Même avec le benjamin du peloton, bien que je pus résister et le repasser plusieurs fois, je dus me résoudre à le laisser filer. Les cinq derniers tours furent carrément pénibles car je n'avais plus de force, épuisé par ce week-end très dur qui se déroula intégralement sous un soleil de plomb.

Manuel fit quelques belles courses mais lui aussi termina la finale complètement exténué. Bruno, lui, était satisfait, il me chassait des dix

premiers du classement provisoire, c'était son objectif, il me l'avait annoncé dès le vendredi soir, il avait donc de quoi être content. Pour moi, ça commençait à faire beaucoup dans le genre « occasions perdues », le syndrome du pilote rapide mais qui ne concrétise pas me pesait un peu. Peut-être même que c'était le challenge Yamaha qui, maintenant, me pesait un peu...

### **Seconde course d'endurance au RKC : un net progrès !**

Avec Jean, nous étions décidés à récidiver après notre première (peu fructueuse) tentative en début d'année, cette fois nous devons faire équipe avec Thierry. Hélas, Jean, qui était en vacances dans les Alpes ne put revenir à temps et notre équipage se réduisit à Thierry et moi.

Une semaine avant la course, je fis subir un entraînement à Thierry sur le circuit de Cormeilles en lui prodiguant force conseils et théories. Une première série de tours derrière moi afin de découvrir les trajectoires du circuit et une deuxième série pour l'éprouver avec des dépassements "limite". Tellement limite d'ailleurs que nous finîmes par nous accrocher et je partis en tonneau pour le compte !

Thierry, lors de cet entraînement, se révéla être un élève très appliqué et comprenant vite les subtilités du pilotage de ces karts grossiers et poussifs. La clé du pilotage de ces machines consiste à minimiser les pertes d'énergies que l'on occasionne en donnant des coups de volant pour corriger une trajectoire en sortie de virage. Comme il y a très peu de puissance, il faut avoir un pilotage très précis pour éviter d'avoir à relancer un kart lourd qui est affublé d'un moteur creux !

Parler de pilotage de précision, c'est presque un paradoxe tellement ces karts sont grossiers au niveau de leurs réactions en général et de leur train avant en particulier. On est loin des pur-sang du challenge Yamaha qui répondent au centimètre près. Sans même évoquer les moteurs (quasi inexistantes, au point qu'on avait quelquefois

l'impression d'être en roue libre...), ces karts de location se mettent certaines fois "entre parenthèses" et ne retransmettent plus aucune information pendant un changement de phase (ex : une glissade au freinage). Il s'agit donc de conditions très particulières à exploiter au mieux avec, en plus, sur la piste, des concurrents (des néophytes pour la plupart... ) qui n'ont pas l'habitude de rouler en paquet et qui se comportent comme s'ils étaient seuls en piste...

Le samedi matin de la course, nous allâmes ensemble sur le circuit (la veille, j'avais même dormi chez Thierry afin d'être le plus simplement à pied d'œuvre). Après l'attribution des dossards et le briefing, Thierry, qui était un peu tendu, me laissa prendre le départ de la première manche.

Je suis en 3e ligne, et après un bon départ (il faut dire que je commence à être un habitué des empoignades du premier tour dans le peloton, grâce au challenge Yamaha), je me retrouve 3e. Immédiatement, je me rends compte que les deux qui me précèdent ne sont pas très rapides, je décide donc de les doubler au plus vite afin de prendre un peu d'avance qui me permettra de gérer le retour des pilotes de pointe. Je force un peu le passage pour prendre la tête car je suis pressé.

Me voilà devant. Je m'efforce de creuser l'écart en pilotant proprement en espérant que les autres vont un peu "bouchonner" mes poursuivants et ralentir leur retour.

Être en tête n'est pas une douce sensation ou alors je suis incapable de la ressentir car je cherche continuellement à mesurer l'avance dont je dispose sur le 2e pour savoir s'il remonte. Au bout de quelques tours, je me tranquillise car l'écart reste stable et je peux relâcher mon effort. Mon avance commence alors à fondre, mais, trop tard, la manche est terminée et nous l'emportons !

Bon début qui contraste singulièrement avec les courses effectuées ici même en février dernier. Thierry est encore un peu plus tendu lorsque je lui passe le relais car il pense qu'il aura du mal à faire

aussi bien. De toute façon je ne lui en demande pas tant. De fait, il finira 7e alors qu'il est parti en 1re ligne, mais il ne commisa aucune erreur et il eut la sagesse de piloter à sa main sans vouloir à tout prix résister à des pilotes intrinsèquement plus rapides que lui. Lors de ces 12 manches nos résultats furent irréguliers car dépendants essentiellement de la valeur du kart qui nous échouait pour chacun des rounds.

La clé résidait dans l'exploitation maximum d'un bon kart (soit finir 1er ou 2e d'une manche au minimum) et en limitant les dégâts quand celui-ci n'était pas bon. Dans le lot, il y avait de tout : environ la moitié des karts alignés était de vrais pièges avec, soit un moteur complètement creux, soit pas de grip, soit encore une direction de camion. Quelquefois, on combinait plusieurs défauts et là, ça devenait vraiment sportif de faire quand même un résultat.

C'est pendant ces courses anonymes, loin de la tête, que l'on fait quelquefois ses meilleures courses sans que personne ne s'en rende compte, alors que certaines victoires sont faciles et même sans mérite (mais on se garde bien de le clamer !). Pourtant, nous ne finîmes jamais dernier d'aucune manche.

À chaque nouveau départ, nous auscultions fiévreusement l'engin pendant le premier tour afin de savoir si on pouvait aller chercher une place dans les trois premiers ou si, au contraire, il fallait limiter la casse. Nous profitions bien de chaque occasion qui nous était donnée d'amasser les gros points et Thierry fit preuve d'une maturité étonnante. Après une manche où je terminais 2e (nous eûmes ainsi plusieurs 2e et 3e place, plus 3 victoires !), il se retrouvait de nouveau en 1re ligne et prit un bon départ, ce qui lui permit d'émerger en tête d'un peloton lancé à ses trousses !

Grâce à quelques traînards qui bouchonnèrent les poursuivants, il put même prendre un peu de champ et il était encore en tête à mi-course de cette manche... Je comptais les tours anxieusement car il perdait maintenant plus d'une seconde au tour sur le deuxième qui

revenait très fort. Alors que Thierry était sur le point d'être complètement rattrapé (et doublé peu après), le sort lui donna un petit coup de pouce car un attardé (que Thierry venait juste de dépasser) fit une figure devant son poursuivant qui fut grandement retardé.

Cette bouffée d'oxygène permit à Thierry de tenir la tête jusqu'à l'arrivée. Le dernier tour fut particulièrement serré puisque l'avance de mon équipier était de nouveau nulle et que son second commençait à se faire pressant, le suspense était alors à son comble...

Lors du freinage décisif de l'épingle, Thierry ferma franchement la porte mais c'était compréhensible et c'était la seule fois où il s'est permis cet artifice. J'avais du mal à en croire mes yeux : il avait remporté cette manche avec une maîtrise de vieux routier. Dans notre camp, évidemment, c'était l'euphorie. Il faut préciser que Thierry avait un bon niveau en Tennis (c'est un joueur classé) et qu'il avait donc une certaine habitude de la tension générée par la compétition. Il n'empêche, le sang-froid qu'il afficha lors de cette manche et qui lui permit de l'emporter n'est pas commun, chapeau !

Je pus de nouveau me mettre en évidence lors des derniers rounds en remportant une ultime victoire. Après un départ moyen et beaucoup d'efforts, je me retrouve second, le leader, qui est également en tête du classement provisoire, est à quelques mètres devant moi. Sans trop y croire, je tente de remonter.

Aidé par ce point de mire, je finis par le recoller et je passe deux tours à étudier l'endroit où je pourrais le passer. Sentant ma pression, il pilote un peu moins proprement qu'avant mais il ne fait pas assez de fautes pour que je puisse le surclasser. Je prends alors un gros risque pour lui faire l'intérieur dans le double droit du fond du circuit, en le frôlant. Je l'entends même crier de surprise en me voyant le doubler à un endroit aussi délicat. Par miracle ça passe sans que l'on s'accroche. Rien n'est fait car il me repasse aussitôt sans que je lui ferme la porte car, tout à l'heure, c'est grâce à lui si nous ne sommes pas sortis tous les deux...

Pourtant, je ne baisse pas les bras car j'aperçois Thierry qui m'encourage du bord de la piste. Je décide de lui refaire le même coup (l'intérieur du double droit) car je mise sur le fait qu'il ne pensera pas que je puisse tenter deux fois un dépassement aussi osé. Cette fois, ça passe facile et je m'applique à le décamponner en donnant tout ce que je peux. Ça marche, il a lâché prise et je gagne de haute lutte. Cette fois la satisfaction est totale et le moment est divin... Enfin une victoire, une vraie victoire sans coup de chance ni rien qui puisse minorer mon sentiment d'accomplissement.

J'aurai encore une autre satisfaction dans la toute dernière manche en "sortant" un abruti qui m'avait beaucoup bousculé lors d'une manche précédente : je ne manque pas l'occasion de lui rendre la monnaie de sa pièce en le coinçant à un freinage et en l'obligeant à tirer tout droit !

Évidemment le quidam est furieux et me le fait savoir après la course mais je lui oppose un sourire cynique comme au meilleur temps du slot... Finalement, notre équipage enlève la seconde place de cette course d'endurance (résultats de toutes les manches cumulés). Thierry est très surpris alors que je m'y attendais au vu de tous les bons scores que nous avons eu la chance d'aligner. Après coup, on peut même penser que nous aurions gagné en préparant un peu mieux notre affaire, en entraînant un peu plus Thierry qui fut quand même un novice hors pairs !

### **Finale nationale à Lyon, trop rapide pour moi**

Le rendez-vous de Lyon avait lieu un mois après la course de Soucy et j'étais content de retrouver l'ambiance particulière du challenge Yamaha où je mettais fait quelques bons copains. D'autant que cette course était la première des quatre finales nationales qui concluaient la saison de ce championnat.

Les autres finales, plus tard pendant le dernier trimestre, se situaient toutes dans la zone Nord de la France. Heureusement car le

voyage vers Lyon me parut un peu loin. De plus, le circuit n'est pas situé à Lyon même mais dans une banlieue sinistre (St Laurent de Mure) près de l'aéroport de Satolas (aujourd'hui appelé aéroport Lyon St-Exupéry). Cet éloignement expliquait peut-être la faible fréquentation de cette course. En effet, pour une finale nationale, on pouvait s'attendre à ce qu'il y ait tout le monde plus les meilleurs des zones centre et sud. Au lieu de cela, nous étions à peine le nombre habituel.

Gilles Gamba m'expliqua que la plupart des absents avaient épuisé leur budget et n'avaient plus assez d'argent pour finir la saison. J'arrivais à pied d'œuvre seul (ni ma femme ni Manuel ne m'avaient accompagné pour cette fois) le vendredi soir et je découvrais la piste le samedi matin. Dans le cadre des finales nationales, il était indispensable de participer aux essais libres du samedi matin vu qu'il n'y en avait pas l'après midi, ce dernier étant entièrement réservé aux essais chronométrés et qualificatifs.

Le circuit de St Laurent de Mure est une très belle piste de 1 350 m de long, très large, très rapide et très technique, assez comparable à Laval, le relief en moins. Je tournais assidûment pour apprendre ce tracé finalement plutôt difficile avec ses doubles gauches et ses doubles droits qui passent presque à fond, presque, pas tout à fait.

J'en parle en connaisseur car sur un double gauche qui m'évoquait celui de St Benoît, je tentais un passage "flat-out" (c'est-à-dire à fond) qui se termina dans le bac à sable après une série de 360° qui me parut fort longue !

Je continuais mon apprentissage avec un peu plus de prudence, décidément, cette piste mérite le respect... Je fus stoppé dans mon élan par un incident assez inhabituel : la visière de mon casque se rompit au niveau de l'attache et je me retrouvais nez au vent !

Des conditions impossibles à supporter sur un circuit où la vitesse moyenne atteignait 85 km/h dans notre catégorie...

Je fis un bricolage de fortune, avec du fil de fer pour pouvoir continuer et cette réparation me permit d'utiliser mon casque pour le reste du week-end. Gérald et Bruno me communiquèrent mes chronos pendant cette séance d'essais libres et ceux-ci étaient plutôt encourageants. Les choses se passèrent différemment pendant l'après-midi.

La direction de course mit en place un système de mesure sophistiqué avec déclenchement par cellules photoélectriques. La procédure des essais qualificatifs était la suivante : par groupe de six pilotes, nous disposions du circuit pendant 10 minutes et si tous nos tours étaient chronométrés, seul le meilleur était pris en considération pour la position sur la grille de départ lors des manches du lendemain.

Comme mes petits camarades, je m'élançais sur la piste en donnant le meilleur de moi pendant 10 minutes. Je pensais avoir réalisé un bon temps car j'avais été encore plus vite que lors des essais libres, mais en fait je ne fus crédité que de l'avant dernier temps, presque comme à Laval !

Mystère et déception, je remballais le matériel et mes sentiments pour mieux me préparer pour le véritable événement de ce week-end : les courses. Retour à l'hôtel, douche, coup de fil à ma femme et soirée télé pour me détendre. Avant de s'endormir, je me suis remis en mémoire les passages importants du circuit, ceux qui, sans doute, étaient à la base de ma médiocre performance.

### **La pluie et une grande frayeur**

7 h 00 du matin : debout, il faut se lever et tout d'abord un coup d'œil à la fenêtre pour situer l'humeur de la météo : il pleut sans nuances et les journaux télévisés m'annoncent que cette pluie est là pour la journée. Au moins c'est clair, *wet race*.

Cette situation n'est pas forcément pour me déplaire, je vais peut-être pouvoir prendre ma revanche du demi-résultat de Joigny. Je rejoins le circuit où le moral de mes collègues n'est pas des plus haut, il

faut dire que ce ciel plombé ne prête pas à rire quand on doit affronter une piste aussi rapide. Avec la pluie, l'organisation a pris quelques retards et c'est l'occasion pour nous d'assister aux premières manches de la catégorie club. Je grimpe sur un talus d'où je dispose d'une excellente vue panoramique. Je compte profiter de ce temps d'attente pour étudier les trajectoires adéquates de ce circuit en conditions humides. La course club est à peine lancée qu'elle est interrompue par un accident spectaculaire : un pilote a raté son freinage en bout de ligne droite et s'est envolé (pour de vrai, un bond à au moins deux mètres de hauteur), en décollant sur le talus de protection. J'observe la scène en étant idéalement placé et je vois, incrédule, l'ensemble kart + pilote filer droit vers le ciel en emmenant une traînée de terre du talus. Puis, au sommet de la trajectoire de ce missile, les deux éléments se séparent et rejoignent le sol l'un après l'autre, le pilote en premier, le kart juste après, en plein dans le dos de son "maître" !

Ce dernier se tord de douleur au beau milieu d'une autre portion de la piste, d'où l'inévitable arrêt de la course. Un épisode très impressionnant, surtout pour ceux qui doivent prendre la piste à la suite, c'est-à-dire nous...

Sur la prégrille, l'ambiance est lamentable, personne ne dit un mot et la pluie nous tient toujours compagnie. Comme d'habitude, tout est oublié dès que les moteurs sont démarrés et que le tour de formation est entamé. Je suis en fond de grille et la pluie me donne une bonne opportunité de remonter fort. Je prends un bon départ et je m'extrait immédiatement des derniers rangs pour batailler dans le cœur du peloton. Je me retrouve derrière Jean-Claude Le Foll qui avait réussi une bonne performance aux essais, je constate que je suis plus à l'aise que lui et je décide que je le passe au prochain freinage. Le moment décisif arrive, je déboîte et là, rien ne va plus, sans que je comprenne pourquoi, mon kart part en toupie alors que je n'ai pas encore appuyé sur la pédale de frein !

Peut-être un coup d'aquaplaning, peut-être une rupture

mécanique ?

Après coup, Gilles me dit être certain que j'ai dû oublier de serrer mes roues arrières. Mais je n'adhère pas à cette explication car cela aurait dû se sentir tout de suite et j'aurais peut-être perdu au moins une roue comme Olivier à Joigny.

Toujours est-il que je réédite l'épisode du pantin de tout à l'heure en filant à toute allure vers le talus fatal. Par chance, je n'attaque pas la butte avec le bon angle et je prends le virage en prenant appui sur le talus comme pour un banking et en labourant la terre mais en restant dans le rayon de la courbe. Ma course folle se termine dans le bac à sable et j'en suis quitte pour une grosse frayeur.

Je repars malgré tout car je ne suis pas le seul à faire une "figure" dans ces conditions et donc, tout espoir n'est pas perdu. Mon kart ressemble à un engin de chantier tant il est maculé de boue et de sable. Je roule doucement pendant un tour pour nettoyer mes pneus et à peine ai-je repris mon rythme que je remets ça en pleine ligne droite... Encore un tête à queue inexplicable !

Cette fois c'est un peu trop d'émotions pour mon petit cœur et je termine cette manche de cauchemar au ralenti sous la pluie battante. Alors que je suis sur l'allée des stands, je réalise combien je suis passé près d'un gros crash, et tout doucement la peur s'installe en moi. Je ne veux pas revivre encore une pareille sortie de route, je pense aux conséquences possibles, à l'autre pilote qui est en ce moment à l'hôpital avec côtes et omoplates fracturées... À cet instant, cette image m'obsède : je ne veux pas finir comme lui !

Le danger existe en kart comme dans tout sport mécanique, avant chaque course j'avais l'estomac noué et j'étais mort de trouille... Mais cette peur n'était pas la peur de me faire mal mais de mal faire (caler au départ, sortir de la piste, etc.) et de gâcher son week-end en une seule erreur, nuance !

Le risque physique est propre aux sports mécaniques et on a la possibilité de se blesser (voire même de se tuer : il y a chaque année, au

moins un mort en compétition de karting en France et souvent des garçons très jeunes) à chaque fois que l'on prend la piste, encore plus quand on prend le départ d'une course (dans le feu de l'action, l'enjeu exacerbe les comportements et les accrochages sont bien plus fréquents que pendant les essais libres...).

Tous les pilotes sont censés savoir ce qu'ils risquent mais, en vérité, je ne crois pas à la réalité de cette prise de conscience. Si on était vraiment capable de se projeter les conséquences d'un accident, de ressentir brièvement la douleur que l'on risque de s'infliger, alors on ne le ferait pas, on ne prendrait pas le départ.

Je pense que, en fait, chacun rejette cette prise de conscience au fond de lui-même par crainte que la peur paralysante ne s'impose. Bien sûr, on peut avoir un accident dans n'importe quelle circonstance, ne serait-ce qu'en prenant la route et les circuits sont des endroits plutôt bien adaptés à la vitesse. N'empêche, être témoin d'un accident, d'un vrai, a un effet dégrisant plutôt brutal !

Tout au long de cette saison, j'ai pu voir le danger à plusieurs reprises :

- À Joigny, pendant les essais d'avant saison, je sors de la piste à grande vitesse et je me fais mal au cou (l'épisode du port de la minerve),
- À St Benoît, pendant la course, j'ai vu un pilote tirer tout droit à un freinage pour cause de défaillance mécanique (c'était pendant la 3<sup>e</sup> manche) et franchir toutes les protections (bac à sable, barrière, talus, etc.) à plus de 100 km/h (heureusement sans mal mais sa cabriolet était vraiment très impressionnant !),
- À Soisson, un accrochage au départ qui transforma une dizaine de karts en boules de billard, partant dans tous les sens et fauchant au passage quelques spectateurs qui ont été blessés,
- Au Mans, je sors à fond dans les barrières (heureusement sans mal mais cela aurait pu être différent).
- Et maintenant, à Lyon, en voilà un à l'hôpital et moi qui manque de le suivre... Ça fait trop.

Je réponds par monosyllabes aux autres pilotes qui m'interrogent sur ce qui s'est passé alors que je suis en train de mûrir ma décision : j'arrête là pour aujourd'hui. Ce n'est pas par lâcheté, c'est par instinct de survie. Je communique ma décision à la direction de course et à Gilles Gamba. Tous ne sont qu'à moitié surpris et je suis sûr qu'il y en a plein d'autres qui auraient volontiers fait comme moi.

Je reprends la Golf pour rentrer à la maison. Je suis pressé de retrouver ma femme et mon fils et comme la pluie ne cessera pas de tout le trajet, je n'ai rien à regretter.

### **Retour au Mans**

La course suivante se déroule au Mans, comme au début du championnat sauf qu'il s'agit cette fois d'une finale nationale. Cette fois, Manuel m'accompagne et pour faire les choses correctement, je le persuade qu'il faut absolument être sur le circuit dès le samedi matin tôt. Nous arrivons donc au Mans le vendredi soir tard après une semaine de travail stressante aussi bien pour l'un que pour l'autre, comme d'habitude.

### **Essais : bon sur le sec, lent sur le gras**

Première surprise, il faut payer 100 Francs pour accéder au circuit... Le kart se professionnalise et c'est très bien, l'organisation se dote des moyens nécessaires et c'est encore mieux mais il faudra encore apprendre à mieux communiquer sur ce genre de mesure car l'effet est désastreux : nous avons tous l'impression d'être pris pour des billes.

On retrouve néanmoins le circuit Alain Prost avec plaisir tant cette piste donne l'impression d'être enfin sur un vrai circuit. Après l'habituelle séance de préparation sur les karts (essence, huile dans l'embrayage, etc.), comme d'habitude, je m'écorche la main en le démarrant puis je fais deux tours pour me remettre dans le bain et vérifier si tout est OK car le train arrière me semble être empêché de tourner librement. Effectivement, dès le 2e tour je rentre au stand car

mon kart ne fonctionne pas normalement : il tire fortement à droite et rechigne à prendre des tours. Une fois la pression des pneus correctement établie sur les quatre roues, le kart roule droit et l'étrier de freins recentré, le moteur retrouve tout son tonus.

Manuel fait déjà de bons chronos puisqu'il tourne en 59 secondes et quelques dixièmes. Avant d'aller le chercher, je m'efforce de régler ma machine qui fonctionne maintenant normalement. Je pars de mon stand pour reprendre la piste, je longe l'allée des stands à allure réduite. Le soleil du matin inonde le circuit mais il ne fait pas trop chaud comme pendant les courses de cet été (Soissons ou Soucy).

Je baisse la visière de mon casque et la buée apparaît aussitôt sur mon écran, je m'efforce de respirer par le nez pour atténuer le phénomène. J'arrive enfin sur l'entrée de la piste, le préposé au drapeau me fait signe que le champ est libre, j'accélère franchement pour m'engager. Ce moment est délicieux, je retrouve un monde de sensations qui n'appartiennent qu'aux compétitions mécaniques, ne serait-ce que les odeurs. Il y a sur tous les circuits du monde une odeur particulière qui est très excitante et qui vous fait rentrer dans l'ambiance immédiatement si vous y êtes sensible. Après 5 ou 6 tours, je rentre pour modifier mes pressions de pneus car la surface de la piste est encore assez froide. Puis je modifie mon train avant (réduction de la largeur de la voie) pour retrouver la précision de direction qui me permet d'appliquer ma façon de piloter même si c'est au détriment du train arrière. Les réglages sont toujours un compromis entre le kart le plus efficace possible et le plus facile à conduire.

Une fois satisfait de mes réglages, je peux m'attaquer au chrono. Je suis bien plus à l'aise qu'en avril dernier car, désormais, je connais les points clés de cette piste. Rapidement, j'arrive à devancer Manuel en descendant sous les 58' alors qu'il est toujours en 59'. Nous tournons ensemble à deux reprises, mais cela se passe assez mal car à chaque fois que j'attaque Manuel pour le doubler, il résiste et finit par sortir. Notre affrontement est rude mais dénué de toutes animosités inutiles, je ne

veux pas céder et lui non plus, donc il faut qu'il y en ait un qui sorte. Manuel, très sportivement, ne m'en tient pas rigueur et il me demande d'essayer son kart, comme à Soucy, pour que je lui donne un avis sur ses réglages.

C'est toujours une sensation très bizarre d'essayer le kart d'un autre tellement l'osmose entre le pilote et sa machine habituelle est grande. Avec le kart de Manuel, le changement est important. D'abord, il n'est pas à ma taille, je nage dans ce baquet trop large. Ensuite, la précision de la direction est fantastique : jamais de la saison je n'ai eu un kart avec une telle réactivité du train avant. On a vraiment l'impression de pouvoir le placer au millimètre près et il n'y a jamais de sous-virage. Par contre, le reste du tableau est beaucoup moins rose, à part le frein qui est correct (mais le kart tire un peu à gauche quand on freine), le moteur est creux, il manque de couple en sortie de virage et il plafonne rapidement en ligne droite, rien à voir avec mon moteur qui est toujours plein de punch (et le poids de Manuel ne doit rien arranger !).

Le gros point noir se situe dans le train AR, qui, non-content de tirer à gauche au freinage (freinage transfert à tous les coups, même si on ne le désire pas, je comprends mieux pourquoi Manuel est sorti à l'occasion de nos duels au freinage), n'a pratiquement pas de grip. Il décroche dès qu'il est sollicité, on est en survirage partout, même dans les grandes courbes. Heureusement, cela reste facile à contrôler mais, à mon avis, peu efficace.

Je boucle 3 tours, dont le meilleur en un peu plus de 60', je me demande vraiment comment Manuel a pu approcher les 59' avec un kart aussi paresseux du moteur et du train arrière. Je lui explique que son kart est déséquilibré et qu'il faut retrouver du grip sur l'AR en réduisant la largeur de la voie.

Il est 12h30, les essais sont terminés et il va nous falloir attendre pratiquement tout l'après-midi pour passer l'épreuve des essais chronos qui détermineront notre place sur la grille de départ. Comme prévu par

la météo, la pluie arrose copieusement le circuit vers 14h00 et je décide de monter les pneus pluie tout de suite et d'adopter les réglages pluie que nous connaissons bien maintenant. Toutefois, je me laisse influencer par mes observations et par des discussions sur la largeur du train avant sur le mouillé. Contrairement à mes habitudes, je laisse le train avant très large pour favoriser au maximum la motricité. Une fois de plus, j'aurais à regretter de ne pas avoir suivi mon propre feeling.

La pluie a cessé depuis des heures mais la piste est encore grasse quand c'est à nous d'y aller et tout le monde est en pneus pluie. Comme je pouvais le redouter, le réglage du train avant ne me convient pas du tout, je ne suis pas à l'aise (nous sommes bien loin de Joigny), je fais deux têtes à queue et l'avant dernier temps comme à Lyon !

Par contre, Manuel se trouve particulièrement à son affaire, roule magnifiquement et me colle 5 secondes, excusez du peu !

Le soir je m'inquiète surtout de la météo du lendemain pour savoir si je vais devoir encore affronter une piste mouillée (ou grasse).

### **Première manche : 9ème en partant dernier**

Je suis logiquement placé en dernière ligne après ma piètre performance de la veille et je retrouve cette angoisse des départs qui est la partie la plus désagréable des courses de karting, d'autant plus que mon moteur fait mine de ne pas tenir le ralenti. Heureusement, j'arrive à éviter qu'il cale.

Nous sommes tous en place et le départ est donné alors que je n'ai pas vu le drapeau s'abaisser. De fait, il n'y a pas de drapeau pour le départ mais un feu tricolore. Je ne me souvenais pas de ça en avril, c'est sans doute un dispositif qu'ils ont mis en place à l'occasion des derniers championnats du monde. Du coup mon départ n'est pas très bon car je me suis lancé en entendant les autres monter en régime.

Comme d'habitude c'est la frénésie et le virage du bout de la ligne droite est le théâtre d'un accrochage qui concerne apparemment beaucoup de monde, je parviens à me faufiler et du coup je remonte

dans le classement d'autant plus que je gagne encore quelques places dans l'escargot où les rescapés du premier tour se gênent mutuellement.

Alors que je suis plutôt bien placé, j'entrevois la possibilité d'attaquer celui qui me précède qui vient juste de faire une faute. Sans attendre, j'essaye de lui faire l'intérieur au freinage du droite à 90° qui est juste avant l'escargot. Mais mon attaque était prématurée car je n'étais pas vraiment en bonne position pour doubler à cet endroit-là. Du coup, mon kart refuse de tourner, j'ai perdu toute l'adhérence du train avant et je sors de la piste, je sens le fond du châssis qui racle le vibreur et je fais un petit tour dans l'herbe. Par chance, si j'ai perdu un peu de temps dans l'incident, je peux reprendre la course sans avoir perdu de place. mais, bien sûr, mon adversaire s'est enfui.

Les positions se sont maintenant stabilisées et chacun a pris sa vitesse de croisière, pourtant je sens qu'il y en a un qui est près de moi, il tente de me dépasser au freinage de l'épingle, je résiste et nous sommes côte à côte pour le S après la ligne d'arrivée. Nous arrivons ensemble au freinage et à ce moment nos roues se touchent, grosse frayeur, mais nous restons tous deux sur la piste et je suis toujours devant. Pas pour longtemps car ce coco se fait de plus en plus pressant et je finis par céder.

Ce n'est pas fini, deux autres me rattrapent à leur tour car je suis manifestement trop lent dans la sortie de l'escargot, c'est là qu'ils me recollent alors que j'arrive à reprendre mes distances dans les autres portions du circuit. Je sens bien que je les bouchonne et que je les gêne dans leur bagarre mais j'essaye de me libérer de leur emprise du mieux que je peux sans résultat. La clé c'est la sortie de l'escargot car elle commande la partie rapide qui finit sur l'épingle, un endroit propice aux dépassements.

À chaque tour, alors que la pression se fait plus présente, j'essaye différentes façons de négocier ce virage. Oups... Ce coup-là c'est vraiment raté, au point que je suis obligé de lever le pied pour ne pas

sortir et bien sûr, en voilà un qui me passe à l'accélération et même le deuxième pour faire bonne mesure et le tout à un tour de la fin, c'est rageant.

Je finis 9ème et à l'arrivée je vais m'expliquer avec le moustachu, l'auteur de notre accrochage qui s'est bien terminé. Je lui dis ce que je pense de ce genre de manœuvre mais cela se passe bien car il est de bonne foi.

Manuel sera victime de la même mésaventure que moi au départ : lui aussi sera surpris par le système des feux tricolores.

### **Seconde manche : je sors alors que j'étais 6ème**

Comme prévu, ma mère est venue assister à mes courses et elle arrive avant le départ de la 2ème manche où je suis encore plus tendu qu'à l'accoutumé. Pour me décontracter, je plaisante avec mes collègues, je salue ceux que je préfère, Bruno, Gérald, Cyrille, Jean Claude, etc. Nicolas est en dernière ligne, il me raconte que rien ne va plus pour lui depuis Soissons où il avait fini sur le podium. Il me demande également comment cela se fait que je signe toujours des mauvais temps aux essais alors que je fais partie des "vites" en course.

Pendant le tour de formation je m'efforce de faire monter mes pneus en température. Nous sommes en place, je suis toujours en dernière ligne (les résultats des essais déterminent la place sur la grille de départ pour les deux premières manches) mais cette fois, je fais bien attention au feu rouge qui va passer au vert dans quelques instants. J'ouvre ma vis de carburation... Et c'est le départ.

Ce coup-ci je ne suis pas en retard mais tout de suite il y a un accrochage devant moi alors que le peloton vient à peine de s'ébranler. À gauche c'est complètement bouché, je passe à droite tout heureux de l'aubaine. Ce n'est pas fini : dans le S qui suit le départ, c'est Olivier Berger qui part en tête à queue devant nous. Chacun choisit son chemin pour l'éviter, pour ma part je continue à gauche. Ouf, passé !

On continue sur un autre crash, classique celui-là au bout de la

ligne droite. Encore une fois, j'évite les concurrents en perdition. Avec tout ça je me retrouve dans le groupe de tête. Bonne affaire, d'autant plus que je suis bien dans le rythme, je m'applique pour ne pas perdre cet avantage et je me concentre sur la sortie de l'escargot cause de mes malheurs tout à l'heure.

J'aligne les tours avec régularité sans perdre le contact avec les premiers, tout va bien. Jusqu'au moment où, à force de vouloir soigner la sortie de l'escargot, je fais un écart de trajectoire (j'ai remis les gaz un poil trop tôt), ma roue arrière droite mord un peu l'herbe après avoir franchi le vibreur et je perds le contrôle. Le kart tire violemment à gauche et le moteur coupe alors que je suis de l'autre côté de la piste, c'est foutu.

Je change la bougie pour tenter de faire repartir le moteur mais c'est peine perdue. Je regarde la fin de la manche en spectateur la rage au cœur encore que ce qui s'est passé soit entièrement de ma faute. Encore une belle occasion de gâchée.

### **3ème manche : ma plus belle course**

Le départ de la 3<sup>e</sup> manche se passe correctement bien que mon moteur m'ait donné quelques soucis sur la grille, la sonorité changeait et je craignais qu'il ne tienne plus le ralenti. Je suis placé au milieu de la meute alors que je suis parti des dernières lignes car j'ai bien profité de la cohue du départ, un exercice dans lequel je ne suis pas mauvais. La situation s'éclaircit un peu après les premiers tours, on va pouvoir entrer dans le vif du sujet. Devant moi, le moustachu qui porte la même combinaison que moi. Je le rejoins et je reste derrière lui pendant un tour entier afin d'étudier à quel endroit je pourrais le passer le plus facilement.

J'arrête ma décision sur le freinage du bout de la plus longue ligne droite et je prépare soigneusement mon attaque en négociant calmement l'épingle pour être dans la meilleure position pour le S après la ligne de départ. C'est parti, je colle littéralement à son train

arrière dans le double droit et je réaccélère avant lui pour la ligne droite. Nous voilà l'un derrière l'autre à pleine vitesse, tellement proches que le phénomène d'aspiration me permet de déboîter avant le freinage et de passer en toute quiétude, du beau travail !

J'ai un nouveau point de mire : le N°15. Je suis obnubilé par l'écusson "Preparam Racing" qu'il a de cousu sur le dos de sa combinaison (c'est le même adversaire qu'à St Benoît). J'arrive à le rattraper alors qu'il ne reste plus que trois tours et j'applique la même tactique que tout à l'heure : Je l'observe de près avant de tenter un dépassement. Cet adversaire, je le connais peu (il n'a pas couru depuis St Benoît, je l'apprendrai après la course en discutant avec lui), mais je m'aperçois qu'il s'agit d'un "client" sérieux, il va vite et pilote proprement. Pourtant, comme je me sens très à l'aise, je décide de passer dans le dernier tour afin de ne pas lui laisser la possibilité de me rendre la monnaie...

Je passe au mieux le double droit, je suis dans son pare-chocs mais, cette fois, l'aspiration n'est pas suffisante pour que je puisse déboîter à mi-parcours comme je l'avais fait avec le moustachu (son kart est très rapide, peut-être a-t-il une démultiplication plus longue que le mien ?). Cet imprévu me déconcerte, que faire maintenant ?

Reporter l'attaque au freinage suivant ou à l'entrée de l'escargot ou bien passer quand même au prix d'un freinage limite ?

Je n'ai que quelques secondes (une ou deux) de réflexion mais c'est un des rares endroits où l'on a (presque) le temps de réfléchir. Je déboîte, je ne suis pas vraiment à sa hauteur mais je le vois à ma gauche tourner la tête et jeter des regards surpris par mon audace. Je n'aime pas trop ce freinage car il est très long (comme à Soucy), se prolonge un peu à l'entrée de la courbe (on commence alors à inscrire le kart sur la trajectoire il faut donc relâcher un peu la pression sinon c'est tout de suite le tête à queue) et il débouche sur une courbe à droite qui semble large mais qui se referme en sortie. Un vrai piège qui, en plus, est toujours glissant à cause d'un revêtement un peu dégradé (c'est le seul

endroit du circuit qui laisse à désirer).

Nous sommes maintenant côte à côte, nos deux karts s'éloignent et se rejoignent jusqu'à se toucher au fil de nos corrections pour rester sur la ligne idéale (en fait, aucun de nous deux n'est sur cette trajectoire idéale car nous nous gênons mutuellement). Je suis à deux doigts de renoncer car le passage du virage s'annonce vraiment tangeant tellement j'ai retardé le début du freinage afin de venir à sa hauteur. Je peux encore ralentir en le laissant sur la gauche et en n'empruntant pas la corde mais c'est finalement lui qui baisse pavillon en se rangeant derrière moi avec sans doute l'espoir de me faire un "une-deux" (dépassement croisé commencé en feinte d'un côté et achevé de l'autre côté). Je me laisse glisser à la corde en faisant mourir mon freinage le plus délicatement possible et je passe le virage assis sur des œufs... J'ai réussi !

C'est sans doute le plus beau moment de toute ma saison mais nous ne sommes que deux à le savoir. Je reste devant pour le reste du tour car mon coup de force a anéanti le moral de mon adversaire. Je termine encore 9ème ce qui n'est pas si mal vu ma position de départ.

### **Un double tête à queue à pleine vitesse pour finir**

Je sais déjà que cette course sera ma dernière de l'année et peut être la dernière tout court de mon parcours en karting aussi je profite autant que possible de ces moments en discutant avec les autres pilotes sur la prégrille. L'ambiance est bonne car nous avons su rester à peu près corrects les uns envers les autres tout au long de l'année. Je regrette particulièrement l'absence de Pierre-Alain dont j'appréciais la gentillesse.

Le départ d'une course est un moment « paroxystique » : à la fois l'instant plus désagréable du week-end (à cause de la tension accumulée et de l'angoisse liée à l'enjeu) et la libération tant attendue. C'est également pendant le départ que l'on peut perdre ou gagner le plus de place ce qui explique qu'il y ait tant d'accrochages à ce moment-

là. J'ai été handicapé toute la saison du challenge Yamaha par les départs qui se jouent en fait avant que le drapeau ne s'abaisse...

En effet, c'est pendant le tour de chauffe (ou tour de formation) que l'on doit limiter la quantité d'essence avalée par le moteur sous peine de le voir engorgé au moment critique, voir même de caler sur la grille de départ (les deux mésaventures me sont arrivées). Comme je maîtrisais mal cette pratique, j'étais retourné par l'angoisse de voir mon moteur s'éteindre au moment où je le laisserais tourner au ralenti (pendant la formation de la grille, quelques instants avant le vrai départ), j'étais là, suspendu au moindre hoquet, guettant une faiblesse ou une baisse de régime, je n'ai jamais été tranquille.

Donc, après l'habituel malaise du tour de formation, j'ai pris un départ correct et, cette fois, je n'étais pas en dernière ligne. Du coup je suis bien placé en arrivant au goulet d'étranglement du bout de la ligne droite (là où j'avais réussi mes deux dépassements lors de la 3ème manche). Comme d'habitude à cet endroit, il y a déjà quelques sorties de route dans le groupe de tête et quelques karts sont éparpillés sur la bonne trajectoire, je ralentis fortement pour éviter une mauvaise surprise (du genre, un de ceux qui s'est crashé repart en te coupant la route).

Alors que je suis presque sorti de la courbe, au niveau du resserrement, mon kart décroche tout d'un coup sans que je puisse réagir tellement c'est bref et soudain. J'ai sans doute dérapé sur des graviers répandus sur la piste par un des pilotes en perdition dans les bas-côtés. À mon tour, je repars péniblement en queue de peloton, beau début pour ma dernière finale !

Je remonte quelques places en "oubliant" ceux qui ferment la marche et j'attaque fort pour refaire mon retard. Après tout, rien n'est perdu dans la mesure où les finales comptent au moins un tiers de tours de plus que les manches. J'ai la rage au cœur car sans cet incident je serais en bonne position. Énervé, je commets une petite erreur de placement du kart sur la trajectoire pour enchaîner le double gauche

qui passe à fond. C'est la partie la plus impressionnante du circuit et, à chaque tour, je me force à ne pas lever le pied (ce que je ne réussissais pas à faire à tous les coups en avril). Je penche la tête à l'intérieur pour lutter contre la force centrifuge et je me régale de cet instant où l'impression de vitesse est vraiment très forte. Cette petite erreur de placement initial me met en mauvaise posture pour le deuxième gauche : soit je coupe les gaz, soit je surbraque un peu. Je choisis de ne pas couper et le petit effort supplémentaire que je réclame à mon châssis se traduit immédiatement par un décrochage du train arrière. Je le rattrape en contre-braquant mais, du coup mon écart est tel par rapport à la trajectoire idéale (et même obligatoire à cette vitesse) que je dois reprendre aussitôt la corde pour arriver à passer sans mettre une roue sur le vibreur (à cette vitesse-là je ne sais pas ce que cela donnerait et je n'ai pas envie d'essayer après ce qui m'est arrivé à Soucy dans des circonstances similaires). Cette fois ce n'est pas par un décrochage que répond mon châssis : il part en toupie et je fais un double tête à queue entouré par la fumée blanche produit par mes pneus. Cette figure se termine dans l'herbe et je vais même jusqu'à buter dans les protections situées au fond du dégagement !

Eh bien, ça c'est une sortie de route et sous les yeux de ma mère (qui suit ma course sur le balcon des tribunes) en prime !

Cette fois j'arrive à redémarrer après bien des efforts (changement de bougie) et je peux repartir sous le drapeau d'un commissaire de piste. Bien sûr, tout cela a pris beaucoup de temps et j'ai perdu toute chance de bien figurer, néanmoins je suis quand même content de ne pas devoir abandonner comme en seconde manche.

L'enjeu d'un bon classement s'étant envolé, je peux donner libre cours à ma curiosité et j'essaye, pour voir, des choses qu'on ne fait jamais normalement comme prendre l'escargot tout en glissades ou freiner en gardant le moteur en régime (les tops le font, paraît-il, mais c'est un exercice délicat et à double tranchant).

Finalement, je ne suis pas trop mécontent de cette conclusion. Je

suis intact et j'ai l'impression d'avoir épuisé les joies de cette activité. C'est quand même avec un brin de nostalgie que je quittais le circuit du Mans...

### **L'heure du bilan**

En jetant un regard sur ma saison 1991, le bilan est plutôt mitigé. Alors que je pensais marquer des points grâce à ma prudence, je suis sorti trois fois en finale (Joigny, Soissons et Le Mans). À l'inverse, je ne pensais pas aller aussi vite (6ème à St Benoît, 3ème à Joigny, 4ème à Soisson, 2ème à Soucy et premier à Cormeilles), aussi rapidement. En fait, j'ai alterné le bon et le moins bon sans raisons précises.

Toutefois j'ai quand même été plus compétitif que je ne l'espérais de prime abord, à cela trois raisons :

Le poids : j'étais presque au poids minimum soit 125 kg ce qui n'était pas le cas de tout le monde. Avantage mince mais avantage quand même.

La préparation en général et le moteur en particulier. Gilles Gamba fit un très bon travail, le kart arrivait sur le circuit avec toujours la bonne démultiplication, le moteur sonnait clair et je n'étais jamais le moins rapide en ligne droite. Sans compter que je ne perdais pratiquement pas de temps pendant les essais à réparer ou à régler tel ou tel truc. J'ai pu voir que les autres bricolaient beaucoup plus, à mon avis à tort.

Mon approche de la course. J'essayais toujours de bien m'imprégner du circuit, de repérer les points clés et de les travailler au mieux. En course, j'évitais les accrochages car pour bien finir, il faut d'abord finir...

Sur ce dernier point, je dois avouer que j'ai moins bien réussi que prévu : j'ai effectivement évité bien des accrochages mais je n'ai pas pu éviter de sortir de la piste à plusieurs reprises : pas bien !

Tout cela fit que pour ma première vraie saison, je réussis à obtenir des résultats intéressants, je pense même que je ne suis pas passé loin du podium (Joigny et Soissons) en finale ou même une victoire de manche (Soucy). N'avoir pas connu la joie de la victoire, voilà ce qui m'ennuie le plus quand je me souviens de cette période.

Laissons de côté mes victoires de manches lors de la seconde course d'endurance de Cormeilles. Même si elles étaient satisfaisantes, le contexte n'était significatif (trop d'écart entre les machines et trop d'écart entre les pilotes). Non, ce que je voulais, c'est remporter une manche du challenge Yamaha et ça, je n'y suis parvenu alors qu'en Slot, j'avais atteint cet objectif (peut-être n'ai-je pas assez persévéré en Kart, il aurait sans doute fallu que j'enchaîne sur une deuxième saison en challenge Yamaha mais je n'en avais plus assez envie...).

Après le challenge Yamaha, je me suis détourné du Kart de compétition comme je l'avais fait auparavant du Slot Racing. Bien sûr, il m'est arrivé de tourner de nouveau sur un circuit avec un bon kart et même de courir des courses comme les 24 heures du Mans karting (épisode raconté un peu plus loin dans cet ouvrage) mais, fondamentalement, j'avais tourné la page karting à la fin de l'année 1991...

En effet, j'estimais que j'étais désormais prêt à grimper au stade suivant, la monoplace. Et surtout, j'en avais vraiment envie !

## VI - les stages de F3 avec Privilège Formula

**J**e n'ai fait aucune course de kart pendant l'année 1992 qui a suivi celle du challenge Yamaha mais j'ai grimpé un échelon en suivant une école de pilotage de monoplace dans une structure équipée de formule 3 : Privilège Formula sur le circuit de La Châtre (Indre et Loire).

Piloter une formule 3 représentait pour moi une sorte d'aboutissement, un Graal inespéré après des années de renoncement. Mais, suite à ma saison de karting, j'étais décidé à franchir le pas et voir enfin comment j'étais capable de me comporter dans un de ces engins. L'épisode du kart m'avait permis de constater que j'avais quelques qualités de pilote et que j'étais aussi un compétiteur pas trop timoré.

Seulement j'avais conscience qu'il y avait un grand, un très grand écart entre le pilotage d'un kart (un engin assez simple en fait) et celui d'une monoplace. D'autant que ce stage allait être une expérience complètement nouvelle dans la mesure où je n'avais encore jamais approché de voiture de course...

J'étais donc tout à la fois très excité et très soucieux de découvrir ma réaction à ce premier contact. Je suis descendu à La Châtre accompagnée de ma femme et nous sommes arrivés la veille au soir de la première journée de cours (le stage se déroulait sur deux jours).

Les cours ont commencé de façon classique par un briefing théorique bien appuyé par le moniteur qui m'amusait beaucoup avec son air de pince-sans-rire. Les quelques notions abordées étaient toutefois très intéressantes et allaient au-delà de la sempiternelle

trajectoire idéale. Le moniteur insista avec raison sur l'importance du transfert de masse au moment du freinage qui doit vous aider à tourner : « ...si vous arrivez à vitesse constante dans un virage et que vous braquez le volant, il ne va rien se passer car une formule 3 n'est pas une berline qui pardonne tout : votre monoplace va tirer tout droit, même si vous allez lentement. Pour aider le train avant à jouer son rôle directeur, il faut mettre du poids dessus et ça vous le faites en freinant avant chaque virage... ».

Puis vint le moment de monter à bord. Rien que prendre place à bord d'une monoplace est déjà une expérience excitante car on découvre aussitôt qu'il s'agit d'un monde à part...

Une monoplace n'est pas une voiture avec un siège douillet pour vous accueillir et des accoudoirs pour vous sentir à l'aise. Je connaissais déjà la rigueur des baquets des karts qui vous maintiennent étroitement mais, à part ce baquet, il n'y a rien autour.

Dans le cadre d'une monoplace, c'est comme si vous descendiez dans une baignoire, vous n'êtes pas assis mais dans une position semi-allongée avec les jambes presque tendues. Le cockpit n'est pas vraiment une baignoire dans la mesure où il est bien plus étroit, seule la tête émerge des remparts que forme la coque en feuilles d'aluminium tout autour de vous.

Cet environnement très rustique (on n'y trouvera aucun élément superflu de décoration ou de confort) participe à la sensation très forte de faire corps avec la machine, même à l'arrêt.

Les F3 de Privilège Formula étaient des Martini de l'année 1985 équipés d'un moteur WV préparés par Spiess. C'était à peu près le même ensemble que François Hesnault<sup>25</sup> avait utilisé lors de la saison

---

<sup>25</sup> A l'époque de mon émission de radio à CVS sur les sports-mécaniques (l'émission s'appelait même « motorsport »), j'avais fait la connaissance de François Hesnault alors qu'il disputait le championnat de France de F3... à ce moment là, je n'imaginai pas que j'aurais l'occasion de monter dans une monoplace quasiment identique à la siennes quelques années plus tard !

1984 pour finir second du championnat de France de F3. Bon, par rapport à de « vraies » F3 de course, nos Martini étaient quand même un peu aménagées pour recevoir des débutants complets. C'est ainsi qu'elles étaient équipées d'un démarreur électrique pour le moteur nous permettant de mettre en marche de façon autonome.

Il pleuvait légèrement quand on nous invita enfin à prendre la piste pour effectuer quelques tours de découverte, c'était enfin le moment tant attendu !

Comme la piste du circuit de La Châtre était glissante à cause de cette pluie fine, je restais prudent lors de mes premiers tours de roues. La confiance est vite venue car j'arrivais à me débrouiller correctement (monter et descendre les vitesses, freiner, tourner, enrayer les virages) même si ces quelques tours se déroulaient à vitesse réduite.

J'ai quand même eu droit à un moment clé pendant ces quelques tours : en sortie d'un virage serré, en seconde, j'ai accéléré un poil trop fort pour m'extraire du point de corde et, évidemment, la Martini a décroché de l'arrière... En cet instant, le temps s'est suspendu, j'ai clairement senti le décrochage et là, c'était à moi de jouer : soit je ne faisais rien, tétanisé par l'événement, et je partais en tête à queue (bonne entrée en matière pour un début de stage !) soit je rattrapais l'engin et me sortais de ce mauvais pas. C'était un moment clé car, pour la première fois, j'étais testé sur ma capacité à maîtriser ce type d'engin dans une situation limite. Non seulement, je ressentais parfaitement bien l'amorce de glissade du train arrière, mais en plus, l'enjeu de la situation me sautait aux yeux. Le temps suspendu qui avait été accordé pour une brève réflexion s'étant écoulé, on attend désormais la réaction de Monsieur Lefebvre...

Bien que complètement lucide sur ce qui m'arrivait, c'est sans même y penser que je contre-braquais prestement tout en soulageant un peu l'accélérateur (mais sans lever le pied complètement afin de rester en transfert de masse vers le train arrière). Et voilà, c'était fait, j'avais rattrapé ma monoplace comme un pro !

J'avais passé l'examen tant redouté avec facilité et ce petit épisode fut déterminant pour la suite : cette épreuve surmontée aisément m'avait mis en confiance et je n'aurais plus d'inhibition pour la suite. Si mon décrochage s'était mal terminé, il est certain que je n'aurais pas eu la même attitude, ma confiance aurait été entamée durablement et j'aurais subi le reste du stage dans une attitude défensive qui ne m'aurait pas permis de progresser.

La suite du stage se passa de manière très méthodique : une fois les quelques tours de découverte effectués, le moniteur nous força à répéter des manœuvres de freinages dégressifs jusqu'à plus soif (je m'aperçu par la suite que c'était de toute façon une pratique très difficile à acquérir véritablement et surtout à appliquer en situation...) et découpa le circuit en zones que nous étudîâmes systématiquement.

Chaque exercice était commenté avec ironie par notre moniteur à l'humour grinçant, extraits :

*Les panneaux qui bordent le circuit dans les zones de freinage ne sont pas là pour décorer... Vous devez les utiliser comme points de repères ultimes pour savoir où commencer à freiner : 200 m, on s'y prépare, 100 m, il est temps d'appuyer fort, 50 m, c'est trop tard, vous êtes déjà dehors !*

*Je ne veux pas voir de tête à queue de « mimille » ! Je m'explique : partir en tête à queue au freinage parce qu'on arrive un peu trop vite, qu'on freine un peu trop fort, qu'on bloque un peu trop les roues et qu'on n'arrive pas à rattraper l'engin au final, ça va, ça, c'est acceptable... En revanche, partir en toupie en sortie de virage parce qu'on a accéléré trop fort et sans doser, ça, c'est inacceptable, ça, c'est un « tête à queue de mimille » !*

*Si je ne sais pas ce que je vais faire geste après geste, alors « ja » fais n'importe quoi et si ja fais n'importe quoi, alors ja suis dehors !*

Et c'est vrai que, pendant ce stage, j'en ai vu de drôles, bien plus que lors du stage de karting au club de Cormeilles : un stagiaire sort d'une épingle bien serrée, remet la gomme bien trop fort, part en

travers (à la façon du « mimille » décrit plus haut...) mais continue d'accélérer comme une brute alors que la monoplace est déjà en train de faucher le gazon en filant comme une flèche dans les dégagements... Heureusement, cette figure et quelques autres se sont bien terminées mais c'est en voyant cela qu'on comprend pourquoi les moniteurs des écoles de pilotages sont aussi sévères et aussi restrictifs.

Le deuxième jour, nous avons enfin pu enchaîner des tours complets du circuit mais sans avoir la permission de nous doubler les uns les autres à notre initiative : il fallait attendre qu'on nous fasse signe du bord de la piste de se rabattre pour le plus lent et de passer pour le plus rapide.

Le groupe de stagiaires que nous formions était assez diversifié mais la plupart des élèves étaient justes venus là pour découvrir et s'amuser. À part moi, il n'y n'avait personne qui avait la moindre ambition d'aller plus loin. C'est donc sans mal que je dominais largement mon groupe par mon aisance et ma détermination.

Au moment de la remise des « diplômes » le moniteur nous fit des critiques personnalisées à chacun : celui-là ne sait jamais sur quel rapport il roule, celui-ci se fiche des trajectoires qu'on lui a montrées à plusieurs reprises, cet autre n'a pas encore compris que sans freinage dégressif on bloque ces roues à tous les coups et ce dernier n'ouvre pas assez son volant en sortie de virage... Mais, bon, dans l'ensemble, ça va, on peut dire que vous avez passé votre premier degré.

Quant à moi, le moniteur me prit à part pour m'assaisonner copieusement : Lefebvre, tu ne fais pas le talon-pointe<sup>26</sup>, tu es trop agressif en entrée de virage, tu attaques trop fort lors des premiers tours avant que tes pneus soient en températures, bref, tu n'en fais qu'à ta tête, tu crois être un bon pilote alors que tu as encore tout à

---

<sup>26</sup> Le talon-pointe : une manœuvre qui consiste à donner un coup de gaz entre chaque vitesse au rétrogradage pour éviter que le régime moteur ne chute trop et que les roues arrière ne se bloquent au moment où vous réembrayez... Le talon-pointe est une pratique excessivement « sacralisée » en France, on y reviendra !

apprendre mais... Mais justement, à toi, je te propose de suivre le cours de perfectionnement.

Trop content d'être « admis » au second degré du cursus Privilège Formula (qui, apparemment n'était pas offert à tous les stagiaires puisque j'étais le seul de mon groupe à qui le moniteur le proposa), je sautais sur l'occasion. En repartant de La Châtre, j'ai eu une drôle de surprise en montant dans la voiture de Murielle, une Golf tout ce qu'il y avait de plus ordinaire : je me sentais complètement incapable de conduire !

Non pas que cette seconde journée m'avait épuisée mais j'étais totalement dérouté par l'environnement d'une voiture « normale » : siège trop mou, commandes trop souples, voiture trop haute, etc. Désolé chérie, mais je ne me sens pas de conduire un « édredon » pour rentrer à la maison, prends le volant s'il te plaît...

C'est à ce moment seulement que j'ai réalisé combien le pilotage des monoplaces était quelque chose d'envoûtant, de vraiment à part. La sensation que l'on ressent à l'arrêt une fois sanglé est déjà forte (à la limite de l'oppressant) mais ce n'est rien par rapport au torrent de sensations que l'on reçoit une fois en mouvement à pleine vitesse. La profondeur de pilotage d'une monoplace n'a rien à voir avec celle d'un kart. Un kart, on peut le brutaliser un peu, forcer sa position, brusquer ses réactions, pas une monoplace qui est beaucoup plus lourde et bien plus longue. Avec une formule 3, il faut piloter en finesse, rapidement mais sans geste brusque, sans mollesse mais avec autorité. Les différentes phases de la prise d'un virage sont beaucoup plus prononcées qu'avec un kart, surtout lors du freinage qui est vraiment déterminant pour le reste.

Je n'avais pas été impressionné par la puissance des moteurs ni par la force centrifuge dans les courbes, j'avais déjà connu cela en moto ou en kart et j'étais pour ainsi dire habitué à ce type de sensations physiques. Là où j'ai été vraiment surpris, c'est au freinage... La puissance de freinage d'une monoplace est incomparable et procure

instantanément une sensation inédite et très forte.

Au moment où on tape dans les freins, tout le corps est projeté en avant et les bretelles des ceintures du harnais vous rentrent dans les épaules. Le transfert de masse est tel qu'il vous suffit de pauser la paume de votre main sur le levier de vitesse pour passer de quatrième en troisième sans faire d'effort, tellement votre poignet va être poussé vers l'avant. Oui, c'est l'incroyable puissance de freinage des monoplaces Martini qui me restait comme dans un rêve sur la route du retour vers notre domicile...

Bref, j'étais mordu et je ne pensais déjà plus qu'à la prochaine fois. Justement, le stage de « perfectionnement » ne se passait pas sur le circuit de La Châtre (base de l'école de pilotage) mais sur le tout nouveau circuit du Val de Vienne situé entre Poitiers et Limoges, bien plus grand et beaucoup plus moderne.

En fait de modernisme, à l'époque (juin 1992) où j'y ai roulé avec Privilège Formula, la piste venait juste de sortir de terre et les installations (stands, tour de contrôle, etc.) étaient encore à l'état de plan !

Cette fois, il n'était plus question d'exercices répétitifs et de briefes théoriques, il fallait enchaîner des tours. Cette fois aussi, le groupe des stagiaires ne réunissait pas des « touristes en goguette » mais des jeunes sérieux et motivés. J'en avais repéré un, tout jeune et couvé par son père, qui, visiblement venait directement du karting vu les broderies de sa combinaison.

Le circuit du Val de Vienne peut être divisé en deux boucles plus petites que le circuit complet et pour des stagiaires qui doivent apprendre la piste en plus du reste, c'est un avantage appréciable. Nous fîmes d'abord de nombreux tours sur la boucle basse avant de passer à la partie haute. Quand le moniteur nous jugea prêt, nous pûmes enfin tourner sur le grand circuit (composé des deux boucles réunies).

Les règles étaient claires : on nous demande de tourner le plus vite possible (les chronos étaient pris) mais sans sortir !

Une excursion dans un bac à gravier ou un simple tête à queue étaient purement et simplement éliminatoires, nous étions prévenus...

Je fais quelques séries rapides le samedi en fin d'après-midi mais c'est surtout le dimanche matin que je vais me mettre en évidence. J'ai sympathisé avec quelques stagiaires et nous cherchons à savoir où nous nous situons les uns par rapport aux autres. Mais les moniteurs gardent pour eux les chronos qu'ils ont pris lors de nos tours de piste de la veille. Aussi, le dimanche, nous confions le soin aux différents accompagnateurs (pères, petites amies, etc.) de prendre les temps comme ils pouvaient avec ce qu'ils avaient... Au moins, cela nous fera une indication.

Je me retrouve sur la piste avec le jeune kartman devant moi. Je suis légèrement plus rapide mais il ne me cède pas le passage comme cela nous a été demandé à tous. Je vois nettement à ces mouvements de têtes que ma présence le rend nerveux. Cette situation m'amuse mais je n'ai pas que cela à faire. En gros, j'ai deux choix possibles : soit lever le pied franchement pour laisser un gros écart entre lui et moi et me relancer pour signer un chrono, soit le doubler en force, vu sa bonne volonté...

Je choisis la seconde solution, plus risquée mais aussi plus excitante. Car cela me titille de m'imposer à ce gamin qui s'y croit déjà. De plus, ce sera mon premier vrai dépassement en monoplace... Une occasion à ne pas louper qui complétera ma « formation » de façon idéale.

Je décide de placer mon attaque dans la ligne droite des stands pour deux raisons : c'est là que ce trouve la plus longue ligne droite qui précède un gros freinage, c'est donc l'endroit parfait pour préparer et placer un dépassement. Mais aussi parce qu'il n'y pas de moniteur placé à ce virage, il n'y aura pas d'observateur pour me réprimander après coup (les moniteurs veulent éviter ce genre d'affrontement qui, avec des pilotes inexpérimentés, peut se terminer en accrochage et pire si affinités!)...

Je reste donc collé à sa boîte de vitesses et je sors du dernier virage juste dans son sillage. Nous dévalons la ligne droite ensemble, fonçant à pleine vitesse vers le freinage du premier droit en bas des futurs stands. Profitant de son aspiration, je me décale sur sa droite pour être à l'intérieur du virage qui occupe déjà notre horizon. Nous passons en trombe sous la passerelle et nous approchons maintenant à pleine vitesse du moment de vérité, le freinage. Car il est désormais clair que nous allons nous faire un « duel au freinage », sinon, il aurait déjà levé le pied pour me laisser passer. Je suis le mieux placé des deux mais j'attends de sentir le moment où lui va commencer son freinage avant d'entamer le mien, ainsi, je pourrais prendre un avantage déterminant d'entrée de jeu. À cet instant, nous allons vite et le virage est bien en vue désormais, il serait temps que ça se finisse cette histoire !

Heureusement, il saute sur ses freins et moi aussi, je suis juste devant lui mais je sens bien qu'il n'ira pas plus loin dans l'affrontement, qu'il a déjà cédé et c'est sans panique (enfin presque parce qu'on était déjà bien loin dans la zone de freinage) que je me laisse couler jusqu'au point de corde, c'est gagné.

En début d'après-midi, petit intermède : l'école accueille un de ces anciens élèves qui vient tourner sur le circuit avec nous sur une monoplace que les moniteurs ont gardé à sa disposition depuis hier. L'ancien élève en question arrive en Ferrari 308 GTB et affiche ses cheveux blancs sans complexe !

Il ne s'agit pas d'un « vieux beau » venu se faire une cure de jouvence mais d'un bon pilote bien en forme qui vient s'entraîner pour l'occasion. Le moniteur me conseille de prendre son sillage et d'essayer de rester avec lui : « tu apprendras pas mal, rien qu'en regardant comment il roule ».

Je retourne donc en piste pour prendre la roue de Dalloz (c'est le nom du nouvel arrivant que je retrouverais bien des années plus tard dans le cadre de la coupe de France des circuits) et nous faisons

quelques tours à un bon rythme. À part à l'entrée du grand S qu'il aborde bien plus vite que moi, je n'ai aucun mal à rester collé à son aspiration. Détail amusant, dans la ligne droite, les turbulences générées par sa monoplace provoquent un courant d'air que je prends en pleine face. Des observateurs éventuels se seraient demandés pourquoi je bougeais ainsi de la tête dans la ligne droite mais je n'y pouvais rien : ce courant d'air était bien trop fort pour que je puisse lui résister sans ciller.

Fin de la série et fin du stage, les chronos « amateurs » pris par nos accompagnateurs complices m'annoncent une bonne nouvelle : je suis le plus rapide et de loin. D'ailleurs, le moniteur m'annonce que je suis sélectionné pour participer aux demi-finales du volant Privilège Formula !

Nous y voilà. L'opportunité que j'avais espérée quand j'étais jeune et plein d'ambition, c'est à 32 ans qu'elle vient enfin. Je ne me fais pas d'illusion pour autant : même si je remportais le volant, il ne s'agirait qu'une saison en formule 3 qui me serait offerte, pas d'une chance de faire carrière à l'âge où les pilotes professionnels commencent à songer à leur reclassement...

### **Le volant Privilège Formula**

Nous nous retrouvons donc sur le circuit de La Châtre quelques semaines plus tard, théâtre de cette demi-finale. Une fois de plus, on nous rappelle que la moindre sortie de route est éliminatoire (histoire de calmer par anticipation les plus fougueux) et qu'on va nous juger sur quatre séries de six tours chronométrés. Une exigence supplémentaire : il s'agit de boucler chaque série de plus en plus rapidement. En clair, le meilleur chrono de la série 2 doit être plus rapide que le meilleur de la série 1 et ainsi de suite.

Cette contrainte supplémentaire pour nous obliger à progresser tout le long de l'épreuve et non de se contenter d'un bon temps signé au bon moment et basta. Notre groupe était réduit cette fois :

seulement quatre pilotes que je ne connais pas (ils ont été sélectionnés tout au long de l'année à l'occasion des différents stages).

Suivons par le menu une de mes séries, la seconde par exemple...

### **Une série de tours chronométrés**

J'entends le haut-parleur qui annonce "Monsieur Lefebvre dans la N° 2". C'est donc encore à moi. Je pose mon casque sur le ponton de la monoplace, j'agrafe le haut de ma combinaison et je saisis l'arceau de sécurité avec ma main droite en posant les pieds dans le fond du baquet. Je prends appui sur les bords du cockpit pour passer mes jambes dans l'habitacle, mes pieds se faufilent entre la crémaillère de direction et l'extincteur fixé à même le plancher. Ça y est je sens le pédalier au bout de mes orteils. J'appuie à fond sur la pédale d'embrayage pour juger de mon calage. Comme je trouve que ma jambe droite est trop tendue, je demande que l'on passe le dossier du baquet en position 5.

Je lève les bras pour que le mécanicien juché devant moi à califourchon sur le cockpit puisse attacher le harnais, je lui demande de serrer fort. Il attache maintenant les bretelles d'épaules et tire sur les sangles pour bien m'ajuster. Je couine un peu car cela vient d'appuyer sur l'hématome que j'ai déjà au niveau de l'omoplate. Alors que je suis maintenant complètement sanglé, sentant les bretelles presque rentrées dans ma chair, je me recroqueville pour trouver ma position.

On me passe mon casque, j'ai très peu de débattement au niveau des coudes pour pouvoir l'ajuster. Enfin, j'enfile lentement mes gants en veillant à ne pas provoquer de bourrages avec les manches de ma combinaison, je suis prêt.

Je dispose encore de quelques minutes avant de m'élancer, je respire à fond afin de retrouver un peu d'aise. L'angoisse diffuse qui m'étreint rend mon souffle un peu fébrile. Cette angoisse correspond à la peur habituelle d'être maladroit et non pas d'être blessé. Je regarde

devant moi, au-delà du tableau de bord se dresse le sommet du cockpit qui me masque complètement la route et à ce moment-là, je m'interroge : mais comment fait-on pour voir la piste en roulant ?

On me fait signe d'y aller. Je bascule l'interrupteur de la pompe à essence, le voyant orange s'allume et j'entends le bourdonnement de la pompe. J'appuie sur le bouton du démarreur, le moteur tousse et sonne clair au premier coup de gaz. On me prévient, cette fois pas besoin de chauffer les pneus donc seulement deux tours avant les chronos. J'enclenche la première en forçant sur le levier de vitesse, toujours difficile à attraper celle-là !

Je relâche un peu l'embrayage tout en donnant des gaz, la voiture s'ébroue c'est donc que la première vitesse est bien accrochée... Je maintiens le régime pour ne pas caler car la course de l'embrayage est extrêmement courte.

Le moteur hurle, la voiture roule maintenant pour de bon, je peux lâcher un peu les gaz pour sortir tranquillement des stands qui sont plutôt tortueux à cet endroit. Me voilà sur la piste. J'accélère franchement pour que le moteur retrouve sa voix et j'abaisse la visière de mon casque. Pendant les deux premiers tours je roule gentiment pour remettre la machine en température et prendre quelques nouveaux points de repères afin de gommer les quelques points faibles qui me restent sur ce circuit. La période de chauffe s'achève, il va maintenant falloir "envoyer" !

Je sors du « virage du Rio » en seconde et j'attends d'être à peu près en ligne avant de mettre la sauce et d'accélérer à fond. Je suis en seconde, je passe la trois immédiatement avant l'entrée des stands, je parcours la ligne droite à toute allure en laissant le moteur monter en régime, 5 000 tours, je passe la quatre. J'arrive maintenant à pleine vitesse sur la grande courbe à gauche en montée qui, normalement, passe à fond. J'ai encore au fond de moi une petite hésitation à rentrer dans cette courbe "pieds dedans" et je lève imperceptiblement avant d'inscrire la voiture sur la trajectoire.

Je braque en visant le point de corde et je remets les gaz à fond, l'horizon se limite à cette ligne de fuite, le cône matérialisant le point de corde idéal me saute à la figure mais il est déjà remplacé par le vibreur qui représente la sortie de la courbe. Je passe au ras tout en remettant mes roues droites, ça fait un moment que je suis à fond de train et le moteur hurle fort. Je suis en ligne vers le raccordement, la voiture semble être dressée vers le ciel car la montée est assez forte. Du coup je ne vois pas le virage qui est caché par le sommet de la côte.

Le bruit du moteur est obsédant, il monte maintenant dans les aigus, j'atteins le régime où il serait bon de passer la cinq. J'arrive sur la portion de raccordement qui marque le début du freinage pour le virage du haut et je sais qu'il faut absolument débiter le freinage avant la bosse bien que cela semble être trop tôt. À peine mes roues avants sont-elles déjà sur le nouveau goudron que j'ai déjà lâché l'accélérateur pour taper fort dans les freins.

J'ai repris les freins juste au bon moment car je sens l'auto qui vole littéralement sur les bosses et qui talonne en retombant. Je rentre la troisième simplement en posant la main sur le levier et la vitesse s'enclenche avec le « crac » caractéristique !

Une fois de plus, je me suis cogné le coude contre la coque en attrapant le levier et le forçant à rentrer la vitesse. Seconde, re-crac !

Contrairement à ce qu'on nous a enseigné (et même ressassé !), je ne donne pas de coup de gaz entre les vitesses au moment du rétrogradage pour mieux me concentrer sur la pression que j'exerce sur la pédale des freins et je m'en porte très bien. D'autant que le moniteur ne me dit plus rien sur ce sujet, il s'est habitué...

J'ai le temps de bien rejoindre mon point de braquage sans avoir besoin d'être tendu sur la trajectoire car, comme je me suis forcé à freiner tôt, le freinage est long et confortable. Je tire droit vers le bac à graviers puis je braque enfin au sommet du virage et plonge vers le point de corde qui est située tout à fait en sortie. Je m'efforce de maintenir mon train avant le long du vibreur même après le point de

corde tout en réaccélérant fort car je dois me placer pour la courbe à droite qui suit tout de suite après. Comme en plus, c'est maintenant que je dois mettre la trois, je suis plutôt occupé !

Ma main droite lâche le volant, seulement maintenu par la main gauche en plein braquage, pour passer la troisième : un bref mouvement du poignet et la voiture continue sa montée en vitesse. Ma main droite vole au-dessus du volant pour rattraper sa place et j'ai même le temps de penser à sa position exacte. À peine ai-je reposé la main sur le volant qu'il faut déjà s'inscrire dans cette courbe à droite qui s'annonce depuis le point de braquage du virage précédent. Je change complètement d'angle de braquage très vite mais sans précipitation car cet engin ne supporte pas la brutalité...

Ma tête bascule d'un côté à l'autre à la manière d'Alesi pour suivre le mouvement et combattre la sensation de force centrifuge qui commence à se faire sentir dans cet enchaînement. Cette courbe passée en pleine accélération me catapulte dans la courte descente qui mène à une courbe à gauche. Je remets les roues droites et je saute sur les freins, seconde, crac !

La roue avant gauche se bloque et un panache de fumée blanche l'entoure. Encore une fois, j'ai braqué un peu trop tôt alors que j'étais au début de mon freinage (qui, lui, arrivait un peu trop tard). Je relâche la pression sur les freins pour débloquer la roue et j'enfile la courbe sur une trajectoire très tendue. Cet enchaînement est la partie la plus éprouvante du circuit car on change trois fois de ligne tout en montant et descendant un rapport entre chaque changement.

C'est aussi à cet endroit qu'on est le plus ballotté dans la coque et le harnais qui vous cisailait à l'arrêt semble alors complètement distendu. Sortie de l'enchaînement, il faut se forcer à accélérer à fond en seconde pour aborder au mieux le freinage de la première épingle. Je sens le train arrière qui glisse un peu et j'arrive ainsi au point de freinage. Je tape fort dans les freins pour réussir à faire pivoter l'auto tout en braquant : ça marche, je la sens qui glisse de l'arrière... Surtout

ne pas la laisser partir en tête à queue : je relâche les freins tout en ouvrant un peu le volant, ça y est, je suis en ligne. Je cherche maintenant mon chemin du regard car je veux être sûr de mon placement avant de remettre les gaz, je sais combien la sortie de cette épingle est piègeuse.

Je suis droit sur l'épingle suivante, je remets donc la sauce. Je me sens bien, si je ne loupe pas la suite, ça va être un super-temps, je vais enfin passer sous la barre des 42 secondes au tour. Je reste accéléré en seconde jusqu'à l'entrée de la seconde épingle et je freine tout en braquant. L'auto continue d'avancer tout droit alors que je suis braqué en butées !

J'ai raté le pivotement cette fois... La voiture accepte finalement, paresseusement, de tourner dans la bonne direction. Mais c'est trop tard, j'ai déjà loupé le point de corde depuis longtemps et je sors comme je peux de cette fichue épingle dont je n'ai toujours pas trouvé la clé. J'accélère dans la descente, un peu en désordre car le train arrière est en travers mais ça ira, troisième.

Maintenant, j'arrive sur le freinage du pif-paf. Je vise le bord extérieur de la piste pendant le très bref freinage qui précède cet enchaînement et j'inscris le nez de la voiture dans l'alignement des deux vibreurs aussitôt après avoir laissé la pédale de freins. Je donne un filet de gaz pour passer la première cassure et j'envoie un peu plus pour enrouler la seconde. Surtout éviter de mettre une roue sur le vibreur en le frôlant.

Je sors du pif-paf. Il faut que j'accentue encore ma pression sur l'accélérateur tout en gardant la maîtrise de ma direction, pas question de se laisser embarquer dans un élargissement vers l'extérieur alors qu'il faut tirer tout droit pour aborder au mieux le freinage du Rio. J'adore cet endroit, c'est sûrement celui que j'ai le mieux "compris" du circuit et où j'ai le plus progressé depuis mes débuts ici. La sensation de vitesse est très forte alors que je me précipite vers ce qui semble être un cul-de-sac. Je freine brièvement, juste le temps de rentrer la seconde,

crac !

Je braque pour aller chercher le point de corde du virage et je me force à ne pas réaccélérer trop tôt tout en lui donnant quand même un petit filet de gaz. Je viens de passer le point de corde et j'accentue alors la pression sur l'accélérateur de plus en plus. Le train arrière glisse un poil mais j'ai déjà compensé en ouvrant un peu le volant. Je suis de nouveau dans la ligne droite, troisième, quatrième, je franchis la ligne de chronométrage et le problème de la courbe en montée se pose de nouveau : à fond cette fois ?

Une demi-douzaine de tours plus tard, on me fait signe du bord de la piste, ma série de tours est terminée. Cela tombe bien car je n'en peux plus et j'ai la gorge sèche. Je rentre aux stands au ralenti, je mets le point mort, coupe la pompe à essence et je freine pour immobiliser la voiture muette. Je dégrafe mon harnais et m'efforce de m'extraire du baquet. Je suis trempé mais heureux car je sens que j'ai réalisé une bonne performance !

J'ai effectivement battu mon record puisque j'ai signé un temps en 41.50, améliorant ainsi mes temps de la première série comme les moniteurs de Privilège Formula l'ont exigé.

Mon problème, c'est que je ne suis pas le seul à réaliser des chronos corrects... Des quatre de notre groupe, nous ne sommes que deux à vraiment nous battre pour aller en finale : Abergelle et moi. Ce fameux Abergelle qui vient des compétitions de kart en catégorie 125 (des karts équipés de boîte de vitesses et de freins sur le train avant, donc plus proche de la monoplace que les karts du challenge Yamaha) est à chaque fois une demi-seconde plus vite que moi...

Je discute avec le moniteur du problème que me pose la grande courbe (celle qui passe presque à fond) et de mon hésitation à la passer « pied dedans ». Je lui demande donc conseil en matière de placement de la monoplace pour être plus confortable avant de l'aborder. Et c'est là qu'il me sort : « tu sais, Abergelle, lui, il passe à fond à tous les tours... ».

Le message est clair : si tu hésites devant cette courbe, ton principal adversaire, lui, il n'hésite pas. Si tu ne la sens pas bien et soulage juste un peu alors que lui passe accélérateur soudé à la coque, et bien c'est qu'il y a une vraie différence entre vous deux.

Et cette différence dit tout : lui peut aller en finale et concourir pour le volant alors que toi tu viens de toucher ta limite. Si ta limite se situe dans cette grande courbe, tu ne dois pas essayer de la franchir à tout prix ou tu finiras dans le rail. Et si tu viens de toucher ta limite, c'est que tu es déjà au bord du chemin pour nous.

Il avait raison. À 32 ans, je n'étais pas, je n'étais plus disposé à prendre tous les risques pour avaler cette grande courbe sans retenue alors que je n'étais pas tout à fait sûr de mon coup. La différence entre à fond et presque à fond n'était pas énorme et ce n'était sans doute pas là que je laissais l'intégralité de ma demi-seconde à Abergelle mais cette petite hésitation suffisait à nous séparer mieux que le chrono. Lui pouvait encore grimper à des étages supérieurs, pas moi.

Mon aventure du volant Privilège Formula s'arrêtait là et j'étais d'accord avec cette « sanction ». Même si j'ai continué d'améliorer légèrement mes temps dans les séries suivantes, même si j'ai fini par passer à fond absolu cette fameuse grande courbe, les jeux étaient faits. D'autant que la performance d'Abergelle, même supérieure à la mienne n'était pas encore d'ordre exceptionnel : alors que lui et moi plafonnions dans les quarante secondes tout rond, Laurent Aiello avait signé un chrono en 37' sur ces mêmes monoplaces quelques années avant...

Nous, les meilleurs stagiaires de l'année, étions encore à trois secondes d'un pilote prometteur qui était devenu par la suite un pilote renommé. Cela donne une idée du chemin qu'il restait à parcourir. Trois secondes, cela peut paraître peu mais sur seulement quarante secondes, c'est un gouffre, c'est un abysse !

Une fois encore, je n'étais pas déçu par cette conclusion puisque j'avais été « vaincu » dans des circonstances normales et sur ma seule

valeur. Ceci dit, cet épisode m'a permis de comprendre un des ressorts qui nous pousse vers le pilotage et la compétition : c'est la démonstration de sa virilité !

Je n'aime pas ce terme, virilité, aussi je ne vais pas ici me lancer dans une analyse avec des mauvais relents de psychanalyse d'amateur. Il suffit de relire Tom Wolfe dans « L'étoffe des héros » pour comprendre ce que je veux dire : l'armée de l'air américaine recrutait ses futurs pilotes dans les universités en avançant que le métier de pilote était difficile et que les deux tiers des candidats échouaient pendant la formation...

C'est le type d'incitation qui marche le mieux avec les garçons, le fameux « t'es pas cap ». C'est le même type de sous-entendu qui est présent dans le Sport Auto : le milieu fait courir l'idée que seule une petite fraction de « pilotes d'élite » arrive à exécuter correctement les manœuvres nécessaires et à aller vite avec des monoplaces. C'est la réaction primaire à ce « t'es pas cap » qui va nous inciter à passer à fond là où, raisonnablement, on le l'aurait pas fait de prime abord.

La virilité est aussi à l'œuvre lors des dépassements, s'imposer à l'autre, forcer le passage est une façon d'affirmer sa puissance et sa prééminence.

Ceci dit, le ressort de la virilité n'est pas aussi important qu'on pourrait le croire dans ce contexte. Je crois plutôt que c'est dans le domaine du défi personnel qu'il faut chercher la motivation la plus profonde. En effet, la question de la virilité se résume à « moi par rapport aux autres » alors que le défi personnel ne concerne que l'individu. Lui seul connaît l'ampleur et la difficulté de la tâche à accomplir et lui seul est en mesure d'évaluer si le challenge a été remporté.

Virilité et défi personnel rentrent donc en ligne de compte dans la fascination que de nombreuses personnes éprouvent pour le pilotage de voitures de course mais il y a plus. L'autre ressort important, c'est le plaisir. Le plaisir que l'on prend à piloter ces engins.

Le plus curieux, c'est que ce n'est pas un plaisir immédiat. Je veux dire par-là que ce n'est pas quand on est au volant que l'on se dit « ah ce que c'est chouette ! ». La satisfaction vient plutôt après l'acte : quand on sort du baquet et qu'on se remémore ce qu'on vient de faire.

En effet, sur le moment, la concentration nécessaire pour supporter la charge de travail est trop intense pour laisser de la place à la conscience du plaisir.

Après cette intense expérience, j'ai pensé dans un premier temps que j'avais « coché la case » (fais le tour de la question) et que je ne retournerais plus dans le baquet d'une monoplace. La suite de l'histoire allait me donner tort mais pas immédiatement...



## VII – dernières expériences en karting

**A**près le stage chez Privilège Formula, je ne fis rien de spécial durant l'année 1993. En revanche, en 1994, un grand projet m'occupa : participer aux 24 heures du Mans karting organisé par Cré-action.

Les courses d'endurances sur 24 heures exercent une fascination particulière pour au moins deux raisons : d'abord parce qu'il faut courir de nuit ce qui apporte une ambiance inédite et ensuite à cause de la durée qui impose un effort de longue haleine, bien différent des courses de sprint.

Sur ce dernier point, on se trompe souvent en pensant que, de part la durée de la course, on n'est pas astreint à un rythme débridé comme dans les courses courtes parce que « on a le temps ». En vérité, les épreuves d'endurances ont au moins un point commun avec les sprints : ce sont des courses où on ne peut lambiner à aucun moment. Penser qu'on peut se permettre des erreurs qu'on rattrapera sur la durée est une illusion : pour bien figurer, il faut être au maxi de ses capacités d'un bout à l'autre, seul le matériel utilisé (plus résistant dans le cadre d'une course d'endurance donc plus fiable mais moins performant) va induire un rythme et des temps au tour un peu plus lent que pour une course courte.

Toujours est-il que je voulais vraiment participer à une « vraie » course de 24 heures pour vérifier ce que j'en supposais. Comme je ne risquais pas d'être invité pour les 24 heures du Mans (la véritable

épreuve connue du monde entier sur le grand circuit), il ne me restait plus que l'alternative du karting. Dans ma perception de mon parcours, il n'était pas question d'effectuer un retour vers le karting que j'estimais avoir bien exploré avec le challenge Yamaha mais plutôt d'utiliser le karting afin d'effectuer une nouvelle expérience : une course sur une journée entière et en équipe...

### **La recette Cré-action**

Le dédicé a eu lieu lorsque je découvris par hasard les courses d'endurances organisées par l'équipe belge de Cré-action. Cette jeune équipe d'organisateur avait eu la brillante idée de faire appel à des karts bimoteurs et à des mécanos britanniques pour tout ce qui était logistique technique.

L'emploi de karts bimoteurs était vraiment un progrès par rapport aux misérables engins utilisés dans d'autres courses d'endurances comme les épreuves d'une demi-journée que proposait le Racing Kart de Cormeilles le dimanche matin. En effet, il n'est pas raisonnablement possible de proposer d'aligner 50 vrais karts de compétitions pour les confier à des équipages amateurs (plus ou moins novices selon les cas) dans une course de 24 heures... Dans le meilleur des cas, à peine la moitié franchirait la ligne d'arrivée (sans compter qu'aux volants de véritables karts de compétition, la plupart des pilotes amateurs pourraient se faire de belles frayeurs quand tout se termine bien et bien pire quand ça tourne mal...)

Mais il n'est pas non plus très attrayant de courir toute une journée sur des karts anémiques. C'est grâce aux karts bimoteurs que Cré-action a trouvé la solution idéale. Les karts alignés par les mécanos britanniques avaient de robustes châssis avec des gros tubes, proches des percheros dociles et peu réactifs des karts de location habituels. Mais le berceau arrière était conçu pour accueillir deux moteurs, les gros 4 temps traditionnels de 160 cm<sup>3</sup> utilisés dans les karts de location justement. Mais deux à la place d'un seul, ça fait toute la différence en

terme de puissance délivrée et donc de sensations !

Le cocktail s'avérait particulièrement judicieux : l'ensemble était suffisamment robuste et rustique pour encaisser 24 heures sans broncher (châssis grossiers et moteurs peu optimisés) mais offrant quand même une puissance suffisante pour aller vite en ligne droite et des accélérations pas trop ridicules. De plus, la présence des deux moteurs à l'arrière provoquait une répartition du poids inhabituel sur un kart induisant un comportement fortement survireur qui ajoutait encore à l'intérêt et au plaisir du pilotage.

La formule proposée par Cré-action était en plus tout à fait attractive puisque chaque équipage (de 4 pilotes minimum) devait verser 16 000 F (francs français de l'époque) pour pouvoir participer avec un kart fourni par l'organisation. Vu le niveau de prestations et le standing du circuit (le tracé Alain Prost du Mans, que je connaissais bien et que j'appréciais beaucoup), ce n'était carrément pas cher. Il me restait à trouver une équipe...

### **Notre team : des collègues de travail !**

Pour former une équipe pour les 24 heures du Mans karting, j'avais deux problèmes : trouver des pilotes valables ou au moins, pas complètement néophytes, d'une part. D'autre part, seconde condition importante, prêts à payer leur part !

C'est dans le cercle de mes collègues de travail, tous jeunes et fougueux que je recrutais mes équipiers. Mon ami Thierry (Filho) tout d'abord : il avait prouvé sa valeur lors de notre course de Cormeilles. De plus, avec son profil de baroudeur, il était toujours prêt pour faire un coup, du moment qu'il y avait de l'aventure et du fun à la clé. Jean-Christophe (Cimetière) se déclara partant ainsi que les deux Bruno (Leyssene et Grelaud). J'avais pu vérifier le talent de pilote de chacun d'eux lors de mémorables séances de kart indoor que nous faisions à Marne la Vallée. À l'époque, c'était la grande mode des karts indoor suite au succès qu'avait eu la première édition de la course de karts à

Bercy. Celui de Marne la Vallée avait un avantage incomparable par rapport aux autres : sa piste en ciment brut était très glissante ce qui rajoutait beaucoup de fun à nos séances.

Je pensais que cinq pilotes, cela faisait assez mais cela ne suffisait pas à réunir le budget nécessaire (certains d'entre nous ne pouvaient ou ne voulaient pas mettre plus de 2000 Francs chacun...). Éric (Liegeois), Christophe (Biau) et Christophe (Igne) recruté par Bruno Grelaud complétèrent donc l'équipe.

Je ne me suis pas contenté de réunir l'équipage, je me suis lancé dans une véritable « préparation » de mon team. Je prenais mon rôle de « capitaine » très au sérieux pour la simple raison que je me sentais responsable de ce qui allait se passer et de la bonne santé de mes équipiers.

J'organisais donc quelques séances d'entraînement sur le circuit Buffo afin de jauger ceux que je ne connaissais pas et aussi les aguerrir avec quelques dépassements limites que j'exerçais sur eux par surprise !

Mais l'essentiel de ma préparation fut de les conditionner mentalement en leur faisant admettre que :

- Le premier objectif, c'était de ne pas se faire mal.
- On y allait pour s'amuser et seulement cela. Le résultat final, on s'en fiche.
- Que, peut-être, certains ne tourneraient pas du tout si on pliait le kart dès les premiers relais. Rare mais il fallait l'envisager dès le départ.
- Que c'était moi qui en savais le plus sur le karting. Donc, il fallait m'écouter et me laisser prendre les principales décisions !

Ceci posé, j'allais même jusqu'à leur rédiger une petite brochure qui contenait le règlement et les horaires (fournis par Cré-action) ainsi que quelques conseils de pilotage de mon cru...

Voilà à quoi ce « petit cours express de pilotage d'un kart en compétition à l'usage des débutants » ressemblait :

### **Ce qu'il faut savoir...**

Une loi physique domine : l'inertie. Elle influence le kart selon trois axes : roulis, tangage et lacet. Toujours garder en tête cette notion de transfert de masse qui est d'autant plus difficile à réaliser avec un kart qu'il n'y a pas de freins sur l'avant !

Les actions possibles : accélérer, freiner et braquer. Des trois, c'est la première qui compte le plus (c'est-à-dire, qui a le plus d'influence sur le comportement du kart). Le pilotage, c'est le timing entre ces trois actions. Les résistances à l'avancement sont le vent et le volant (à travers le braquage des roues avants) : souvenez-vous qu'on braque toujours trop.

Négocier un virage comprend les quatre phases suivantes : avant le point de braquage (associé à la zone de freinage la plupart du temps), le point de braquage, le point de corde et le point de sortie. C'est dans ces quatre phases que l'on va enchaîner les actions suivantes : se placer à l'extérieur du virage, freiner, s'inscrire dans le virage en braquant, prendre une trajectoire qui permet de plonger à l'intérieur du virage et de rejoindre le point de corde, et enfin accélérer et débraquer pour s'extraire du virage et rejoindre le point de sortie à l'extérieur.

La trajectoire idéale se résume toujours à extérieur-intérieur-extérieur pour les virages simples. C'est un peu plus compliqué dans les enchaînements car il faut souvent sacrifier un peu le premier virage afin de préserver un bon placement pour le second. Ce qui nous amène à une vérité première : la sortie de virage (bien sortir du virage) compte plus que l'entrée du virage. En clair, il vaut mieux bien assurer les premières phases afin de pouvoir soigner les dernières et s'extraire du virage dans la meilleure position et reprendre le maximum de vitesse dans la ligne droite qui suit. Pour être tout à fait clair, rien ne sert de

faire le freinage de la mort et d'arriver en vrac dans le virage, rater le point de corde et ne pas être en position de réaccélérer au bon moment et au bon endroit. Les quelques centièmes de secondes grignotés dans ce freinage limite se solderont par de gros dixièmes de secondes laissés sur place au moment de sortir du virage...

### **Pilotage seul ou en peloton, pareil ou différent ?**

C'est très différent, rouler seul est beaucoup plus facile que de rouler en paquet. Cela signifie aussi qu'il y aura deux modes de pilotages : seul où l'on cherche à gagner du temps en tirant ses trajectoires au maximum et en groupe (ou en peloton) où l'on cherche à gagner des places et à protéger sa position. Selon les cas, les trajectoires, les manœuvres mais aussi les chronos (on est plus lent en course qu'en essais généralement) vont varier sensiblement.

Rouler en groupe est très éprouvant pour les nerfs et je vous recommande de toujours laisser un peu de distance avec celui qui vous précède, de ne pas rester coller à lui tout au long d'un tour, pourquoi ?

Pour deux raisons : d'abord si le leader (celui qui vous précède donc) se sort, il y a de bonne chance que vous le suiviez ou que vous l'accrochiez si vous restez trop près. Ensuite, quand une occasion de le doubler se fera jour (suite à une petite erreur de votre adversaire par exemple), vous ne serez pas en position de le faire car vous n'aurez aucun élan !

Ce qui nous amène à la question classique « comment fait-on pour doubler ? »...

Déjà, il faut bien connaître le circuit et ses points clés car il y a toujours des endroits plus favorables que d'autres aux dépassements (et même certains endroits où il ne faut absolument PAS tenter un dépassement !). Ensuite, il faut observer son adversaire sans se coller à lui (voir plus haut) afin de repérer les endroits où il est moins rapide que vous. Enfin, il faut préparer sa manœuvre bien à l'avance : un ou deux tours pour repérer et choisir l'endroit de l'attaque, un demi-tour

pour prendre de l'élan (on a laissé un peu de distance et on fonce à nouveau pour combler l'écart) et enfin, porter son attaque de façon irrésistible.

Ce dernier point est important : quand on s'est décidé et qu'on s'est préparé, à l'endroit choisis, il faut y aller sans hésitation et en y mettant le paquet. Une attaque qui échoue (et souvent dans le bac à graviers en plus...) c'est une attaque mal préparée mais surtout mal exécutée.

Pour finir, retenez cette ligne directrice : aux essais, on fonce alors qu'en course, on gère !

En course, le chrono ne compte pas beaucoup (à moins d'être vraiment lent), la régularité prime puisqu'il suffit d'une sortie de route, même légère, pour effacer tous les records... Enfin, pour aller vite, la clé ce n'est pas l'attaque, c'est l'aisance. Donc travaillez en priorité votre facilité de pilotage, le reste viendra tout seul.

Dans ce petit manuel, je ne m'étais pas contenté de quelques conseils (que j'aurais été bien inspiré d'appliquer moi-même pendant le challenge Yamaha...), j'avais également tracé quelques plans du circuit du Mans afin de repérer les endroits critiques et les endroits clés pour doubler (le tout disponible à la fois sur papier et sur slides PowerPoint s'il vous plaît !).

## **Le WE de la course**

Le grand week-end d'août étant enfin arrivé, nous prenons deux voitures et direction Le Mans dès le vendredi matin puisque Cré-action a programmé des essais libres pendant le vendredi après-midi...

Après avoir récupéré le kart, nous constatons tout de suite que celui-ci tire très fortement à droite. On le met sur les tréteaux pour corriger ce qui semble être un mauvais réglage de parallélisme et c'est alors que Bruno Leyssene s'aperçoit que la jante avant droite est complètement voilée. On change la roue en s'adressant auprès des

mécanos Anglais de l'organisateur cre-action.

Même en réglant les biellettes de direction, le défaut de tenue de cap persiste. On décide de ramener le kart aux Anglais pour correction et il faut leur démontrer le défaut pour qu'ils se décident à... redresser le châssis qui s'avère être vrillé !

Nous reprenons le kart et, alors qu'un équilibrage des roues avant s'avère inutile, toute l'équipe se prononce pour un rembourrage du baquet avec de la mousse (ce qui s'avérera très utile). Enfin, on procède à un essai de démarrage des moteurs et à une accélération à plein régime... sur les tréteaux ce qui provoque le débordement des réservoirs d'essence !

Plus de peur que de mal, ouf..

### **Premiers essais**

Les premiers essais eurent lieu à 15 h 30 sous un ciel maussade mais sur une piste sèche.

Je m'élançais en premier pour une série de cinq tours (où on ne prit pas de chrono) puis je passais le volant à Thierry après lui avoir fait un briefe rapide : la direction est très dure et les freins manquent de sensibilité mais dans l'ensemble, ça va !

Thierry effectua ces cinq tours (le meilleur en 1.08) et Bruno Leyssene prit sa place. En plus de découvrir la piste et ce kart très spécial, il fallait en plus gérer le trafic très intense. Bruno tourna dans les mêmes temps que Thierry et Jean-Christophe prit place à son tour dans le baquet. Jean-Christophe tourna également en 1.08 mais la météo commença à se dégrader et après quelques minutes, il pleuvait franchement. La séance fut alors interrompue par les organisateurs alors que les têtes à queue et les sorties de piste se multipliaient.

Quand Bruno Grelaud pris la piste, le circuit était bien mouillé... Bruno tournait alors en 1.43 !

Christophe et Eric eurent aussi la malchance de faire leur baptême de piste en condition humide. Toute l'équipe était passée sur

le circuit et personne n'avait abîmé le kart, premier bilan positif.

La suite du programme prévoyait une série de 10 tours pour tout le monde mais je fus le seul qui put l'effectuer avant que le drapeau à damier ne conclût la première séance à 17 h 15 (l'interruption pour cause de pluie décala légèrement l'horaire officiel). J'ai juste eu le temps de boucler un tour en 1.03.184 ce qui situait le team à la 33e position (sur 56 équipages, les meilleurs étaient en 1.00.860 dans cette séance) dans la hiérarchie du moment.

Pendant la coupure, toute l'équipe fit un tour du circuit à pied que je commentais en montrant les trajectoires et insistant sur les points clés et la manière de les négocier. Ce petit exercice fut très profitable et ainsi, chacun avait une vision plus claire des endroits critiques comme le "mickey mouse" (l'escargot au cœur du circuit avait été baptisé ainsi dès le début).

Ensuite, on pu se rend compte que la tension des chaînes de transmission n'était pas une opération facile et nous décidons de laisser cela aux mécanos anglais !

À 18 h 00, début de la seconde et dernière séance d'essais libre. Tous les pilotes de l'équipe se succédèrent avant que la pluie ne transforme à nouveau la piste en patinoire. Je voulus quand même m'essayer à l'exercice et réussis trois têtes à queue en deux tours !

Fin des essais (meilleur temps de l'équipe par Bruno Leysse en 1.04.464 soit la 50e performance !) et direction l'hôtel (le Cottage à Arnage que j'avais réservé de longue date) pour tout le monde. Le dîner fut l'occasion d'un briefing pour préparer le lendemain. On décida alors de ne faire participer que les quatre plus rapides pour les essais chronos soit les deux Bruno, Thierry et moi. On fixa également le tableau de marche en 1.10 ce qui semblait raisonnable mais qui était en réalité bien trop pessimiste.

### **Les essais chrono**

Le soleil était au rendez-vous de la séance chrono du samedi

matin. Nous disposions d'une heure et nous avons décidé de la répartir entre nous à part égale d'un quart d'heure. Je m'élançais en premier mais ne fis que quelques tours avant de rentrer passer le volant à Thierry en lui disant "Je ferais mon temps tout à fait à la fin, la piste sera meilleure...".

Thierry découvrit alors que le trafic était très intense et boucla son meilleur tour en 1.03.82. Bruno Leysse pris la piste et se trouva confronter au même problème : trouver un tour clair. Son meilleur temps : 1.03.62.

Bruno Grelaud ne réussit pas mieux que 1.04.59. Il ne me restait que 10 minutes pour mieux nous classer et je pris soin de laisser passer quelques grappes de pilotes avant de produire mon effort : un premier tour clair en 1.02.859 (soit mieux que 1.03 mais pas encore terrible) puis 1.01.507 sur ma lancée !

Finale, un bon temps qui nous plaçait dans la première moitié du tableau (24<sup>e</sup> position, la pole était en 59.800) et qui nous procura une satisfaction de bonne augure avant le grand départ. Briefing des pilotes par la direction de course avant le départ et mise en place des karts en épi sur la ligne de départ. La tension commence à monter...

Je me suis équipé très tôt, y compris en mettant mon casque et je tente de me concentrer. Ma mère est venue nous supporter et sa présence ne m'aide pas beaucoup à rester serein : je préférerais être tout à fait seul en fait. C'est Thierry qui va me tenir le kart au moment du départ.

### **Un départ en épi, comme le voulait la tradition**

Trois, deux, un... partez !

Les 56 pilotes se précipitent en courant vers leurs équipiers qui tiennent le kart, moteurs démarrés et c'est l'indescriptible cohue du départ avec des changements de positions incessantes et des bagarres jusqu'à quatre pilotes de front. Comme prévu, il y a beaucoup de sortie

de route pendant les deux premiers tours et comme je le souhaitais, je fais un début de course très prudent.

Tout se passe de façon idéale puisque je réussis à éviter tous les crashes et, au bout de quelques tours je commence à prendre le rythme en tournant en 1.03 puis 1.02. Du coup ma position ne cesse de progresser passant de la 27<sup>e</sup> place à la 20<sup>e</sup> puis même à la 17<sup>e</sup> peu avant la fin de mon relais. C'est également vers la fin que je signe mon meilleur temps (qui restera le record de l'équipe tout le long des 24 heures) en 1.00.924, soit plus d'une demi-seconde de mieux qu'en qualification !

C'est qu'il fait bien plus beau et donc bien plus chaud qu'hier ou ce matin et la température de la piste rend le kart bien plus efficace, je sens nettement la différence.

Au bout de 45 minutes, le stand passe la flèche à son pilote pour lui donner l'ordre de rentrer afin de ravitailler en essence et d'être relayé par Bruno Leysse qui repart alors en 26<sup>e</sup> position. Première constatation : les arrêts sont très pénalisants (lors de notre premier ravitaillement nous avons plongé de la 17<sup>e</sup> à la 26<sup>e</sup> place) et notre tableau de marche est peut-être un peu trop timoré... En effet nous avions prévu que les premiers relais de chacun seraient de 45 minutes avec un plein d'essence à chaque arrêt puis des relais de 30 minutes avec un plein tous les deux arrêts. L'organisation nous avait prévenus que les karts pouvaient tourner 90 mn avec le plein mais cette durée nous paraissait bien trop longue pour des néophytes, d'où notre tableau de marche bien plus prudent et plus confortable.

Or, les autres équipages alignent souvent des relais d'une heure pleine avec des pleins tout aussi espacé et perdent donc moins de temps au stand. Ce choix sera l'occasion de grandes discussions au sein de l'équipe mais pour cette fois nous décidons de garder notre tableau de marche initial car cela serait trop compliqué à refaire !

Bruno tourne bien et revient en 18<sup>e</sup> position. Dans notre stand, c'est l'euphorie car nous faisons un début de course de rêve... La veille,

j'avais fixé d'être dans les vingt premiers comme objectif mais cela était perçu comme très ambitieux (y compris par moi). Et là, plus d'une heure après le départ, on faisait partie de l'élite !

Bruno devait achever son relais à 13h30 mais le stand le fit rentrer un peu avant à la faveur d'une neutralisation de la course par les commissaires (drapeaux jaunes déployés, interdiction de doubler, tout le monde au ralenti). Thierry repris le volant après que les réservoirs aient été remplis et les chaînes de transmission graissées.

À chaque retour au stand, c'est l'effervescence : sur la mezzanine, les préposés au chrono et au panneautage nous annoncent l'entrée du pilote dans la bretelle des stands, tout le monde attend le kart avec fébrilité... il se présente, on lui fait signe, il se range et tous se précipitent dessus, chacun à sa tâche. Le pilote vide le baquet rapidement tandis que son remplaçant monte à bord. Pendant ce temps, on coupe les moteurs, dévisse les bouchons de réservoirs et verse l'essence alors qu'un membre de l'équipe braque l'extincteur mis à la disposition des équipes par l'organisation.

Durant l'opération ravitaillement, un membre de l'équipe a largement le temps de pulvériser de la graisse sur les chaînes et d'en vérifier la tension. Chaque arrêt dure une bonne minute et cela nous fait rétrograder systématiquement au classement. Lorsque Thierry repart, il est 31e...

En ce début d'après midi, il y a beaucoup de monde dans notre stand : Nicolas, frère de Christophe, ma mère, Gaëlle ainsi que le frère de Jean-Christophe sont venus renforcer notre organisation. Cette équipe bis a investi la mezzanine et prend à son compte les tâches de chronométrage et panneautage que devaient assumer les pilotes. Le vieux portable à plasma (qui fait tourner le logiciel de suivi des chronos fourni par l'organisation) retrouve une seconde jeunesse dans cette ambiance de compétition mais avec le soleil, on ne voit quasiment rien sur l'écran !

Au rez-de-chaussée, dans le stand proprement dit, l'organisation

Cré-Action a mis à disposition un moniteur pour chaque équipe qui permet de suivre le classement et la progression des compétiteurs. En effet, chaque kart est équipé d'un petit boîtier émetteur qui permet son pointage tout par tour par les organisateurs. Nous connaissons donc notre classement en temps réel mais nous prenons quand même les temps manuellement pour garder un point de repère que nous transmettons à celui qui est en piste par le biais du panneau.

Certaines équipes disposent même de transmetteurs radio fixés aux casques des pilotes !

Thierry est rappelé peu avant la fin prévue de son relais pour profiter à nouveau d'une neutralisation, Bruno Grelaud prend sa place et repart 26e. Comme ses équipiers qui l'on précédé, Bruno tourne très bien et le moral de l'équipe reste au beau fixe. D'autant que le soleil brille fort et que toute pluie paraît exclue pour la journée.

Jean-Christophe doit prendre la suite de Bruno et nous décidons d'un premier aménagement à notre tableau de marche : cette fois, pas de ravitaillement en essence. Jean-Christophe va tenter d'aller au bout de son relais avec ce qui restera dans les réservoirs. Après les 45 minutes de Bruno, cela fera 1 h 30 sans refaire le plein mais, d'après nos calculs, cela devrait aller...

En fait, c'est trop juste et malgré une neutralisation au milieu de son relais, Jean-Christophe va trop consommer et va ainsi finir son relais à sec... Mais sans tomber en panne car dès qu'il senti que ses moteurs commençait à désamorcer, il rentra aux stands sans hésitation et sans prévenir !

Heureusement nous étions à cet instant en train de lui passer "la flèche" (l'ordre de rentrer au stand sur le panneau) et l'équipe était alors presque prête à l'accueillir. Au gré des relais, notre position oscillait entre la vingtième et la trentième place.

L'ambiance entre nous était très bonne en cette fin d'après-midi d'août, sur la terrasse, les pilotes qui venaient de faire leur relais se reposaient en prenant le soleil un sourire aux lèvres, heureux d'être là,

contents de leurs performances. Dans le stand, on surveillait la position de l'homme en piste en scrutant le moniteur de contrôle, on discutait encore de l'espacement des ravitaillements et de la durée des relais ainsi que du moment où il faudrait retendre les chaînes de transmission.

La course glissait tranquillement vers la soirée, les pilotes respectaient les consignes de prudence et de régularité que j'avais fixées et, jusque-là, tout allait pour le mieux. Chacun était un peu surpris du rythme qu'avait pris la course puisque tout le monde tournait entre 1.00 et 1.03 au tour, donc bien plus vite que je ne l'avais envisagé après les premiers essais. Tout le monde trouvait aussi que le trafic était vraiment gênant. Heureusement, les commissaires de pistes faisaient régner une discipline rigoureuse : malheur à celui qui doublait sous les drapeaux jaunes ou qui ne cédait pas le passage lorsqu'un drapeau bleu lui était agité sous le nez !

En cas de faute constatée, l'organisation vous rappelait aussitôt dans l'allée des stands pour un stop-and-go sans avoir le droit de passer par son stand, une punition dissuasive... Mais notre équipe n'écopa presque pas de ces arrêts obligatoires, preuve que nous nous comportions sagement. Je me souviens d'un tour où je roulais dans un paquet compact formé par tout un peloton de pilotes, nous avions à peu près le même rythme et les dépassements étaient rares. Soudain, celui qui est devant moi ralentit brusquement et les autres aussi, j'en profite pour les doubler tous jusqu'au moment où j'aperçois enfin le commissaire avec son drapeau jaune alors qu'il brandit un doigt vengeur sur moi !

En fait, je n'avais pas vu l'incident qui se trouvait sur ma gauche et que le « mur de pilotes » me cachait puisque je le doublais par la droite. Pour me disculper, je levais le bras et reprenais ma place dans le peloton tandis que les autres pilotes adressaient des gestes aux commissaires pour me soutenir. Bref, ça c'est bien terminé mais j'ai eu chaud...

Évidemment, ce que nous attendions tous, c'était la nuit. C'est pour enfin rouler de nuit que nous nous étions engagés dans cette course. Et cette attente fut récompensée par une veillée extraordinaire.

### **La magie de la nuit...**

Nos karts n'étaient pas équipés de phares et ils n'auraient pas été très utiles car le circuit Alain Prost du Mans est entouré de puissants projecteurs comme un stade de football. On peut donc rouler de nuit en toute sécurité ou presque. Mais, même avec la lumière des projecteurs, l'ambiance était tout à fait particulière car tout le tracé n'était pas également éclairé : il restait quelques zones d'ombres (mais tout de même pas d'obscurité totale).

La première fois que j'ai quitté l'allée des stands pour un relais nocturne, j'avais tout de même un peu d'appréhension car celui qui m'avait précédé n'avait pas eu le temps de me dire comment c'était... Et c'était tout simplement géant !

Tout d'abord, l'air est plus frais que pendant la journée. Cela se ressent sur la carburation, les moteurs tirent nettement mieux et ça a produit un effet quasi-dopant sur moi qui commençais à ressentir un peu de fatigue suite à cette journée déjà bien remplie. Ce qui change le plus, c'est la perspective. Comme tout ce qui entoure le circuit est plongé dans l'obscurité, l'environnement au sens large disparaît pour de bon, ne reste plus que la piste qui prend alors une dimension presque magique. Les faisceaux projetés par les projecteurs indiquent la trajectoire, c'est là qu'il faut se diriger, c'est là qu'il faut rester, c'est dans ce tunnel de lumière que l'on veut plonger. L'habituelle concentration fait place à un sentiment d'exaltation, carrément !

Piloter devient un plaisir immédiat et intense ; on enchaîne les virages dans un état d'euphorie qui vous pousse à en remettre toujours un peu plus. Ci-fait que les chronos ne sont pas très différents des temps réalisés en journée, d'autant que j'ai aussi l'impression qu'il y a moins de trafic que pendant l'après-midi (une illusion en fait).

De plus, des images spectaculaires qui n'existent pas de jour apparaissent : les pots d'échappements qui rougeoient de ceux qui vous précèdent dans la grande ligne droite, les étincelles produites par le châssis de celui qui vient de « caresser » le vibreur juste devant vous, etc. Tout cela rajoute encore à l'ambiance féerique qui prévaut dans ce cadre.

En revenant aux stands, la joie de celui qui vient de terminer son relais produit un effet terrible sur le reste de l'équipe : tout le monde est survolté et formidablement heureux d'être là. Dans le stand, le fouillis commence à être indescriptible : les affaires des pilotes jonchent le sol entre les bidons d'essences et le reste du matériel. Après mon relais, je ne songe qu'à me changer de sous-vêtements tellement ceux-ci sont mouillés de transpiration. Je me trouve un coin où je pourrais me déshabiller sans être chahuté par les autres.

Cette euphorie n'allait pas durer toute la nuit car la fatigue allait de plus en plus se faire sentir. Vers minuit, j'organisais deux navettes décalées dans le temps pour que l'ensemble de l'équipe (y compris moi) puisse repasser à l'hôtel afin que chacun puisse au moins prendre une petite douche réparatrice. Ma sœur Catherine est venue aussi nous rendre une petite visite et humer l'air de l'aventure mécanique dans cette nuit spéciale.

### **Un blessé sur la piste !**

La course continuait sans heurt : peu de casse et pas trop de sorties de piste. Le trafic restait intense et le rythme élevé. La chance était aussi de la partie puisque la pluie continuait à nous épargner. Tout semblait se dérouler sous les meilleurs auspices lorsque la course fut arrêtée à 3 h 00 du matin afin de permettre l'évacuation d'un blessé...

J'étais sur la piste au moment de l'accident et j'en fus presque témoin. À la sortie de l'escargot, dans un virage à 90°, j'ai eu l'impression fugace de voir quelqu'un allongé par terre sur le bord extérieur du virage. C'était tellement fugitif et incongru que, dans un

premier temps, je n'en ai pas cru mes yeux et j'ai pensé que j'avais confondu avec « autre chose »... Jusqu'à ce que je vois les commissaires agiter le drapeau rouge (signal d'arrêt immédiat d'une course). Il s'agissait donc bien d'un pilote qui avait été éjecté de son kart lors d'une sortie plus violente que les autres.

La direction de course a bien fait d'interrompre la course et de ne pas se contenter d'une neutralisation afin de permettre à l'ambulance d'aller chercher le blessé. Avant de faire repartir l'épreuve, le directeur de course nous fit un briefing sévère et un peu énervé afin de calmer tout le peloton. En vérité, il n'y avait rien de spécial qui avait causé cet accident, les comportements des uns et des autres étaient à peu près normaux, on ne pouvait pointer le doigt sur tel ou tel équipage plus excité et plus dangereux que les autres. C'était simplement les circonstances normales de course qui avaient débouché sur cet accident.

Bien sûr, après cela, l'ambiance en prit un sale coup. Pour la plupart des pilotes de notre équipe, c'était ici leur toute première course. Ils étaient déjà un peu effrayés par le rythme du peloton et la densité du trafic (56 équipages en même temps en piste sur un tracé d'un kilomètre, ça fait du monde !) et voilà que cet accident leur rappelait que cette activité pouvait effectivement être dangereuse...

### **Coup de pompe à l'aube**

Les cris de joie firent place aux ronflements. Vers quatre heures du matin, juste avant les toutes premières lueurs de l'aube, c'est là que se situe le moment le plus propice au « coup de pompe » et tout le monde le ressentait durement, moi plus que tous les autres. C'est que, prenant mes responsabilités de capitaine très au sérieux, je m'étais démené sans compter depuis le vendredi. Là, je commençais à sérieusement piquer du nez et l'envie de dormir, dormir vraiment, tranquillement et dans un bon lit, prenait une dimension obsédante.

Miraculeusement, tout cela s'effaçait dès les premiers tours de

roue à chaque fois qu'il fallait reprendre le volant. J'étais également particulièrement satisfait de voir que notre équipe continuait à fonctionner sans accroc même au plus fort de cette nuit : les relais s'enchaînaient sans retard, les pilotes étaient toujours prêts à assumer leurs rôles au moment clé, sans panique ni précipitation et ce parce que tout le monde respectait à la lettre la consigne de celui qui était de garde et qui gérait notre tableau de marche.

Le matin vint comme une récompense. Là aussi, l'instant était magique, le changement d'ambiance progressif et le passage d'une ambiance sombre à une ambiance laiteuse, magnifique. Avec le retour du jour, la course reprit ses droits et notre position était claire : nous naviguions autour de la 27<sup>e</sup> place à plus de 60 tours des premiers (un équipage anglais portant les couleurs de la compagnie de ferry P&O) et surtout à plus de 20 tours de l'équipage classé en 20<sup>e</sup> position, notre objectif initial. Il paraissait difficile de remonter au-delà de la 25<sup>e</sup> place car, après, les écarts étaient trop grands.

Notre kart était encore à peu près en bon état et le soleil rendait la piste à nouveau très efficace mais cela ne suffisait pas à reprendre beaucoup de terrain. C'est même l'inverse qui se produisit : au fur et à mesure de la matinée, nous glissions vers l'arrière du classement comme si tout le monde allait de plus en plus vite sauf nous !

Finalement, dans un sursaut nous avons pu sauver la 30<sup>e</sup> place mais en se bagarrant jusqu'au bout sans aucun répit. Voir enfin le drapeau à damiers sur le coup de midi fut une véritable délivrance. Oui, finalement c'est bien vrai : 24 heures, c'est long !

Trentième sur 56, le résultat était acceptable sans plus sur le plan sportif mais le plaisir avait été présent tout le long et ça, c'était bien l'aspect le plus important à nos yeux.

Le retour vers la région parisienne fut difficile car la fatigue nous terrassait tous. J'aurais volontiers laissé la place au volant de la Golf break mais ma proposition ne reçut que des ronflements comme réponse. C'est donc exténué que je roulais sur l'autoroute en faisant de

nombreuses haltes sans que cela réveille mes compagnons de ce dortoir ambulants...

Quand je retrouvais enfin ma maison et ma femme, cette dernière me déclara après coup qu'elle ne m'avait jamais vu dans un état pareil !

### **Pas de saison 1995**

Durant l'année 1995, notre équipe participa à nouveau aux 24 heures du Mans de Cré-Action mais pas moi : j'étais trop occupé par notre déménagement en Savoie. Entre-temps, pour occuper un petit break de trois jours au mois d'avril, j'avais participé à un stage de pilotage en karting sur le circuit de Salbris, un autre haut lieu du karting européen.

Le contenu du stage n'était pas très riche sur le plan pédagogique et quasiment vide sur le plan théorique. En revanche, sur le plan pratique, on n'arrêtait pas de tourner !

D'abord sur des karts 4 temps ensuite sur des karts 2 temps de compétition identiques à ceux utilisés à Bercy. J'ai fait ce stage plus pour le fun que pour replonger dans le karting mais cela me permit de maintenir mon niveau. Tout de même, une bonne partie du stage a eu lieu en conditions humides et cela me permit de découvrir encore quelques trucs de pilotage sur piste mouillée. Perfectionnements qui me seraient utiles quelque temps plus tard...

### **Retour aux 24 heures**

En 1996, notre équipe participa à nouveau aux 24 heures du Mans organisées par Cré-Action. La composition de l'équipage avait évidemment connu des fluctuations au fil des années et c'était maintenant Jean-Christophe qui assumait le rôle du capitaine. Thierry n'était plus là mais Jean-François Galano, lui aussi doté d'un bon coup de volant, le remplaçait. D'autres têtes nouvelles étaient là pour suppléer à la disparition des « anciens » tel que Philippe Haumesser qui

décida de relever le défi.

Cette fois, la pluie ne nous épargna pas et la course se déroula sous une série d'averses alternant avec des périodes de temps plus cléments où la piste avait le temps de sécher. Gaëlle, la femme de Jean-Christophe, avait pris soin de filmer une partie de la course et il est comique de voir sur la vidéo le moment où la pluie fait sa première apparition quelques heures après le départ : on voit Jean-Christophe aborder une grande courbe à droite et partir aussitôt en toupie, accompagné dans sa sortie de piste par trois ou quatre autres concurrents !

C'est que, quand la pluie commence à tomber, il faut un petit moment pour que le circuit devienne vraiment glissant. Mais quand le seuil est franchi, il devient alors presque impossible de tenir le kart sur la piste sans baisser très nettement de rythme. Sur les images, on voit Jean-Christophe se traîner et multiplier les têtes-à-queues jusqu'au moment où il décide de rentrer aux stands pour passer en pneus pluies. C'est Philippe qui prit alors le relais mais le pauvre Philippe n'était pas du tout à l'aise dans ces conditions. Il enchaîna toupies sur sorties de route jusqu'à ce que, écoeuré, il nous fasse signe de le faire rentrer.

### **Chantons sous la pluie !**

L'équipe me demanda de prendre sa suite sans attendre, ce que je fis bien volontiers. Et là, miracle, il se trouve que j'ai été particulièrement à l'aise. Durant tout mon relais, je fis un véritable festival qui nous permit de remonter un peu au classement. À ce moment-là, j'étais nettement le plus rapide en piste, doublant plusieurs concurrents à chaque tour. J'attaquais furieusement dans un état d'euphorie totale, prenant beaucoup de plaisir à faire dériver mon kart dans le grand triple gauche. Je me souviens en particulier comment je rentrais fort dans le S après la ligne de départ/arrivé : je laissais dériver mon kart en sortie de la première courbe pour aller rebondir contre le

vibreux intérieur de la seconde courbe et me retrouver ainsi en bonne position pour sortir du S...

Sur la vidéo, on voit bien que je m'amuse comme un fou mais aussi que je suis bien plus rapide que les autres à ce moment précis. Je ne sais pas vraiment à quoi attribuer cette supériorité passagère. Sans doute que l'entraînement de Salbris m'avait été effectivement profitable pour le mouillé et qu'il avait débouché sur un surcroît de confiance qui tombait à pic. C'est toujours le même mécanisme : cette confiance qui manquait à Philippe et l'empêchait de rouler correctement, m'a permis de survoler les difficultés et la concurrence alors qu'il s'agissait du même kart et des mêmes conditions de piste.

Si la confiance n'est pas avec vous, vous êtes sur la défensive, vous avez tendance à laisser passer ceux qui vous ont rejoint et, ce faisant, vous vous écartez de la bonne trajectoire et multipliez les fautes tout en étant lent. Au contraire, si la confiance vous habite, vous vous placez de vous-même dans une attitude offensive. Persuadé de rattraper celui qui vous devance, vous le rattrapez effectivement et vous le dépassez sans difficulté. Et quand vous en faites trop et que cela se finit en toupie, cette erreur vous fait rire au lieu de vous enfoncer et vous repartez de plus belle. Oui, la différence sur la piste (en terme de temps au tour) est énorme entre être en confiance ou pas...

Comme la pluie ne durait pas, nous étions continuellement confrontés à la question du choix des pneus : repasser aux slicks ou rester en gomme pluie ?

Et quand la pluie revenait, la question se posait dans l'autre sens : faut-il passer aux pluies tout de suite ou attendre que ce soit vraiment mouillé ?

C'est que cette épineuse question, simple en apparence, cachait deux problèmes : d'abord les changements prenaient bien plus de temps qu'un simple ravitaillement, il convenait donc d'éviter des changements inutiles. Ensuite, l'organisation n'avait alloué qu'un train de pneus de chaque type pour chaque équipe. La première année, nous

avons vu que les slicks encaissaient les 24 heures sans problème mais Cré-Action nous avait prévenus que les pneus pluies s'usaient très rapidement sur piste sèche. Il nous fallait donc gérer l'usure de ces gommes pour éviter de les brûler bêtement quand elles ne sont pas nécessaires et de ne plus en avoir au moment où elles seraient à nouveau indispensables...

La pluie revint franchement au beau milieu de la nuit alors que j'étais en piste. Au début, il ne s'agissait que d'un crachin qui rendait la piste grasse mais pas franchement humide. Dans ces conditions, je m'amusais bien et j'étais donc décidé à rester en slicks, persuadé que je perdais peu de temps au tour. Mais le stand voyait les choses autrement en me passa la flèche (signal de rentrée) au bout de quelques minutes !

Je tentais de rester en piste pour leur montrer que j'allais bien et qu'on pouvait me laisser poursuivre ainsi mais, rien à faire, le panneuteur me montrait la flèche à chaque tour. Mon obstination donnait le mauvais exemple : le pilote doit obéir à son stand, quoiqu'il en pense et, en tant qu'ancien capitaine, je devais être le premier à respecter les consignes à la lettre. Je m'inclinai donc mais n'en pensais pas moins.

Le matin, le problème se posait dans le sens inverse : j'étais à nouveau en piste mais cette fois équipé de pneus pluies et sur une piste qui s'asséchait de plus en plus. Comme nos pneus commençaient à être bien usés, les sculptures avaient presque disparu et je pensais que le handicap représenté par ces pneus ne pesait pas lourd face à un arrêt superflu. D'autant que le stand m'indiquait que mes temps au tour s'établissaient autour de 1.02, soit à peine à une seconde de ce que j'aurais fait avec des slicks sur une piste pas encore tout à fait sèche. Selon moi, il valait bien mieux terminer le relais ainsi et finir les pneus pluies qui ne seraient de toute façon plus utiles, vu le ciel dégagé que nous avions au-dessus de nous à ce moment-là. Mais, une fois encore, le stand m'envoya le signal de rentrée...

Il est toujours facile de critiquer les décisions de celui qui dirige

et, dans ces circonstances précises, peut-être avais-je effectivement raison. Mais ce n'est pas ainsi qu'il faut raisonner lors d'une course d'endurance. La cohésion de l'équipe est bien plus importante que la pertinence éventuelle des avis isolés. Le capitaine, ou celui qui est de garde à ce moment-là, décide et le pilote en piste doit s'exécuter. Moi aussi, lors de notre première participation, j'ai commis mon lot d'erreurs en calculant des relais trop courts...

La fin de course fut plutôt pénible : nous étions loin au classement parce que le niveau de cette course s'était encore haussé année après année alors que notre équipage n'avait pas vraiment progressé. Nous étions fatigués et Jean-François Galano ne pouvait plus piloter suite au réveil d'une douleur costale. Au moment de prendre sa place, il n'y avait carrément pas de volontaire car la direction de notre kart était particulièrement lourde<sup>27</sup> et tous les pilotes en avaient « plein les bras » (et là, c'était vraiment le cas de le dire !).

Bien que Jean-Christophe n'était pas le moins fatigué d'entre nous (et on peut comprendre pourquoi, en tout cas moi, je savais pourquoi...), c'est quand même lui qui s'est dévoué pour faire un relais supplémentaire, le dernier. Jean-Christophe leva les bras au ciel au moment de franchir la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers, il était épuisé.

Suite à cette nouvelle expérience, j'avais encore l'impression d'avoir « coché une case » et les courses de 24 heures ne présentaient alors plus l'attrait de la nouveauté et du mystérieux, il était temps de passer à autre chose...

---

<sup>27</sup> La colonne de direction était un peu vrillée ce qui provoquait cette lourdeur du volant. Sur piste mouillée, ça allait encore mais sur piste sèche, c'était vraiment sensible. Au début de la course, dans l'enthousiasme de la compétition, on s'en accommodait sans rechigner mais, au bout de 24 heures, la fatigue aidant, tout le monde en avait ras le bol de ce kart doté d'une direction de camion !



## VIII – la Porsche 911

**A**près les 24 heures du Mans karting de 1996, je ne fis plus rien dans le domaine des sports mécaniques pendant quelque temps, trop occupé par mon travail.

Et puis, je me réveillais en janvier 2000 lors d'une soirée où je lisais tranquillement le magazine « flat six » consacré aux Porsche 911 et Boxster. Tout d'un coup, j'ai dit à ma femme :

- Je vais m'acheter une 911 !
- Quand ?
- Bientôt, avant la fin du mois, enfin je vais essayer...
- Tu es devenu fou ?
- Non, au contraire, j'ai toujours eu envie de cette voiture, il est temps de réaliser ce rêve.

Et c'était vrai, la 911 est une voiture qui m'a toujours fait rêver, aussi loin que je m'en souviens. J'imaginai sillonner la N20 à son volant ou partir en week-end en Suisse avec et en charmante compagnie. Ce genre de choses quoi...

C'est que, avant de devenir un lecteur régulier de « flat six » j'avais acheté une K7 vidéo sur les 911, une sorte de documentaire/ compilation sur le thème de « la Porsche 911 à travers ses différentes générations ». Petit à petit, à travers des signes comme ce magazine ou cette K7, j'étais en pleine crise de désir de cette voiture mythique jusqu'à ce fameux soir où je pris ma décision.

Donc, je voulais une 911, certes, mais pas n'importe laquelle. Déjà je ne voulais pas de la toute dernière génération, le modèle 996 avec un moteur refroidi par eau. Non, ce que je voulais, c'est le mythe authentique : un coupé dans une forme et une couleur « normale » (pas de couleur vulgaire ou d'extensions de carrosserie déplacée) animé par un bon vieux flat six refroidit par air, à cause du bruit, bien sûr !

Ma quête ne dura pas longtemps car je trouvais presque aussitôt l'oiseau rare au garage Mont Blanc à Annecy : une belle 911 coupée, modèle 993 bleu nuit en parfait état et garantie par le concessionnaire. Ma Carrera datait de 1995, c'était une première main qui avait peu roulé puisqu'en cinq ans elle n'affichait que 20 000 kilomètres. Et je pus l'acquérir pour un prix tout à fait raisonnable. Bon, un peu plus élevé que le monospace neuf de ma femme mais bien moins cher que le dernier modèle, évidemment !

Le jour où, enfin, je pus aller la chercher (je dus patienter un bon mois avant que le concessionnaire lui fasse subir une révision de remise en route : changement des liquides, contrôle général, etc., tout ce délai parce que l'atelier était plein... Eh bien, il faut croire que c'est très demandé les Porsche de nos jours !), je l'emmenai tout en haut du Revard (la montagne qui domine Aix les Bains) pour pouvoir l'admirer au calme.

La Porsche 911 modèle 993 est une vraie réussite sur le plan esthétique : basse mais pas trop, trapue mais quand même assez longue, racée, agressive et formidablement bien campée sur des pneus qui paraissent énormes. Elle est d'une beauté simple et qui respire l'authentique. Dans sa livrée bleue nuit avec les sièges en cuir gris, aucune fausse note ne vient troubler le tableau, rien qui puisse gâcher mon plaisir visuel, rien d'outrancier ou de déplacé, pas d'aileron proéminent et absurde (l'aileron arrière ne sort qu'une fois la voiture à une certaine vitesse et il est assez discret) ou de béquet trop aigu, pas de roue trop frime ou de pot d'échappement trop voyant.

Le vendeur m'avait prévenu : il faut de 5 000 à 10 000 kilomètres pour avoir une Porsche 911 bien en main. Donc, au début, j'étais plus que prudent, guettant la moindre réaction vicieuse ou la plus petite dérobade. Mais rien, rien qu'une voiture filant comme sur rail, onctueusement mais avec une certaine autorité, même à basse vitesse.

Je mis quand même un certain temps à l'apprivoiser complètement. Par exemple, au début, je n'avais pas compris comment ouvrir le capot avant et je restais perplexe devant mes multiples tentatives infructueuses. Mais, à part ces désagréments plus risibles qu'ennuyeux, quel plaisir sur la route !

Je sais bien que, en ces temps de répression routière, il peut paraître provocateur de parler de « plaisir sur les routes », surtout quand il s'agit d'une Porsche... On a vite fait de passer pour un délinquant, trafiquant de vitesse, qui peut devenir un criminel en puissance si vous avez le malheur de croiser son chemin. Oui, je connais cet état d'esprit, il faut partie de notre époque mais je ne saurais y adhérer. Non pas que je confonde circuit de vitesse et route ouverte comme un jeune inconscient. Je connais trop la différence entre les deux et je suis conscient que, effectivement, comme le disent bien les messages de la prévention routière « la vitesse aggrave tout ». Cependant, dans un premier temps, c'est sur des routes ouvertes autour de chez moi (désertes la plupart du temps, c'est la campagne là où j'habite !) que j'ai fait vraiment connaissance avec ma 911.

Et quelle découverte !

J'étais déjà habitué aux motos puissantes puisqu'au milieu des années 1980 j'avais piloté ce qui se faisait de mieux en matière de grosses cylindrées. Je me rappelle en particulier cette Kawasaki 1000 Z2R et la surprenante puissance brute qu'elle délivrait à la demande. Petit flash-back : je suis sur la route qui mène à Pontchartrain et je croise à un bon 180 en cinquième, c'est alors que je m'aperçois que la poignée d'accélérateur est encore loin d'être au taquet (à fond)... Par curiosité, je pousse les gaz à fond et voilà que se produit l'incroyable !

C'est comme si j'avais réveillé un monstre du fond de sa tanière : le moteur se met à gronder, enfler, rugir, l'aiguille du compte-tours bondit et le guidon me tire brusquement et irrésistiblement les bras, alors que j'étais déjà à une vitesse respectable pour nombre de machines comparables... La Z2R en voulait toujours plus et elle était continuellement prête à emmener son pilote (et sa passagère !) vers des zones interdites où le vent souffle en tempête et où les bords des routes ne sont plus que des trames brouillées.

Cette moto était un obus et c'est le plus souvent des « obus » dont j'ai pu prendre le guidon avec délectation lors de cette période où j'étais essayeur pour mon émission de radio à CVS. Mais même ce passé mouvementé et encore relativement récent ne m'avait pas préparé à piloter une « supercar ». Une fois encore, j'ai été fortement et heureusement surpris.

C'est d'abord le moteur qui fait le charme d'une 911 car ce flat six a toutes les qualités : il est vif, mélodieux, élastique et plein de couple. Mais pour qu'il montre son vrai visage, il faut quand même le lui demander gentiment. Ainsi, vous pouvez circuler en ville sur un filet de gaz à 2000 Trs/mn en faisant peu de bruit. Vous pouvez passer les rapports à 4 000 Trs/mn en accélérant à peine et aller quand même à un bon rythme.

Oui, vous pouvez faire comme cela et elle ne renâclera pas car il s'agit d'une voiture à peu près polyvalente (attention au sens de mes mots, ce n'est quand même pas un break !) mais ce n'est pas ainsi que vous connaîtrez vraiment votre 911 et son moteur. Non, pour faire sortir et rugir le démon qui est caché à l'arrière, en porte-à-faux comme s'il était mis le plus à distance possible, il faut franchir 5 000 tours... Et là, il se passe des choses !

Passé 5 000 Trs/mn, tout change, le moteur passe du ronflement rauque au hurlement aigu qui semble monter sans cesse. La poussée de l'accélération devient encore plus forte, jusqu'à plaquer votre nuque contre l'appui-tête du siège et l'aiguille du compte-tours affiche un

comportement digne d'un moteur de moto avec une montée en régime qui ressemble à une envolée. La transformation est telle qu'on a du mal à garder le pied lourd sur la pédale d'accélérateur : on a tout le temps l'impression que c'est trop, même si on n'est pas encore à fond.

Vite, on se jette sur le levier de vitesse avant que cette aiguille folle plonge dans la zone rouge ; seconde/troisième d'un seul geste à la volée, comme si la main ne faisait que survoler le pommeau. Lorsqu'on relâche l'embrayage après avoir enclenché la troisième, c'est là que le plaisir est le plus fort, quand on entend les disques de l'embrayage mordre de nouveau et le moteur reprendre sa montée en puissance comme si rien n'avait changé. Évidemment, on ne peut continuer longtemps comme cela car on a déjà dépassé tous les seuils des vitesses autorisées et on évolue maintenant comme une fusée le nez pointé vers le ciel alors qu'on est sensé être sur une paisible départementale peu favorable à des débordements pareils !

Ici aussi, le vendeur m'avait prévenu : garder un œil sur votre compteur de vitesse afin de surveiller votre allure car vous serez surpris à chaque fois que vous lirez votre vitesse...

Et c'est vrai qu'on ne se rend absolument pas compte qu'on est déjà à 130 alors qu'on vient à peine de quitter un petit village ou qu'on déboule à 150 sur une suite de virages signalés comme dangereux. Au début, je me demandais pourquoi les autres automobilistes se traînaient autant alors que, en fait, c'est moi qui allais bien trop vite, sans même m'en apercevoir !

De plus, on s'habitue vite à cette puissance toujours disponible et souvent bienvenue. Un trainardos encombre la route ? Pas de problème !

Une pression un peu plus forte sur la pédale de droite et il est effacé, loin, plus de trainardos, voilà !

Cette capacité à doubler dans pratiquement n'importe quelles conditions offre un sentiment de confort et surtout de sécurité inédit. Mais la capacité d'accélération n'est encore rien à côté de l'incroyable

puissance de freinage : avec ses gros disques et ses pneus larges, cette voiture est capable de s'arrêter dans le creux de votre main, quand vous voulez, où vous voulez. Cela aussi conforte le sentiment de sécurité très fort que l'on éprouve en pilotant une 911. D'autant que la tenue de route est à la hauteur du reste : un train avant très précis, répondant à la moindre sollicitation et un train arrière soudé à la route quelles que soient les circonstances, même sur sol bosselé. Même la tenue de cap à haute vitesse, considéré comme un défaut des générations précédentes des 911, est irréprochable sur la 993.

Une supercar, c'est l'impression que laisse cette Porsche quand on l'essaye sur des routes ordinaires ou qu'on croise sur l'autoroute : aucune autre voiture n'est à la hauteur, ne paraît être aussi docile, aussi utilisable et aussi performante tout à la fois, le tout dans un confort surprenant. Un an après, j'ai eu l'occasion d'essayer une 996 (le dernier modèle, l'ultime évolution de la lignée des 911) et j'ai été lourdement déçu !

Par rapport à ma voiture<sup>28</sup>, c'est le jour et la nuit. La 911 a dérivé vers toujours plus de confort et d'aide à la conduite mais au prix d'un alourdissement qui gomme tout le caractère. Et ce en dépit de l'accroissement de la puissance du moteur devenu lui aussi bien silencieux, comme si la discrétion était désormais obligatoire. Certes, le guidage par GPS peut être utile dans quelques cas mais je n'ai que faire du radar qui bipe selon la distance de l'obstacle quand on enclenche la marche arrière... Si j'étais sensible à ce genre de gadget absurde, je serais un client potentiel pour une Mercedes, pas pour une Porsche !

Bref, la 993 est bien la 911 idéale pour moi et j'étais parfaitement heureux de mon acquisition pendant que je faisais les 5 000 à 10 000 kilomètres nécessaires à sa prise en main complète. Oui, je me suis mis à aimer cette voiture et j'ai décidé que j'allais la garder longtemps. Avec

---

<sup>28</sup> Ce chapitre a été rédigé en 2002. Aujourd'hui, je n'ai plus cette 993 mais, à la place, j'ai une Porsche Cayman qui n'est pas mal non plus...

elle, le plaisir pouvait prendre de multiples formes, pas seulement aller vite, comme écouter (fort, ma 911 est équipée d'une très bonne sono, en prime !) *Slave to love* de Brian Ferry avec le toit ouvrant ouvert.

Mais on n'achète pas ce genre d'auto pour simplement amener ses enfants à l'école<sup>29</sup> il était temps de voir comment la 911 se comportait sur un circuit !

Je savais déjà que tout est différent sur un circuit et j'avais encore pu le vérifier quelques années auparavant en pilotant une Yamaha 750 FZR sur le circuit Carole (au nord de Paris, dans la zone de Roissy). Sur ce petit circuit j'avais été très surpris de mettre en défaut la garde au sol de la Yamaha qui était pourtant une machine sportive qu'il était difficile de faire « racler » sur route normale. Là, à chaque virage, je posais tout par terre dans des grandes gerbes d'étincelles sans pourtant chercher à le faire et alors que je n'étais jamais arrivé à la faire frotter ailleurs.

C'est que, sur circuit, la perspective change et les possibilités suivent. Un circuit est un endroit fait pour aller vite et où, justement, on ne ressent pas la sensation de vitesse. Il faut aller vraiment très vite pour se dire « ouah, ça va vite ». En abordant des virages comme jamais on ne le ferait sur routes ouvertes, on a encore l'impression de se traîner. Non, pour sentir quelque chose sur la piste il faut tout de suite aller à la limite...

C'est ainsi que j'ai pris le chemin du circuit du Laquais un beau matin. Le Laquais est un circuit court mais au tracé intéressant. De plus, il est situé entre Lyon et Chambéry, donc pas très loin de chez moi. En fait, c'est même le seul circuit automobile de la région Rhône-Alpes qui est désespérément pauvre sur ce plan en dehors des circuits de karting.

## La 911 sur la piste

---

<sup>29</sup> La 911 coupé est une « petite » voiture et les places arrières ne peuvent accueillir que des enfants pas trop grands... ça tombe bien, les miens sont encore jeunes et mes trois fils (Quentin, 11 ans, Valentin, 9 ans et Damien, 4 ans à l'époque où j'écris ces lignes) aiment tous « la Porsche » !

Donc, je louais la piste pour une matinée afin de pouvoir tourner tranquillement et jusqu'à plus soif avec ma 911. Le vendeur m'avait assuré que c'était une voiture capable de tourner sur circuit et quelle y était à l'aise. Simplement, il fallait veiller à ne pas enchaîner trop de tours à la fois pour permettre aux pneus et aux freins de refroidir.

C'est vrai que la 911 est capable de tourner honorablement sur un circuit. En revanche, dire qu'elle y est à l'aise telle quelle est un peu abusif. Tout est dans la nuance ; la 911 est une voiture réellement polyvalente dans la mesure où elle va être capable de tracer aussi bien sur autoroute que sur petites routes ou même, cas extrême, sur un circuit. Passer d'un contexte à l'autre ne se fera pas avec un égal bonheur mais c'est possible.

La plupart des voitures « normales » souffrent terriblement quand on les pose sur une piste. On voit alors tout de suite quelles ne sont pas faites pour cela alors que la Porsche passe l'examen sans trop grimacer. Fin 2000, j'ai eu l'occasion de piloter une Ferrari 360 Modéna préparée spécialement pour le Challenge Ferrari ainsi qu'une Modéna de série, le tout sur le circuit du Luc (je reviendrais plus loin sur cet épisode dans cet ouvrage) et là, c'est le contraire : autant la Modéna (surtout le modèle « Challenge ») est relativement à l'aise sur la piste (sans être pour autant une « vraie » voiture de course), autant je n'imaginais pas la conduire en ville ou sur une petite route cabossée !

La Porsche elle, est capable de passer de l'un à l'autre sans être ridicule sur la piste ou trop pataude dans une rue de village et cette dualité est unique. Une autre caractéristique qui rend la 911 unique c'est la puissance et l'endurance de ses freins. Sur les autres voitures de série, les freins surchauffés s'évanouissent au bout de quelques tours de circuits, alors que la 911 est capable d'encaisser ce traitement inhabituel sans broncher. Mais même avec cet ensemble de qualités exceptionnel, la 911 de série n'est tout de même pas une voiture de course, elle en est même loin...

C'est en essayant la 911 sur le circuit du Laquais que j'ai compris

l'énorme écart qu'il pouvait y avoir entre une voiture de série, même à caractère sportif comme la Porsche Carrera, et une voiture de course, une vraie. Sur le tracé du Laquais, la « supercar » qui m'avait tant impressionné s'était comme évaporée !

Les accélérations me paraissaient fades, le freinage pénible avec l'ABS qui se déclenchait beaucoup trop tôt et la tenue de route bien moins bonne que d'habitude. Pour une fois, je sentais nettement le roulis avec la caisse qui se balançait lourdement d'un côté ou de l'autre selon le virage alors que jamais auparavant je n'avais pu le déceler sur les routes de montagnes, même en attaquant.

J'étais loin du pilotage sur des rails que j'avais pu goûter auparavant et qui m'avait persuadé que les limites de la 911 étaient encore loin des miennes. Là, c'est bien simple, en une matinée, j'ai fait pas moins de six têtes-à-queues !

Je comprenais mieux pourquoi il fallait des milliers de kilomètres avant de prétendre maîtriser une 911. J'avais souvent lu dans le magazine Auto-Hebdo que la 911 présentait un comportement délicat avec un effet « sac à dos » dû au moteur en porte-à-faux arrière, mais je n'avais encore rien senti de semblable. Jusqu'au moment où j'ai commencé à tourner sur le Laquais...

Avant de me lancer dans ma première série de tours, j'avais respecté à la lettre la consigne des gérants du circuit et j'avais pris la précaution de mettre un casque tout en bouclant ma ceinture. Le port du casque obligatoire me paraissait bien superflu : avec la ceinture bouclée, cela suffisait bien, non ?

Non, justement. Lors du premier de mes six têtes-à-queues, je perdais complètement le contrôle de ma voiture qui partit dans une série de 360 pendant que j'étais ballotté dans tous les sens. Ma tête heurtant même violemment les bords de l'habitacle pendant ce temps. Voilà donc pourquoi il fallait un casque pensais-je à ce moment-là...

Avant de comprendre le « mode d'emploi » de la 911 sur circuit, je me suis retrouvé plusieurs fois dans une situation de perte de

contrôle totale, encore heureux que le circuit du Laquais est bordé de grands dégagements herbeux. À chacune de mes sorties de piste, je pus repartir sans rien avoir touché et sans avoir abîmé ma voiture mais à la fin de la séance elle était maculée de boue avec des traces jusqu'au toit !

J'avais également bien labouré les bords du circuit. Mais, plutôt que de me mettre dehors à grands coups de pieds en me traitant de fou et d'imbécile, les gérants du circuit et Noël en particulier entreprirent de m'expliquer que je m'y prenais mal. On s'en serait douté... « Tu rentres trop fort sur les freins, tu accélères trop tôt et trop fort en sortie et surtout tu surrégais quand elle décroche... ». C'est surtout dans cette réaction trop forte et trop ample que se situait ma principale erreur.

Dans ma volonté farouche d'éviter le tête-à-queue, je contrebraquais aussitôt que je sentais la moindre glissade du train arrière. Mais je le faisais trop brusquement et avec un mouvement trop prononcé. En allant au-delà de la correction nécessaire, je provoquais alors une réaction parasite qui faisait que la 911 embarquait alors dans l'autre sens avant que j'ai eu le temps de m'en rendre compte. C'est ainsi que je « perdais » ma voiture dans une série de boucles aussi spectaculaires que désordonnées.

La clé, c'était plutôt d'ouvrir le volant légèrement pour contrecarrer un peu la glissade et la stopper mais sans plus pour ne pas briser l'équilibre fragile d'une voiture de plus d'une tonne glissant sur ses quatre roues.

### **Le monde unique d'une voiture de course**

Quand on parle de « voiture de course » il y a tout de suite une notion qui vient troubler la perception des choses et c'est le mot « voiture ». L'emploi du mot voiture dans le vocable « voiture de course » fausse tout. Il fait penser qu'une voiture de course est, somme toute, voisine ou cousine éloignée d'une voiture ordinaire... Or, une

vraie voiture de course est un engin qui est terriblement éloigné du véhicule que nous utilisons tous sur routes ouvertes.

Une véritable voiture de course c'est avant tout une machine conçue et fabriquée spécifiquement pour aller vite sur un circuit et ce pendant un temps limité. Colin Chapman (le génial créateur des Lotus) disait même qu'une voiture de course bien conçue « doit tomber en morceau aussitôt l'arrivée franchie ! »...

Point, rien d'autre, les questions telles que le confort sont complètement secondaires, seule la recherche de la performance est vraiment approfondie. En fait, c'est même pire que cela parce que le confort en particulier est même combattu de façon à ce que les informations (des vibrations principalement) envoyées par le châssis vers le pilote ne soient pas brouillées ou amoindries. Une voiture de course est donc bien plus éloignée d'une voiture ordinaire que ne l'est un vélo de randonnée d'un vélo utilisé par les coureurs du Tour de France.

Pour situer le niveau des différences, je vous propose de faire un parallèle entre trois « voitures » : celle de ma femme (une monospace familiale), la mienne de tous les jours (une Porsche 911 Carrera) et enfin une monoplace Arcobaleno, celle que j'ai utilisée lors du challenge du même nom en 2001 (voir plus loin dans cet ouvrage). Déjà, il y a un monde entre le monospace et la Porsche et pourtant, ces deux-là ont bien plus en commun qu'entre la Porsche et l'Arcobaleno.

### **Prendre place à bord**

Pour commencer, montons dans le monospace de Murielle. Oui, parce que dans une voiture pareille, il faut « monter » pour prendre place à bord tellement le siège est placé haut par rapport au sol. Une fois en place, c'est sûr que l'on a un point de vue « élevé » et qu'on peut avoir la sensation de dominer la route et le reste de la circulation, un peu comme dans les 4X4 monstrueux qui sont tellement en vogue depuis quelques années (hélas !). Prenons place dans ma Porsche maintenant.

Là, il faudrait plutôt « descendre » dans l'habitacle en prenant soin de plier son corps pour passer sous le toit tellement le siège est situé bas par rapport au sol. Une fois assis, la porte restée ouverte, on peut presque poser la main à plat par terre sur la route !

Si on peut dire qu'on monte dans le monospace et qu'on descend dans la Porsche, il est juste de dire qu'on se « glisse » dans l'Arcobaleno. En effet, cette monoplace (comme toutes les autres monoplaces modernes) propose un habitacle réduit à un tunnel dans lequel on doit adopter une position semi-allongée, les jambes à plat. Pour parvenir à se glisser dans ce tunnel étroit et dont l'ouverture vers le haut est réduite, il faut d'abord placer ses deux pieds au fond du baquet et, en se tenant avec les mains sur les bords du cockpit, faire glisser ses talons jusqu'à ce que les fesses touchent le fond. Les pieds doivent alors être au contact du pédalier. Si vous le sentez, voilà, vous êtes arrivés !

### **Le confort de l'habitacle**

Dans le monospace, on a beaucoup d'espace pour soi et même autour de soi. Les montants de pare-brise sont éloignés et on se sent un peu seul, pas maintenu au milieu de tout ce vide. Dans la Porsche au contraire, l'atmosphère est plus confinée, la structure de la voiture est beaucoup plus proche de vous, le siège est bien plus enveloppant et on se sent maintenu ce qui est rassurant. Les sièges de velours de la monospace sont presque aussi confortables que des fauteuils de salon mais les sièges en cuir de la Porsche ne sont pas mal non plus car ils maintiennent mieux le dos.

Dans l'Arcobaleno, le siège est réduit à une forme en résine que vous avez moulée directement en s'asseyant dessus au moment où votre équipe versait les produits destinés à durcir la résine et à fixer ainsi la forme définitive. Le « siège » qui en résulte vous est donc propre, il ne convient qu'à vous et c'est comme cela qu'on met l'habitacle à vos dimensions. Aucun autre réglage possible : on ne

déplace pas le pédalier (fixe), on n'avance pas le siège (il n'existe pas !), on se positionne une fois pour toutes grâce aux formes du baquet. Le « siège » baquet n'est pas rembourré, il ne présente aucune élasticité et pourtant, il n'est pas aussi inconfortable qu'on pourrait le penser. On est même plutôt bien, étroitement maintenu dans cet habitacle qui semble se refermer sur vous comme les bords d'une plante carnivore !

Les jambes sont presque tendues, les talons reposent sur le bord inférieur du pédalier. Il n'y a presque pas de place pour remuer ses genoux ou ses coudes (et, de toute façon, on ne souhaite pas les remuer car ils iraient se cogner aux tubes ou aux parois de la coque et on aurait vite des bleus...), même les épaules sont bordées par les flancs du cockpit.

### **Boucler sa ceinture**

La monospace est équipé de ceinture à enrouleur qu'on attrape facilement d'une main et qu'on boucle sans même y penser. Même type de ceinture dans la Porsche mais plus difficile à attraper. Peu de différences sur ce plan finalement.

Dans l'Arcobaleno, il n'y pas de ceintures à enrouleurs. À la place, il y a un gros harnais en quatre parties que le pilote ne peut boucler seul. D'ailleurs, le pilote n'essaye même pas de boucler son harnais, un mécano musclé est là pour cela. Donc, le préposé au harnais se met à califourchon sur le haut du cockpit de la voiture et attrape les deux parties inférieures du harnais avant même que le pilote ne pose ses pieds dans le baquet. Une fois que le pilote a posé ses fesses au fond du baquet, le mécano entreprend de boucler les bretelles transversales du harnais qui se réunissent au niveau du bas-ventre du pilote. C'est une opération difficile car cette ceinture est pré réglée très, très serrée, le pilote doit donc rentrer son ventre et retenir son souffle tant que le mécano n'a pas réussi à verrouiller les deux parties.

Une fois la partie transversale bouclée, on passe aux bretelles

longitudinales qui sont fixées au châssis de part et d'autre du cou du pilote, juste au-dessus des épaules. Le mécano enclenche les boucles dans la grosse prise centrale et serre ensuite les bretelles jusqu'à ce que le pilote lui fasse signe que c'est OK. Généralement, on demande que cela soit serré jusqu'à sentir les bretelles cisailer les épaules. Non par masochisme mais parce que plus c'est serré, mieux on se sentira quand on va rouler. Il ne s'agit pas seulement de faire mieux corps avec le cockpit grâce au harnais et ainsi de mieux ressentir les informations que la monoplace envoie en direct sur son comportement et ses réactions, il s'agit aussi et surtout de ne pas être ballotté comme un sac au gré des virages et des freinages...

### **Les commandes**

Une fois qu'on est à bord et ceinture bouclée, intéressons-nous aux commandes, principalement le volant, le levier de vitesse et le tableau de bord.

Avec la monoplace, ce qui frappe, c'est la taille du volant (38 cm de diamètre) et son inclinaison. L'écart entre le volant et le levier de vitesse est de 30 centimètres, c'est beaucoup, le levier lui-même fait 22 cm de longueur, c'est pas mal. La Porsche est finalement assez proche de la monoplace puisque le volant est presque aussi grand (37 cm de diamètre), le levier de vitesse est plus court (17 cm) est moins distant du volant (20 cm d'écart) mais pas tant que cela.

Une fois encore, c'est dans la monoplace que les dimensions changent radicalement : le volant est rectangulaire, ouvert vers le haut et ne fait que 20 cm de « diamètre ». Le levier de vitesse ne fait que dix cm de haut et il est distant de la branche droite du volant de seulement douze cm.

Le tableau de bord du monoplace est encombré de multiples cadrans et indicateurs, le volant est cerné de nombreuses commandes avec même un levier pour changer les programmes ou le volume de l'autoradio !

Le tableau de bord de la Porsche s'articule autour du gros compte-tours central indiquant le régime moteur mais les cadrans et boutons sont presque aussi nombreux que dans le monospace puisqu'ici aussi on retrouve autoradio, climatisation, vitesse des essuie-glaces, etc.

Dans l'Arcobaleno, le tableau de bord est encore plus petit que le volant mais nettement plus coloré, un vrai sapin de Noël !

C'est que tous les cadrans et indicateurs ont été remplacés par une batterie de voyants et de diodes lumineuses, même et y compris pour le régime moteur. Verts, jaunes, oranges et rouges, les diodes s'allument les unes après les autres ou simultanément pour vous donner les températures, d'eau, d'huile, la vitesse enclenchée ou le régime moteur. En pratique, on n'y porte peu d'attention puisqu'on passe les vitesses à l'oreille (c'est la variation dans le chant du moteur qui indique quand il est temps de passer au rapport supérieur) et qu'on ne remarque les autres voyants que lorsqu'ils passent au rouge (températures d'eau ou d'huile, niveau d'huile, etc.).

### **Démarrer le moteur**

Dans le cas de la monospace, démarrer le moteur se fait classiquement : en tournant la clé. Comme ce n'est pas un diesel (j'ai horreur de l'odeur de mazout et du bruit horrible de ces affreux moteurs) mais plutôt un moteur essence/GPL, il n'y a pas de temps de préchauffage ou autre contrainte. En revanche, il faut vraiment tendre l'oreille pour entendre le moteur une fois celui-ci lancé tellement il est silencieux.

Sur la Porsche, la clé de contact est à gauche, déjà, ça surprend. Ensuite, il faut que l'antidémarrage soit désactivé (et je ne vous dirais pas comment...) et enfin on peut démarrer le flat six qui rugit avec son cri rauque dès la première sollicitation.

Sur Arcobaleno, pas de clé de contact !

Il suffit de basculer un interrupteur pour alimenter le tableau de

bord et mettre en marche la pompe à essence. Ensuite, il suffit de presser un gros bouton et le démarreur lance les quatre cylindres sans trop de problème. Mais ce n'est pas encore fini, il faut faire chauffer un peu la mécanique avant de s'élancer.

### **Premier roulage**

Pas de problème particulier pour faire s'ébrouer le monospace, toutes les commandes sont douces et cette voiture est très docile. Pour caler, il faut vraiment le faire exprès. Bien que l'encombrement de la voiture soit important, les manœuvres à basse vitesse sont faciles.

Pour la Porsche, ce n'est déjà pas la même chose ; les commandes paraissent dures (viriles !) mais cette impression s'estompe dès qu'on roule. Malgré tout, il faut déjà faire un peu plus attention pour démarrer et donner plus de régime tout en faisant cirer l'embrayage, mais bon, c'est un coup que l'on prend vite. La 911 n'aime pas trop les manœuvres à basse vitesse et faire un créneau en ville n'est pas son truc...

Avec l'Arcobaleno, démarrer est déjà une première épreuve !

Rien que pour passer la première, à froid, il ne faut pas le faire au ralenti sous peine d'étouffer le moteur une fois sur deux. Pour décoller la voiture afin de sortir des stands par exemple, il faut monter le régime moteur et faire cirer longuement l'embrayage tout en évitant de trop braquer avec le volant. Le rayon de braquage est très limité ce qui rend les manœuvres à basse vitesse quasiment exclues.

### **Le passage des bosses**

Le monospace est, des trois, celui qui se comporte le mieux sur les revêtements bosselés et ce n'est pas étonnant : il est doté de suspensions souples et à grands débattements.

Ce confort remarquable se paye sur le plan de la tenue de route comme nous le verrons plus loin.

La Porsche n'est pas trop à l'aise sur les bosses car ses

suspensions sont bien plus raides que celles du monospace, elles offrent également un plus faible débattement. Cependant, le bilan est bien meilleur qu'il n'y paraît et, même si on est un peu secoué quand la route est très dégradée, le modèle 993 est vraiment très confortable pour une voiture sportive.

On ne peut pas en dire autant de la monoplace, les bosses sont ses ennemis et les suspensions sont tellement raides que l'Arcobelano peut même décoller et rebondir si on passe sur une portion de piste trop cahoteuse. Le confort est donc nul mais cela peut se comprendre : il n'est pas recherché du tout !

### **Accélération et sensation de vitesse**

Toute la différence entre nos trois engins se fait au niveau du poids avec le rapport poids/puissance et l'influence de l'inertie sur le comportement. Voici les rapports poids/puissance de nos trois engins :

- La monospace (traction avant) : 1 780 Kgs (à vide) pour 115 Ch soit 15 kg par Ch.
- La Carrera (propulsion) : 1 370 Kgs (à vide) pour 272 Ch soit 5 kg par Ch.
- L'Arcobaleno (propulsion) : 375 kg (à vide) pour 148 Ch soit 2,5 kg par Ch.

En comparant les chiffres, on s'aperçoit que le ratio de la Porsche 911 est trois fois plus favorable que celui de la monospace (qui frôle les deux tonnes avec un moteur modeste), pas étonnant que la Porsche accélère si fort !

Mais ce n'est encore rien si on prend en considération le ratio de la petite monoplace Arcobaleno : carrément deux fois mieux que la 911... Soit un rapport poids/puissance qu'on ne retrouve pas sur une voiture de série, même sur les supercars les plus coûteuses et les plus exotiques. Mais ce n'est pas tant sur l'accélération que le poids « pèse le

plus lourd » si je puis me permettre ; chaque kilo au-dessus de la tonne se ressent fortement dans toutes les phases du comportement routier, ajoute de l'inertie, réduit la réactivité, amplifie les écarts, fait chauffer encore plus les freins et les pneus.

Et là encore, la monoplace creuse l'écart avec la Porsche en étant 3,6 fois plus légère (surtout l'Arcobaleno qui doit être ce qui se fait de plus léger actuellement. Par comparaison, une F1 avoue 515 kg sur la bascule à vide... ) !

C'est vraiment ici qu'on se rend compte qu'aucune comparaison réaliste n'est possible. Pour achever de vous fixer les idées sur ce fameux rapport/poids puissance, examinons celui d'un kart de compétition (un vrai donc !). Avec son pilote, un kart de type Nationale 1 avec un moteur de 100 cm<sup>3</sup> (développant environ 30 ch.) va peser environ 60 kg (à vide, soit 130 kg avec le pilote) ce qui nous fait un ratio de 4,3 kg par ch., soit un peu mieux que la Porsche mais quand même moins bien que L'Arcobaleno.

## **Sensations**

Sur le plan des sensations, c'est vraiment le monospace qui arrive en tête dans une catégorie bien particulière : l'absence de sensation !

En effet, la mollesse des suspensions, le filtrage des bruits, la position de conduite font qu'on s'endort à son volant (mou lui aussi, comme le reste). Même à fond de train sur l'autoroute, on ne ressent rien. La seule façon d'avoir une idée de la vitesse, c'est de regarder le compteur. Du coup, on a plutôt tendance à se traîner et c'est mieux ainsi : c'est l'allure qui convient à cette grosse boîte.

Dans la 911, les sensations ne sont pas [trop] filtrées et, si on va vraiment vite, on s'en rend compte. Toutefois, il faut aller au-delà de 200 Km/h pour que la sensation de vitesse commence à être bien présente. Elle devient vraiment forte au-dessus de 250 et tout à fait exceptionnelle quand on est à fond (autour de 270 Km/h). Car, après

250, chaque tranche de 5 km/h gagné compte double !

Sur l'Arcobaleno, il faut soit être dans une grande courbe, soit à fond de cinq pour ressentir vraiment la sensation de vitesse autrement la concentration prend le dessus et on ne prête pas attention à ça. Sur une longue ligne droite, bien lancée, l'Arcobaleno va atteindre 230 km/h ce qui fait déjà beaucoup pour un si petit engin. À cette vitesse, la tenue de cap n'est très bonne et l'Arcobaleno a tendance à « chercher son chemin » en zigzaguant un peu, le pilote doit alors corriger sans cesse du volant, ce qui n'est pas très confortable et occupe bien l'esprit, au détriment de la sensation de vitesse pure qui n'est vraiment forte qu'au moment de freiner...

### **Freinage**

Le freinage justement, parlons-en car c'est une des clés d'un pilotage efficace. Une fois encore, le poids joue ici un rôle capital : une voiture de presque deux tonnes va demander beaucoup plus d'énergie pour passer de 150 à 50 km/h (énergie qui va être transformée en chaleur par le frottement des freins) que la même si elle faisait 900 kg (le poids des prototypes des 24 heures du Mans).

De plus, la conception des automobiles modernes (liée à leur domaine d'usage) va encore plus creuser le fossé entre voitures de série et voitures de course. En effet, entre les deux types, les plaquettes de freins sont très différentes, car elles ont été conçues pour être efficaces immédiatement sur la voiture de série. Mais, ce faisant, elles ne résistent pas à un usage intensif (la surchauffe intervient rapidement). C'est tout à fait normal d'avoir fait ce choix : imagine-t-on une seconde qu'on recommande au conducteur de tous les jours de laisser son pied sur la pédale de freins, surtout après avoir démarré, afin que les plaquettes lèchent légèrement les disques et ainsi « restent en température idéale » ?

Absurde et irréaliste.

En revanche, c'est une contrainte tout à fait acceptable dans le

cas d'une voiture de course. Le pilote fait chauffer sa monture pendant le tour de formation qui précède toujours une épreuve et cela concerne aussi et surtout les freins. Ceux-ci, lors de la toute première sollicitation, ne répondent presque pas, comme si la surface des disques était « glacée ». C'est donc pendant tout le tour de formation qu'on s'efforce de chauffer ces plaquettes qui sont composées d'une matière particulièrement dure pour tenir le coup pendant toute la course sans flancher.

Revenons à nos voitures. Lors d'un freinage appuyé, le monospace va piquer du nez de façon très accentuée ce qui va limiter sa stabilité. L'ABS va aussi se déclencher assez rapidement si votre freinage est très énergique. Le feeling de la pédale de frein est comme tout le reste : mou. Bref, c'est passable sans plus.

Avec la 911, on entre dans un de ses gros points forts : les freins sont d'une dimension inhabituelle, les quatre disques sont perforés en surface et les étriers de freins sont énormes, bien visibles à travers les roues en alliage. Lors d'un freinage énergique, la Carrera ne plonge pas du nez pour aller s'enfoncer sous la route mais reste bien appuyé sur ses pneus. L'ABS ne se déclenche que sur sol glissant et, de ce fait, n'est pas trop gênant (sur route ordinaire tout du moins, sur circuit, c'est une autre histoire...). Voyons la monoplace maintenant...

Tout d'abord il faut savoir que le freinage est le geste le plus « physique » du pilotage : à l'abord d'un gros freinage, on se prépare mentalement à ce qui va arriver, on repère visuellement le point où l'on va entamer le freinage et on se met en tête l'endroit où l'on veut le finir ainsi que la trajectoire prévue pendant cette opération (une tangente très tendue la plupart du temps). L'ensemble de ces éléments s'apparente au « chargement d'un programme » mais il y a un peu de ça. Toutefois, la préparation mentale ne suffit pas pour un freinage, il faut aussi se tenir prêt physiquement. Car l'entame d'un freinage, le moment où l'on commence à appuyer vraiment sur la pédale de freins n'est pas un geste doux et lent, c'est au contraire un geste vif, brutal

(soit juste après l'amorce qui elle ne doit pas être trop brutale), le plus « sauvage » possible !

Et pour le réussir avec toute la force nécessaire, il faut s'y préparer, se convaincre qu'on peut le faire sinon, on passe à côté et on ne met pas la force requise et on arrive trop vite dans le virage (ou alors, on freine un peu plus tôt et, dans les deux cas, ça ne va pas).

Bref, tout ça pour dire que le freinage est vraiment un moment spécial et voilà comment on le vit à bord de l'Arcobaleno : allongé dans le cockpit, on tend brusquement la jambe droite pour appuyer sur la pédale de frein le plus fort possible, la pédale est dure et n'offre pratiquement aucun débattement (dans le cas contraire, on dit que « la pédale est longue » et il faut purger le circuit de freinage). Dès que les étriers mordent les disques, le transfert de masse s'opère sur le train avant et donne un surcroît d'adhérence aux roues empêchant le blocage malgré l'intensité du ralentissement qui est imposé. Alors que votre jambe est tendue à se rompre, le corps se tasse dans le baquet pour encaisser l'effet de transfert vers l'avant qui est très puissant et les bretelles du harnais s'incrustent dans vos épaules. Évidemment, pendant toute cette phase, le pilote retient sa respiration afin que le corps reste bien contracté sous l'effort.

La monoplace est écrasée sur ses suspensions mais sans pour autant adopter une attitude trop « piquée », le fond de la coque racle par moments sur la piste, on sent très nettement dans les fesses ces à-coups de talonnage sur les bosses.

L'efficacité au freinage est vraiment très importante pour une monoplace, cela se mesure à la puissance du freinage et à la stabilité pendant la décélération. Fondamentalement, on n'est jamais satisfait du freinage de sa machine, soit il n'est pas assez puissant, soit les roues (avants ou arrières selon la répartition) bloquent trop tôt.

Sur l'Arcobaleno, le freinage est évidemment bien plus puissant et efficace que sur la 911 (qui est déjà très impressionnant) puisque ce sont quasiment les mêmes freins qui sont utilisés (ou presque) pour un

poids bien plus réduit.

### **Tenue de route**

La tenue de route d'un véhicule à quatre roues va dépendre de plusieurs paramètres : le poids (une fois encore) ainsi que sa répartition, la hauteur du centre de gravité, la souplesse des suspensions et leurs accords et enfin bien sûr, des pneus.

Comme pour les freins, il y a une contradiction totale dans la conception d'un pneu destiné à une voiture de série ou même sportive et d'un pneu destiné à une machine de course. En effet, les pneus « ordinaires » sont conçus pour être efficaces tout de suite, à froid mais ne résistent pas à un usage intensif (où ils surchauffent rapidement ce qui provoque une perte d'efficacité et surtout une usure extrêmement rapide).

Alors que le pneu de course n'est utilisable qu'une fois monté en température et résiste bien à la surchauffe (dans le cadre de certaines limites tout de même). Là aussi, c'est le tour de formation qui est employé pour « faire chauffer la gomme » et c'est pour cela que l'on voit les pilotes zigzaguer à faible vitesse sur tous les circuits du monde avant le coup d'envoi.

Bon, ceci dit, sur le plan de la tenue de route, c'est la monospace qui a tout faux et là, le confort se paye au prix fort dès qu'on attaque un peu (sur une route de montagne par exemple, je n'imagine même pas d'amener cette « fourgonnette » sur un circuit, c'est que ma femme en besoin tous les jours !), le tableau devient vite lamentable : la prise de roulis est nette, les pneus hurlent en se tordant et la voiture glisse du train avant (et ce à cause de répartition du poids qui est, dans le cas de la plupart des tractions avant, tout à l'avant).

Inutile de torturer plus longtemps cette pauvre voiture familiale, retour à des allures de retraités, il n'y a que cela qu'elle sait faire.

C'est là qu'on voit que la Porsche offre vraiment le meilleur compromis : pas ridicule sur le plan confort, elle est carrément

extraordinaire sur le plan de la tenue de route sur routes ouvertes (même si le bilan est moins fameux sur circuit). La prise de roulis est très réduite, la précision de conduite paraît totale, l'adhérence très élevée et le comportement très sain (elle glisse de l'arrière quand on la pousse un peu mais c'est dû à sa répartition des masses un peu spéciale et propre aux 911...).

Reste la monoplace. La tenue de route de l'Arcobaleno est son grand point fort même si la tenue de cap peut paraître parfois hésitante en ligne droite à haute vitesse. L'adhérence latérale est très forte, la prise de roulis est nulle et le comportement est souvent neutre avec une tendance à la glisse très progressive et donc facile à rattraper. Pour situer les choses, sur un même enchaînement de virages, la Porsche pourra passer presque deux fois plus vite que la monoplace mais la monoplace fera encore mieux et sans doute dans les mêmes proportions.

Pour expliquer une pareille supériorité et illustrer encore tout ce qui sépare les trois véhicules, examinons un dernier chiffre ; celui de la garde au sol (l'écart entre le bas de caisse et le bitume) :

- Garde au sol monoplace = 23 cm
- Garde au sol de la Porsche = 14 cm
- Garde au sol de l'Arcobaleno = 5 cm

La monoplace est haute sur patte et ça se traduit dans les chiffres : 23 cm, ce n'est pas rien !

La Porsche frôle le sol puisqu'elle se contente de 14 cm, presque deux fois moins mais c'est encore trop pour la monoplace qui se contente de 5 petits cm, soit à peine plus que la paume de la main !

Cette faible hauteur est gage d'un centre de gravité placé très bas et cela permet de neutraliser la tendance au roulis. Mais elle implique aussi d'avoir de faibles débattements de suspension afin d'éviter de trop talonner (toucher le sol avec le fond du châssis lors du passage des

bosses ou aux freinages). Une valeur de garde au sol impossible à tenir pour une voiture de série qui doit pouvoir circuler en ville, franchir des inégalités de revêtement voire même se garer sur un trottoir... Essayez donc de rouler en ville avec une Arcobaleno, cela doit être pire que de tourner sur un circuit avec un monospace !

Voilà comment une voiture de course est vraiment un engin unique et pourquoi même la Porsche ne s'en approche que de très loin.

Ayant constaté que ma 911 ne me permettait pas de faire grand-chose sur la piste du Laquais, je résolus de reprendre le pilotage d'une monoplace...

## IX – cours particuliers au circuit du Laquais

**L**'épisode avec la Porsche sur le circuit du Laquais m'avait persuadé

qu'on ne pouvait prendre du plaisir sur une piste qu'avec une vraie voiture de course. Or, justement, les gérants du circuit du Laquais proposaient une formule de location à la séance de monoplace de formule Renault, cela pouvait sûrement me convenir...

Pour avoir un accès « libre » à ces monoplaces, il fallait d'abord passer un petit stage de validation d'une demi-journée dans le cadre de l'école de pilotage du circuit. Je fis ce stage bien volontiers un samedi matin avec quelques autres stagiaires. Le stage était simple, il permettait de se mettre les voitures en main et de faire connaissance avec le circuit.

L'école de pilotage du Laquais disposait de cinq monoplaces de formule Renault fabriquées par Argo, un constructeur anglais. Ces machines avaient belle allure, longues, très basses, avec un design qui les faisait ressembler à des F3. La comparaison s'arrêtait à l'apparence car, sur la piste, le moteur vous ramenait à la réalité : peu de puissance (seulement 140 ch. pour une cylindrée de 1 700 cm<sup>3</sup>...), un bruit peu excitant, une courbe d'accélération très plate et très molle. Pas vraiment le moteur d'une voiture de course !

Mais pour le reste, les sensations que j'avais connues avec Privilège Formula étaient bien présentes car les Argos affichaient un vrai comportement de monoplace : freinage puissant, tenue de route

précise (une Argo pèse seulement 440 kg) et beaucoup d'adhérence.

La piste de Laquais était courte (2,4 km) mais plutôt plaisante à part une épingle trop serrée. Tous les gérants de circuit vous diront toujours « cette piste est très technique, si vous allez vite ici, vous irez vite partout ! » en parlant de leur piste... Mais ce n'est pas vrai pour toutes et je ne saurais pas dire si cela se vérifiait pour celle du Laquais. Mais le circuit me plaisait, l'accueil était sympathique et l'encadrement compétent. Je décidais donc d'en faire la base de mon retour pour de nouvelles aventures mécaniques.

C'est ainsi que je devins un client régulier pour des séances d'entraînement et de perfectionnement sur une Argo. Je téléphonais quelques jours avant pour prendre rendez-vous et je me pointais avec mon casque alors qu'on avait préparé la monoplace pour moi.

Je faisais une ou deux séries d'une dizaine de tours chacune et je rentrais chez moi, fatigué mais heureux.

Au début de ces séances, Noël et Eric me donnèrent quelques conseils et me firent quelques commentaires sur mon comportement mais il n'était pas encore vraiment questions de « cours particuliers ». C'est quand Denis, le nouveau moniteur de l'école me pris en main que les choses évoluèrent radicalement...

### **Les choses sérieuses avec Denis**

Avec Denis, il ne s'agissait plus de faire des tours sans but ni méthode, comme sur un manège pour adultes, mais plutôt de travailler tel ou tel geste, d'améliorer telle ou telle phase. Certaines fois même, je tournais peu mais je parcourais le circuit avec lui sur son scooter pour observer les autres et écouter ses commentaires. C'est grâce à Denis que j'ai compris qu'il ne fallait pas seulement décider où commencer son freinage mais également jusqu'où on voulait le pousser... Et savoir amener sa monoplace progressivement à ce point en gardant son freinage jusque-là tout en réduisant fortement sa puissance.

C'est au Laquais que j'ai vraiment travaillé le freinage dégressif.

Une technique tellement difficile à bien acquérir et appliquer que j'ai eu besoin de plusieurs mois pour vraiment la comprendre. J'ai déjà expliqué que l'amorce du freinage était un geste physique particulier parce qu'on y mettait toute sa puissance. Mais, évidemment, on ne peut rester appuyé comme une brute sur la pédale de freins tout le long du freinage sous peine de bloquer ses roues et de tirer tout droit dans le bac à graviers (une roue bloquée n'a plus aucun pouvoir directeur). Il faut donc relâcher progressivement la pression sur la pédale au fur et à mesure que l'on approche le point de blocage des roues.

Démonstration évidente et principe facile à énoncer mais le freinage dégressif est terriblement difficile à réussir quand vous freinez tard. Si vous freinez en prenant de la marge, alors, pas de problème, vous allez le réussir votre freinage dégressif car vous vous rendez vite compte que, si vous ne diminuez pas la puissance de freinage de votre monoplace, vous allez vous retrouver à l'arrêt avant même le virage !

En revanche, en retardant votre freinage à la dernière extrémité, vous avez moins de temps pour vous ralentir ET vous arrivez plus vite sur le virage... Et c'est là que se révèle le caractère complètement anti-naturel de la manœuvre !

En effet, on vous demande de freiner très fort puis de moins en moins alors que vous êtes toujours trop vite pour passer ce sacré virage qui vous saute à la figure. Difficile de faire accepter ça à votre mental en pleine panique qui lui est bien conscient de la survitesse et veut palier d'abord à cela... Et c'est à ce moment que vous voulez lui suggérer de relâcher la pédale ?

C'est à cause de cette contradiction que j'affirme que le freinage dégressif est une manœuvre anti-naturelle. Mais, même si c'est difficile, c'est quand même ce qu'il faut faire pour freiner tard et correctement. Comme si le freinage n'était pas encore assez compliqué, les moniteurs d'écoles de pilotages insistent pour en rajouter avec le « talon-pointe »... De quoi s'agit-il ?

### **L'horreur du talon-pointe !**

C'est une manœuvre qui consiste à donner un coup de gaz entre chaque vitesse au rétrogradage pour éviter que le régime moteur ne chute trop et que les roues arrières ne se bloquent au moment où vous rembrayez. En effet, au moment du freinage, vous levez le pied de la pédale d'accélérateur et vous laissez donc chuter le régime moteur le temps que vous changiez de rapport (par exemple descendre de 4<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup>). Vous avez besoin de votre pied droit pour appuyer sur la pédale de freins et du pied gauche pour enfoncer celle d'embrayage. Mais, au moment où vous relâchez l'embrayage, vous remettez en liaison l'arbre moteur avec les roues propulsives. Et, comme le régime moteur est tombé au plus bas, vous risquez de provoquer une situation où le différentiel de vitesse de rotation entre les roues et le moteur est trop important pour être absorbé sans conséquence. En effet : même si vous exécutez le changement de vitesse très rapidement, le régime moteur n'attend pas que vous ayez fini votre manœuvre pour s'effondrer, si vous lui coupez l'alimentation. En levant votre pied de l'accélérateur le régime tombe d'autant plus vite que les moteurs de course ont très peu d'inertie.

Cette différence entre le régime moteur et la vitesse de rotation effective des roues propulsives se traduit le plus souvent par un blocage des roues le temps que le moteur encaisse la différence et remonte en régime pour être en phase avec le rapport enclenché.

Pour éviter ces blocages intempestifs qui arrivent au plus mauvais moment (nous sommes en plein freinage, ne l'oubliez pas !) les moniteurs recommandent, que dis-je, exigent que vous donniez un petit coup de gaz juste avant de relâcher l'embrayage afin de remettre le moteur en régime et en phase avec le rapport que vous venez de rentrer. Oui mais, comment fait-on pour donner ce coup de gaz puisqu'on a le pied droit occupé par la pédale de freins et qu'on ne va certainement pas la laisser pour passer, même brièvement, sur l'accélérateur ?

Bonne question, très bonne question, je vois avec plaisir que vous suivez !

Et bien, voilà pourquoi on appelle cette manœuvre le « talon-pointe » : alors que vous continuez d'appuyer sur la pédale de freins avec la pointe du pied droit, le talon lui pivote vers la droite et est ainsi capable de donner un bref appui sur la pédale d'accélérateur...

Ben voyons, c'est si simple !

Rappelons que ce même pied droit doit déjà appuyer de toutes ses forces sur la pédale de freins et voilà qu'on lui demande aussi, dans une contorsion délicate, de pratiquer des petites pressions sur la pédale d'à côté au même moment mais avec un timing précis et bref. Essayez donc de faire deux choses à la fois avec le même membre tout en appliquant deux intensités différentes et vous m'en direz des nouvelles...

Surtout que, pour pouvoir appliquer une grande force avec la plante du pied, il faut que le talon soit bien calé, pas en train de survoler une autre pédale attendant le moment adéquat pour l'effleurer brièvement (et de façon répétée si vous rentrez plusieurs rapports... oui, sinon ce n'est pas assez drôle !). On n'imagine pas au départ qu'un pilote doit aussi être un brillant contorsionniste, n'est-ce pas ?

Évidemment, le talon-pointe est [presque] impossible à exécuter tel quel. Comme d'habitude, la chose en question porte mal son nom car ce n'est pas avec le talon qu'on va donner le coup de gaz mais avec la partie droite de la plante du pied... Explications :

On ne pose pas son pied droit en plein sur la pédale de freins mais plutôt sur le bord droit de la pédale tout en rapprochant son genou droit de son genou gauche (comme si on voulait se retenir d'une envie pressante et malvenue !). Au moment où on veut donner le coup de gaz fatidique, on écarte simplement (et vivement) le genou droit vers le bord droit de la coque provoquant ainsi un pivotement du pied dont le bord va alors venir appuyer légèrement sur la pédale voisine, celles des gaz justement, C.Q.F.D.

Ouais, ça, c'est la théorie et quand Denis me l'a expliqué à l'arrêt, je n'avais aucun mal à l'appliquer « à vide » allongé dans le baquet de l'Argo. Comme cela, c'est sûr, je n'avais aucune difficulté à exécuter ce fameux talon-pointe dont on venait de me révéler le secret (on devrait plutôt l'appeler « genou-plante » mais ce serait sans doute moins parlant...). En roulant par contre, c'était une tout autre histoire...

J'avais beau balancer violemment mon genou vers le bord droit de la coque, au lieu de faire « vroop, vroop », je faisais plutôt « bing, bing » parce que mon pied était mal positionné sur la pédale de freins. Ou alors, au contraire, mon pied était trop bien préparé à pivoter qu'il en glissait de la pédale de freins pour venir enfoncer accélérateur, emballant inutilement le moteur au pire moment. Bref, j'avais beau y apporter la plus grande attention, je ne réussissais le talon-pointe qu'une fois sur trois dans les bonnes séances.

Denis me conseilla de m'entraîner sans répit en toutes circonstances et d'abord à bord de ma Porsche. C'est ainsi que j'abordais les ronds-points dans une ambiance de grand prix faisant rugir le moteur à chaque rétrogradage et m'attirant des regards interrogatifs ou désapprobateurs. Bien que je maîtrisais désormais parfaitement cette technique bizarre sur routes ouvertes (où elle est complètement inutile), je n'arrivais toujours pas à la mettre en pratique sur circuit dans une monoplace alors que les commandes sont précisément aménagées pour cela !

En effet, on aborde là encore un autre domaine où les voitures de courses diffèrent radicalement des voitures de séries : la disposition des pédales. Dans une voiture de série, il y a un écart suffisant entre la pédale de freins et la pédale d'accélérateur afin d'éviter les fausses manœuvres. Mais, évidemment, cet écart rend encore plus difficile l'exécution de ce maudit talon-pointe. Sur la Porsche, c'est un peu différent dans la mesure où l'écart est moindre justement pour ne pas trop pénaliser cette manœuvre emblématique. C'est aussi à ça que les

passionnés reconnaissent un vrai voiture de sport. Montre-moi ton pédalier et je te dirais si t'a une vraie sportive pour les purs ou simplement une caisse de frime...

Sur une vraie voiture de course, tout concourt à rendre aisé le talon pointe : les pédales sont très proches et comme la pédale de freins est très dure, elle ne va pas s'enfoncer trop sous l'effort et ainsi rester à peu près au même niveau que l'accélérateur (et éviter l'effet d'escalier qui corse encore la chose sur les voitures de série). Et bien, malgré tout cela, je n'y suis encore jamais arrivé de façon satisfaisante...

Certes, si je m'y prends 50 m à l'avance, j'exécute un freinage dégressif et un talon-pointe parfait dans les règles de l'art mais j'aurais freiné 50 m trop tôt... Et tout le peloton sera passé devant moi pendant que je m'évertuais à respecter les préceptes académiques !

C'est que le talon-pointe est une pratique excessivement « sacralisée » par les écoles françaises de pilotage (il me semble que c'est moins en vigueur à l'étranger). Comme si le microcosme du Sport Auto français avait trouvé là un moyen de séparer à coup sûr les bons élèves des mauvais. Comme si le talon-pointe était la clé magique qui allait vous permettre de tourner deux secondes plus vite.

Il en va du talon-pointe comme du contre-braquage : le premier un étalon pour le professionnel alors que le second est un fantasme pour amateur. Dans les deux cas, ce n'est jamais qu'un mythe !

Avant d'essayer d'appliquer ce foutu talon-pointe, je n'ai jamais bloqué une roue arrière au rétrograde et après que j'y eu renoncé non plus. En revanche, je n'ai pas compté le nombre de freinage que ce geste bizarre m'a fait manquer au cours de mes séances.

Finalement, je décidais d'y renoncer et de me concentrer sur mes freinages où j'avais encore beaucoup à faire pour les entamer et les achever correctement. Une fois atteint un niveau à peu près correct, je voulais un peu de nouveauté et c'est pourquoi je me mis à essayer tout ce que le circuit du Laquais avait à me proposer.

C'est ainsi que je pus tester une formule France, sorte de monoplace couverte animée par un moteur de Suzuki sans différentiel, une sorte de gros kart quoi. La formule avait été lancée par la FFSA et avait un gros succès dans l'hexagone, ma curiosité n'en était que plus excitée.

Ce fut une lourde déception dans tous les sens du terme. Bien qu'équipé d'une boîte séquentielle agréable à manier, le moteur était très pointu et ne délivrait sa puissance que très haut dans les tours, à partir de 11 000 Trs/mn. Soit des régimes vraiment inhabituels par rapport à l'Argo où le rupteur coupait l'allumage à partir de 5 000 Trs/mn...

Bien que monoplace, la formule France avait l'apparence d'un petit coupé (je ne sais plus comment cette formule a évolué depuis...). Elle pesait 520 kg alors que le moteur Suzuki délivrait 170 CV, soit 3 kg par CV. Mais, une fois à bord, on ne ressentait pas les effets de ce rapport poids/puissance favorable et j'ai trouvé que l'engin était lourd à piloter avec un comportement excessivement sous-vireur (glissade du train avant dans les virages). Bref, pas bon, pas fun.

J'ai aussi pu tester un superkart F150 (Chassis NKT de 115 kg, moteur Kawasaki 150 cm<sup>3</sup> à refroidissement liquide de 40 CV avec une boîte 6 vitesses). Entièrement caréné, cet engin est capable de monter jusqu'à 180 km/h en pointe... Ce qui fait quand même beaucoup au ras du sol !

Mais là aussi, je fus plutôt déçu par l'expérience. C'est que l'absence de suspension se fait rudement (c'est le cas de le dire !) ressentir sur un circuit automobile dont le revêtement n'est pas aussi lisse que celui d'un circuit de karting. C'est comme ça qu'on s'aperçoit que, finalement, les suspensions d'une monoplace travaillent continuellement même si on ne s'en rend pas compte.

On a tellement dans l'idée qu'il s'agit d'éléments très rigides, d'amortisseurs très raides et de ressorts très durs qu'on finit par penser que l'ensemble reste inflexible en toutes circonstances alors qu'il

gomme les cahots que le châssis du Superkart me révélait. Somme toute, une monoplace est bien plus confortable que cet engin, ultime évolution du concept de karting.

### **La bonne entente avec la Martini ex-Alesi**

Je trouvais quand même mon bonheur en demandant à tester une des anciennes monoplaces de formule Renault que l'école stockait dans ses garages. Mon choix se porta sur une Martini Bleu qui, selon Eric, avait été utilisée par Jean Alesi en 1986. La Martini était bien plus facile à piloter que l'Argo et me mit tout de suite en confiance. Avec elle, je n'avais pas de crainte à partir en travers puisqu'elle le faisait de façon progressive et que j'arrivais à la rattraper facilement. L'Argo avait un caractère nettement plus « tout ou rien » avec une tendance à décrocher qui arrivait plus tardivement mais aussi plus brusquement.

De plus, j'avais déjà eu quelques petites mésaventures avec l'Argo et je me disais que j'aurais plus de chance avec la Martini. Lors d'une séance avec une Argo, je sens un comportement bizarre du côté de la roue arrière droite. Je m'arrête aux stands et j'explique à Eric ce que je crois être un problème mécanique. Mais, après un rapide contrôle, il ne trouve rien et me renvoi en piste. Là, au bout de trois tours, le phénomène se reproduit encore plus nettement. Je m'arrête à nouveau et cette fois il découvre que c'est le roulement de roue qui vient de céder.

Une autre fois, c'est un bruit bizarre qui a retenu mon attention du côté du moteur. Le bruit persistait et voilà qu'une odeur tout aussi bizarre fait son apparition. Incapable de comprendre ce qui se passe, je décide de rentrer aux stands pour faire contrôler tout cela. Une fois engagé dans l'allée des stands, voilà que j'aperçois de la fumée qui remonte du cockpit !

Je stoppe l'Argo aussitôt, déboucle le harnais et gicle en dehors du cockpit plus vite que je ne l'avais jamais fait... L'incident était plus spectaculaire que dangereux car il s'agissait simplement de l'alternateur

qui venait de griller. Mais, sur le moment, j'ai pensé au feu et cela m'a salement motivé à m'extraire de là vite fait !

Ces petits incidents furent sans grandes conséquences si ce n'est que ma crédibilité technique y gagna sensiblement : j'avais détecté les problèmes très tôt et je m'étais à chaque fois dirigé vers les stands plutôt que de continuer bêtement jusqu'à ce qu'il se passe vraiment quelque chose. Mais tout cela n'était rien par rapport à ce qui allait suivre...

### **Confronté au danger...**

Un dimanche de juillet 2000, ma femme avait pu m'accompagner pour une séance d'essais au circuit du Laquais afin de me prendre en photos en pleine action. Cela faisait longtemps que je voulais organiser cette séance et nous sommes enfin à pied d'œuvre.

La séance se déroulait normalement et j'étais plutôt content de moi car je roulais bien à bord de la Martini que j'utilisais habituellement. Soudain, alors que j'abordais un S rapide à prendre en troisième, un bref freinage permet de passer de 4<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> et là... Plus de frein !

Plus exactement, la pédale de frein va à fond de course comme si elle était cassée. Je me retrouve donc sans frein à un endroit délicat et trop vite pour passer normalement...

Finalement, j'ai eu peu de temps pour penser à ce que j'allais faire et il était trop tard pour lancer la voiture en tête-à-queue. Je suis passé sur le fil, un peu en vrac et en serrant les fesses tout en pompant furieusement sur la pédale afin de retrouver un peu de freins. Grâce au « pompage » j'ai restauré un minimum d'efficacité aux freins et j'ai pu m'arrêter peu après le S sans rien toucher.

Je descends alors de la monoplace alors que Eric (le gérant du circuit) vient vers moi, sentant que quelque chose d'anormal venait de se produire. Éric établit aussitôt le diagnostic : circuit de frein à purger suite à une surchauffe (dû au liquide sans doute vieillissant).

Je n'ai pas attendu la fin de la purge pour m'en aller car, cette fois, j'ai eu très peur. Pas tant au moment même de l'incident, plutôt après en repensant aux circonstances : si cette panne m'était arrivée trois cents mètres plus tôt (en bout de la ligne droite du circuit), j'étais bon pour l'hôpital !

En effet, au bout de la grande ligne droite qui précède ce S, on est à fond de 5 à presque 200 km/h... Je n'ose trop penser aux conséquences d'un tout droit à cet endroit !

On en discute avec ma femme sur le chemin du retour. Elle me dit « tu connais les risques quand tu montes dans cet engin ». En fait, je croyais les connaître mais je n'y avais jamais été confronté. Lorsque le vrai danger est là, quand on est face à lui, la perspective change. Il ne s'agit plus d'une situation hypothétique, improbable, qu'on envisage seulement parce qu'il faut y penser mais bien d'un basculement qui s'impose à vous.

J'ai déjà expérimenté par le passé des situations dangereuses et connu des sorties de piste (nombreuses !) en karting. Mais, avec une monoplace, je n'avais jamais été confronté à une perte de contrôle, que ce soit à cause d'une faute de pilotage ou d'une rupture mécanique. Ce qui change par rapport au karting, c'est la vitesse et le poids. Ces deux facteurs font que la sortie de piste ne se termine pas en un simple tête à queue de quelques mètres...

Bref, je me suis mis à gamberger. J'ai commencé à m'interroger sérieusement : « le jeu en vaut-il le prix ? », « suis-je vraiment fait pour cela ? », « suis-je à nouveau capable d'aller vite et de braver les risques ? ». Pendant quelques jours, mon désir de sports mécaniques a été un peu en balance.

### **Découverte de l'Arcobaleno**

Quelques semaines auparavant, j'avais découvert en lisant Auto-Hedbo le reportage de Jean-François Guittard sur la monoplace Arcobaleno (une monoplace italienne, une formule à mi-chemin entre

la F3 et la formule Renault). Complètement emballé par le concept et excité par les commentaires de l'essayeur, je prenais contact avec Markus Kolliker, le promoteur de la formule en France pour convenir d'un essai. Avec Markus, nous avons convenu d'une séance de test de la formule Arcobaleno le 18 août 2000 à Lédénon (près de Nîmes).

Je décidais de prendre ma décision (continuer ou arrêter) à cette occasion en fonction du déroulement de cette séance. Aller à Lédénon n'était pas vraiment une petite promenade puisqu'il y avait plus de 300 km depuis Aix-les-Bains (que j'avalais en 2 h 30 avec ma 993), preuve que, au fond de moi je restais motivé.

En fait, ma motivation était multiple : découvrir un nouveau circuit et une nouvelle monoplace était déjà excitant en soi, mais il y avait plus... Je voulais découvrir si j'étais capable de surmonter la dernière épreuve, je voulais savoir ce qu'allait me dire mon instinct.

Je rencontrais donc mon interlocuteur, Markus Kolliker (le promoteur de cette nouvelle formule issue d'Italie mais qui était en train de se répandre partout en Europe) dans les stands du circuit de Lédénon. Apprenant que je ne connaissais pas le tracé, Markus me conseilla de faire d'abord quelques tours à bord d'une formule Ford afin de me familiariser avec le circuit de Lédénon qui est très technique, très sinueux et très vallonné.

Il commença par m'emmener à bord de sa voiture de tourisme afin que j'ai une première impression et je dois dire que je n'ai pas été déçu : Lédénon est un vrai toboggan avec des montées et des descentes comme je n'en ai jamais vu sur un circuit. De plus, il y a plusieurs virages en aveugle (normal vu les côtes) qui impose de bien connaître le tracé avant d'y aller vite et sûrement.

Ensuite, je m'installais à bord d'une formule Ford. La journée commençait bien, au lieu de découvrir une nouvelle monoplace, j'allais en découvrir deux pour le même prix !

En effet, bien que cela soit un grand classique du sport automobile, je n'avais encore jamais essayé une formule Ford, voilà une

lacune en passe d'être comblée. À bord, première surprise, il y a peu de place. Comprenez-moi bien, l'habitacle d'une monoplace n'est jamais confortable. Il s'agit d'un engin conçu dans une optique minimaliste, tant sur l'encombrement que sur le poids et c'est toujours au pilote de s'adapter. Il ne doit pas être trop grand (les réglages possibles sont limités), trop gros (il faut pouvoir entrer dans le cockpit et se caser dans le baquet) et être en bonne forme pour supporter les secousses dans une position anti-naturelle (les genoux —qui sont souvent au-dessus de l'extincteur- sont plus hauts que les fesses !).

Mais là, je ne m'attendais vraiment pas à cela. D'abord, on est presque couché, les bras bien tendus (alors que d'habitude, on est plutôt le dos droit et les bras un peu souples) et la visibilité est très réduite puisque le sommet du tableau de bord (rudimentaire, comme d'habitude) cache la route. Ensuite, les genoux sont serrés l'un contre l'autre à cause d'une sorte de portique en tubes qui soutient le tableau de bord, absurde !

On me donne enfin le signal de départ alors que j'ai attendu bien cinq minutes dans ce cockpit hostile (du coup, j'ai pu m'y habituer un peu). Il n'y a que quatre vitesses et le moteur est très docile, pas de problème pour m'élancer. La voiture réagit correctement alors que je boucle mon premier tour mais semble lourde et peu puissante. Je me retrouve lancé à pleine vitesse dans la ligne droite des stands et je déboule alors dans le triple gauche qui suit. Là, j'ai un instant d'hésitation : on reste en quatre ou on rentre la trois ?

Le temps de la réflexion m'est compté et, alors que je ne me suis pas encore décidé, il faut déjà braquer. À peine ai-je touché le volant que cette grosse libellule se met aussitôt à l'équerre !

Il est trop tard pour la rattraper, aussi, je fais la seule chose possible : pied droit sur le frein pour minimiser les dégâts. Aussitôt, je suis entouré d'un grand nuage de fumée blanche alors que j'escalade le vibreur en marche arrière. Je retombe dans le bac à graviers et, après quelques cahots (j'ai lâché le volant et j'entends les chocs de mon

casque contre l'arceau de sécurité), l'engin s'arrête enfin. Une fois la poussière retombée, j'actionne le démarreur, pour voir. Le moteur tousse mais repart !

J'enclenche la première et j'embraye avec précaution. La voiture fait un mètre et se pose sur une vague de gravier intact. Les roues motrices tournent dans le vide, je peux arrêter là. Je sors du cockpit avec des sentiments mêlés : à la fois je suis heureux de m'en sortir sans bobo, furieux d'avoir commis une pareille erreur et surpris que mon expérience ait été aussi courte.

À ce moment-là, je suis persuadé que ma « carrière » en sport automobile est terminée : deux chaleurs en moins d'une semaine, l'avertissement est assez clair. Je voulais savoir et maintenant je sais ; il semble que je ne sois pas fait pour ce truc de fous !

Arrive sur un scooter le responsable de l'école de pilotage qui fait tourner les formules Ford (je me suis glissé ce matin-là à l'intérieur d'une session de stagiaires). Après une copieuse engueulade, il entreprend aidé d'un autre qui se trouvait là de sortir la Ford de son lit de gravier. Heureusement, il n'y pas de dégâts sur la monoplace et les pontons n'ont pas avalé trop de graviers, je peux donc continuer. Le type ne me demande pas si j'ai envie de reprendre la piste ou non, il me donne l'ordre de remonter dans le baquet et de montrer que je suis capable de boucler au moins un tour sans sortir !

Effectivement, ce challenge reste dans mes cordes et je parvins à boucler une petite dizaine de tours sans plus faire la moindre erreur (mais à allure réduite) : même l'entrée du triple gauche (impressionnant car très rapide) est apprivoisée. Je vais ensuite déjeuner avec Markus et nous discutons sport automobile en général et de l'Arcobaleno en particulier. Markus ne me tient pas rigueur du splendide 360 que j'ai réalisé le matin même dès le second tour en formule Ford, ça le fait plutôt rigoler mais, il me prévient aussi : « avec l'Arcobaleno, il y a deux fois plus de puissance qu'avec la Ford, alors, il faudra le prendre en compte... » (avec un accent suisse très marqué).

Nous retournons dans les stands de Lédénon et l'Arcobaleno (qui veut dire « arc-en-ciel » en italien) est dans un box en train d'être préparée par un mécano. Elle est superbe, très basse, fine, racée et très bien finie avec des pièces d'aluminium qui font vraiment « course ». La conception de l'engin est très spéciale. Tout le principe tourne autour du choix du moteur : un Yamaha 1000 dérivé de celui qui équipe les motos de ce constructeur Japonais. Du coup, on obtient un ensemble très léger (à peine plus de 350 kg), très bas (le moteur est très compact) et au rapport poids-puissance exceptionnel (le moteur sort 150 chevaux), supérieur à celui de ma Porsche !

Autre avantage, comme on utilise la boîte de vitesses de la moto, on a ainsi une boîte séquentielle. Le passage des vitesses est plus simple (finie la grille en H !) et plus rapide !

Enfin, la boîte est plus légère et plus compacte que sur les boîtes traditionnelles ce qui explique le bilan d'ensemble incroyablement favorable. Ceci dit, il y a aussi des contreparties. La transmission s'effectue par chaîne (eh oui, comme on reprend la boîte de la moto, pas d'arbre de transmission en final !) et il n'y a pas de différentiel, comme dans un kart, le train arrière entraîne de façon solidaire...

Il s'agit donc d'une conception très proche de la formule France que j'avais essayée au Laquais mais avec un châssis encore plus léger et une vraie carrosserie de monoplace.

Le cockpit est très moderne avec un volant échancré et un tableau de bord entièrement digital. Je m'installe pendant que le mécano fait chauffer le moteur à grands coups de gaz rageur, bonjour l'ambiance !

On me fait signe que la piste est libre et que je peux y aller. Première, petite secousse en enclenchant et je fais bien cirer l'embrayage pour décoller l'engin, je sors des stands.

La direction est légère, l'embrayage requiert très peu d'effort et les vitesses passent avec une simple pression sur le levier. La direction est très directe mais pas autant que le moteur qui s'envole haut dans les

tours en hurlant à chaque accélération.

Mes premiers tours avec l'Arcobaleno sont une véritable révélation : voilà ce que j'ai toujours cherché !

Alors que la formule Ford enroulait lourdement entre chaque virage, l'Arcobaleno paraît voler d'une courbe à l'autre porté par les cris stridents du moteur qui semble ne pas vouloir s'arrêter de monter haut dans les tours (zone rouge à 10 000 tours !). À chaque freinage, je sens que j'aurais pu retarder encore car aucune amorce de blocage ne se manifeste sur les roues alors que la pointe du museau se dirige presque tout seul vers le point de corde. Je suis en cinquième dans la descente vers l'épingle, boum, boum, je rentre deux rapports quasi simultanément et je lâche l'embrayage et le frein tout en remettant les gaz franchement. Aussitôt, le point de corde est effacé et le museau pointe vers le point de sortie, direction le vibreur que l'on mord franchement et sans appréhension !

Il faut bien rester sur les freins en entrée, ne pas se ralentir sur la boîte, tout rentrer en même temps et compter sur la remise de gaz pour sortir du virage en débraquant le volant. Le principe de fonctionnement est simple et vite assimilé. Reste le plaisir pur de vivre en rythme avec les hurlements du moteur, passer le rapport supérieur même pour seulement vingt mètres (puisque la boîte n'est plus un problème) et choisir au centimètre près où on va faire passer ses roues.

Au fil des tours, je commence à comprendre le tracé, à mémoriser ce qu'on trouve derrière les zones aveugles et je deviens plus à l'aise. Je me mets à attaquer plus, à envoyer la puissance de plus en plus franchement.

Même le triple gauche ne m'intimide plus : petite pression sur les freins en entrée (alors qu'on atteint la vitesse maxi, toutes les diodes du tableau de bord sont allumées, c'est joli !), on inscrit l'auto avec autorité, sortie du premier gauche, boum, quatrième, sortie du second gauche, boum, troisième et réaccélération progressive pour sortir de ce fer à cheval biscornu !

Déjà, le stand me passe la flèche, je rentre prudemment. On baisse la hauteur du volant pour que je sois plus à l'aise et on change le réglage du harnais en conséquence. Markus me demande si l'Arco talonne sur les bosses de la descente et il durcit un peu les ressorts quand je lui décris que je ressens très peu les vibreurs (il avait réglé l'auto souple exprès pour « pardonner » un peu mes approximations éventuelles...). On refait le niveau du réservoir et je repars pour une nouvelle série.

Cette fois, j'ai le feu vert pour attaquer un peu et je ne suis plus seul en piste. Juste avant de repartir, Markus m'a donné quelques indications sur les endroits clés du circuit et je tente d'appliquer ses recommandations. Avec les ressorts plus durs, l'Arco réagit encore plus vivement mais reste largement contrôlable. Je n'arrive pas à être blasé par le comportement du moteur. À lui tout seul, il donne une sensation « course » incroyablement présente. Je m'explique : jusqu'à présent, les monoplaces que j'ai essayées étaient très typées course au niveau du châssis et donc du comportement (dur et vif) mais pas au niveau du moteur qui lui est souvent mou (rien à voir avec les accélérations enthousiasmantes de la Porsche pourtant autrement plus lourde !). Là, c'est complet : le châssis est sans conteste typé monoplace (et l'absence de différentiel rend le comportement encore plus radical !) mais le moteur est enfin un moteur de course, rageur, vivant et qui pousse, bon sang !

Bref, l'euphorie me gagne et je me surprends à en remettre toujours un peu plus, chaque tour au même endroit pour voir jusqu'où je peux aller... La cohabitation avec les autres monoplaces se déroule bien, je laisse passer une formule 3, j'évite un vrac de deux formules Ford (chacun son tour !) et je laisse sur place une formule Renault !

Le chronomètre reflète ma progression : Markus m'a pris à 4 secondes des formules 3 ce qui est un temps tout à fait correct. Je descends de l'Arco même pas fatigué, prêt à enchaîner vingt tours de plus. Dans ma tête, les choses deviennent claires : j'ai découvert

vraiment ce que pouvait être le plaisir du pilotage en sport automobile. J'ai franchi un palier : avant, je ne pouvais pas ressentir cette sensation parce que j'étais encore en apprentissage et je ne disposais pas de l'engin adéquat. J'avais déjà approché ce plaisir lors des épreuves du volant Privilège Formula mais, depuis mes séances sur le circuit du Laquais, le côté laborieux prenait le pas sur le côté plaisir.

Du coup, je suis à nouveau mordu et je veux plus pour assouvir enfin cette passion. Désormais je sais que je veux m'aligner en course avec l'Arcobaleno et je sais que j'en suis capable. Donc, je vais le faire car être confronté à un vrai contexte de compétition commence à me manquer. Tourner en séance d'essais, c'est bien pour le plaisir du pilotage mais il manque la dimension unique d'une bagarre en peloton. Je l'ai éprouvé en kart et je veux savoir si c'est différent en Sport Auto.

Le soir même, à la suite d'une courte négociation avec Markus, je signais une option pour le week-end du 7 et 8 octobre 2000 où aura lieu une rencontre dans le cadre des coupes de France sur le circuit du Val de Vienne (circuit où j'ai déjà tourné avec les F3 de privilège Formula en 1992).

Suite à la séance de découverte de l'Arcobaleno, je passe à la vitesse supérieure : je m'occupe de me procurer la licence « concurrent conducteur FFSA » afin de pouvoir courir. Pour cela, je m'adresse à la section de Chambéry qui m'adresse les formulaires nécessaires rapidement. Il faut passer une visite médicale et même une visite chez l'opticien quand on porte des lunettes de vue ce qui est mon cas.

Cette fois, pas besoin de tricher comme au temps du challenge Honda : je suis en pleine forme pour mes 40 ans et je suis déclaré apte par les médecins sans coup férir. Je me suis aussi acheté un équipement ignifugé complet (combinaison, gants et sous-vêtements homologués FIA) de pilote ainsi qu'un casque, un vrai casque comme j'en rêvais depuis des années.

### **Mon casque, tel que je le voulais**

Je dois avouer que j'ai toujours nourri une passion spéciale pour les casques, à la limite du fétichisme ou de la contemplation. Aussi loin que je m'en souviens, j'ai toujours été fasciné par les décorations des casques des pilotes de course, que ce soit en moto ou en F1.

En 1983, j'avais d'ailleurs acheté un premier intégral Bell de type « star » lors d'une visite au salon de la compétition à Paris. J'avais fait décorer ce casque mythique (dans les années soixante-dix, ce Bell était la protection standard des champions...) par un peintre habitant près de chez moi que j'avais rencontré par hasard. Malheureusement, ce Bell était d'une taille un peu trop juste pour ma tête et le porter me donnait la migraine, ce qui fait que je l'ai peu utilisé (sauf une fois lors d'une course de karting à Lyon) par la suite.

À nouveau, je voulais un Bell M3 (le même type que celui des pilotes de F1) à ma taille et à mes couleurs pour m'aligner dans ma première course en monoplace. Même si cela avait un petit côté puéril, ce casque était très important pour moi et je le commandais aux USA directement à partir d'un site spécialisé qui m'indiqua également l'adresse d'un atelier de décoration avec lequel ils travaillaient souvent.

Commença alors un échange de message entre l'atelier Blowsion (également aux USA) afin de définir la couleur et la décoration de mon « heaume ». Tout d'abord, je le voulais d'un rouge vif, écarlate mais je mis longtemps à trouver la nuance pantone exacte. Ensuite, au niveau déco, je voulais quelque chose de simple (pour que cela se voit bien) mais aussi de très personnel. Finalement, je scannais un exemplaire soigné du monogramme issu de ma signature et je l'envoyais à Blowsion qui en fit une simulation pour vérifier auprès de moi s'ils avaient bien compris et si le résultat final projeté me convenait. Après quelques ajustements (passer le monogramme en blanc plutôt que noir), je donnais mon feu vert.

Enfin, après quelques semaines d'attente, je reçus un colis FedEx contenant mon casque... Émerveillement, il est magnifique. Déception, il est trop petit !

C'est que, même avec l'aide des responsables du site, j'avais eu du mal à convertir en pouces (inches) mon tour de tête mesuré en centimètres (avec un mètre-ruban manipulé par ma femme qui ne manqua pas de dire que j'avais la grosse tête, blague facile...) et j'avais choisi une taille un poil trop petite, malédiction !

Bon, je n'allais pas me désespérer pour si peu : j'attaquais le revêtement intérieur de mon casque à la lime afin de réduire la pression sur mon front et mes tempes car il n'y avait pas grand-chose à retirer pour que cette taille soit serré mais quand même supportable.

Au bout de quelques tâtonnements, mon casque était paré et moi aussi. Je me retrouvais presque dans la situation que j'avais déjà vécue vingt ans avant à l'aube du démarrage du challenge Honda : l'excitation était la même mais cette fois, je n'avais plus l'ambition de faire carrière mais seulement celle de m'amuser un peu...

## **X – toute première course en Sport Auto**

**P**our ma toute première compétition en sport automobile, j'ai pris

une licence « concurrent conducteur C » qui me permet de m'aligner en course sur circuit partout en Europe. Markus Kolliker (un Suisse, professionnel des circuits) m'a offert une place au sein de son team (moyennant finances, of course !) qui aligne des monoplaces Arcobaleno (voir le chapitre précédent). Je suis inscrit pour une manche de la « coupe de France des circuits » (ex-trophée fédéral des circuits) le week-end du 7 et 8 octobre 2000, sur le circuit du Val de Vienne (un trou perdu entre Poitiers et Limoges...).

### **Un week-end au Val de Vienne...**

Cette coupe de France regroupe différentes catégories d'amateurs et de « gentleman drivers ». Dans la catégorie monoplace (où je suis inscrit) s'affrontent des F3, des formules Renault et même des formules Ford de tous les âges. La moyenne d'âge des pilotes doit être au-dessus de 35 ans. Pour résumer, on peut dire qu'il s'agit du niveau « un » du sport automobile national sur circuit (loin, très loin des catégories où s'affrontent les pilotes professionnels, sans même parler de la F1 qui est, elle, sur une tout autre planète !)...

### **Vendredi : reconnaissance et siège**

Arrivée sur le circuit à 19 h 30 (plus de cinq heures de routes !). Markus m'emmène tout de suite faire un tour de reconnaissance du circuit à pied afin de repérer et commenter les trajectoires.

Au début, ça va bien mais à la fin du tour, comme la nuit tombe, on ne voit plus grand-chose... J'ai déjà tourné sur cette piste du Vigeant il y a 10 ans (à l'occasion du second stage Privilège Formula, voir chapitre VI) mais mes souvenirs ne sont pas aussi précis que je le croyais, cette reconnaissance nocturne fut donc quand même utile (mais il a fallu 30 minutes pour boucler un tour à pied alors qu'il faut moins de 2 minutes en voiture...).

Ensuite, nous avons moulé mon siège dans ma monoplace. Lors de mes premiers essais à Lédenon, j'avais utilisé un baquet moulé pour un autre mais qui me convenait à peu près. Là, on ne peut pas se contenter d'à peu près, il faut que je sois dans les meilleures conditions.

Mouler un baquet est une opération simple : on verse des liquides réactifs dans un grand sac plastique, on le pose au fond de la coque et le pilote s'assoit dessus. C'était moi le pilote à ce moment-là et j'avais pris soin de mettre ma combinaison afin d'être proche des conditions réelles.

On sent le produit chauffer pendant le durcissement et cette sensation de chaleur est amusante. Mais, ce qui est moins drôle, c'est qu'on doit rester immobile pendant un bon quart d'heure pour que la forme prenne. Pour être dans la bonne position (les pieds calés contre le pédalier et les bras légèrement fléchis), je me suis accroché au tableau de bord et, au bout de quelques minutes, j'avais déjà mal aux doigts, crispé qu'ils étaient à force de tenir en tension.

Après l'opération siège, nous sommes rentrés au gîte et je suis allé dîner seul avec la « réglementation technique et sportive FFSA 2000 » comme lecture de chevet... Utile et instructif !

## **Samedi matin : premiers tours**

Lever tôt le lendemain matin pour être sur le circuit dès 8 h 45. La météo est dégagée mais il fait froid et il y a même un peu de brume sur certaines portions du circuit. J'enfile mon équipement (sous-vêtements en nomex, combinaison, bottines) dans la partie cuisine du camion atelier de Markus. Le froid intense qui règne dans cette petite pièce est une mise en condition inattendue !

Je vais ensuite à la direction de course acheter les stickers donnant droit aux quatre séances d'essais libres du samedi et je les colle du côté gauche du cockpit.

À 9h20, je mets mon casque et je me glisse dans le baquet assisté par Mario et Nikolaï, les deux mécanos qui bouclent mon harnais. Markus me répète les instructions et procédures : voyants, températures, ventilateur, etc. On fait chauffer le moteur. Je retrouve les hurlements rageurs du quatre cylindres Yamaha.

Markus me fait signe, première, je sors du garage en faisant bien cirer l'embrayage et en donnant pas mal de tours/minutes afin de ne pas caler. Je suis sur la voie des stands, un commissaire vérifie que j'ai bien les stickers qu'il faut et me donne le feu vert, je suis sur la piste !

J'abaisse la visière de mon casque, accélération, clac, 3<sup>e</sup>, clac, 4<sup>e</sup>, premier freinage. J'insiste un peu sur les freins pour les faire chauffer car je n'ai encore aucun mordant mais c'est normal.

La pédale de frein n'a presque aucun débattement, le feeling est tout dans la pression exercée, je trouvais cela déroutant à l'arrêt mais plus du tout une fois en action. Mes premiers tours sont très prudents car Markus m'a demandé de juste faire 3 tours et de rentrer aux stands pour un contrôle.

Cette piste qui m'avait paru si large hier soir m'apparaît maintenant comme bien différente. Je retrouve bien certains points de repères et pas du tout les autres !

En fait, je ne suis à l'aise que pour un virage sur deux, il y a du travail... Je lève le bras avant de m'engager sur la voie des stands que je regagne doucement. Une fois au stand de l'équipe, le contrôle confirme

que tout est OK. Markus m'interroge sur le comportement de l'Arcobaleno mais je lui fais peu de commentaires car je suis encore loin de pouvoir juger le châssis Un détail qui me gêne : quand je freine, la buée apparaît sur ma visière et seulement à ce moment-là, bizarre.

Je repars. Il y a peu de trafic mais je m'aperçois quand même que mon rétroviseur droit est réglé trop bas. Je fais une série de tours où je me force à passer sur les rapports convenus la veille avec Markus. La principale difficulté réside évidemment dans les freinages.

Pour certains virages, c'est très simple : le freinage est bref, en ligne, on relâche progressivement jusqu'au point de corde et on reprend l'accélérateur pour enrayer jusqu'à la sortie. Mais, le circuit compte aussi quelques endroits où on arrive à fond de cinq et où les débuts et les fins des freinages sont moins évidents à déterminer.

Pour cette première séance, j'ai été lent et pas seulement parce que la piste était froide. Je suis pourtant relativement satisfait : j'ai respecté mon programme qui se résume à une montée en régime progressive et à éviter les erreurs.

Lors de la deuxième séance, il y a déjà plus de monde en piste. Markus et moi partons ensemble, chacun dans sa monoplace, pour qu'il puisse me montrer les trajectoires. Malheureusement, je fais une grosse faute dans un enchaînement dès le premier tour, j'évite la sortie de route mais Markus est déjà loin et je n'arriverais pas à le recoller. Je roule donc seul et m'applique à améliorer mes freinages.

Les commissaires de piste sont très actifs, ils me montrent le drapeau bleu pour me signaler que je me fais rattraper par un concurrent plus rapide et afin que je cède le passage. Ce que je fais volontiers, soit en ouvrant largement la porte au freinage, soit même en restant sur la trajectoire extérieure. Le pire, c'est de se faire surprendre et de découvrir une autre monoplace à sa gauche ou sa droite au moment de plonger dans le virage !

Du coup, je surveille mes rétros presque constamment. Les commissaires doivent passer continuellement du drapeau bleu au

drapeau jaune tellement il y a de sorties de pistes... Là aussi, on a grâce à eux une bonne idée de ce qui se cache dans le virage, rien qu'à observer leur degré d'affolement : le drapeau jaune montré, c'est une monoplace dans le bac à graviers. Si le drapeau est fortement agité, c'est qu'un concurrent est resté en travers de la piste. Le comportement des commissaires est tellement impeccable que je n'ai jamais été surpris par un obstacle.

Le trafic est tel que je n'ai pas un seul tour clair mais cela n'empêche tout de même pas ma progression. Je suis plus à l'aise, commence à essayer d'être plus incisif et à l'écoute des réactions de ma voiture. C'est ainsi que je constate une hésitation pendant la phase accélération dans certaines conditions. Le phénomène est plus net dans les virages lents à droite. Le trou se situe à 5 000 tours/minutes, j'en suis sûr.

Je m'arrête aux stands, explique ce qui se passe mais Markus semble croire qu'il suffit de rajouter un peu d'essence. J'ai plutôt confiance dans mon feeling technique et je sais qu'il n'en est rien. Mais je considère aussi que la confiance au sein d'une équipe, cela se construit par la démonstration.

Je repars donc sans protester et, évidemment, le phénomène est toujours là, il empire même. De plus, j'ai également un problème de sélection de vitesse, la boîte saute quelquefois au passage 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> faisant hurler le moteur ; stressant et ennuyeux. En fait, c'est moi qui n'applique pas une pression assez forte sur le levier car la boîte séquentielle est tellement douce et précise que j'ai tendance à me contenter d'un geste trop lâche, il faut que je soigne cette opération.

À la fin de la session, j'explique avec précision ce qui se passe au niveau du trou de carburation et les mécanos constatent qu'un des carburateurs refoule de l'essence, il y a donc bien quelque chose...

Markus démonte la rampe de carburateurs, procède à un nettoyage et change les bougies, après cela, le moteur se remet à sonner clair. Vient le moment de la pause déjeuner. Une fois à table, Markus

me presse de questions sur le comportement de la voiture et j'essaye de lui répondre de mon mieux. J'ai bien décelé un peu de sous-virage à l'entrée des virages lents mais il est possible que ce soit moi (mon pilotage) qui le provoque en n'entrant pas assez fort sur les freins.

Justement, du côté des freins, j'ai eu quelques amorces de blocages sur le train avant (donc, la répartition est trop favorable à l'avant ce qui peut aussi expliquer le sous-virage).

La question des rapports de boîte et de la démultiplication finale nous occupe également sérieusement. Markus pense qu'il faut tirer plus court car lui n'arrive pas à passer la cinq aussi souvent qu'il le faudrait. On va essayer cela sur sa monoplace pour la prochaine séance et on reportera sur la mienne si cela s'avère judicieux.

On se fait toute une histoire des réglages d'une monoplace mais je m'aperçois qu'il y a les aspects vraiment importants et le reste. En fait, ce sont les pneus qui reçoivent le plus d'attention : usure, pression et surtout températures. À chacun de mes arrêts au stand, Mario et Nikolai se précipitent l'un sur le train avant, l'autre sur le train arrière et communique les mesures à Markus qui en déduit la situation (équilibre du châssis, état de la piste) et décide de la pression à appliquer. L'autre secteur important, ce sont les rapports de la boîte de vitesses.

Avec Markus, nous récapitulons les rapports utilisés virage par virage. C'est ainsi qu'on s'aperçoit que je suis trop bas en régime à plusieurs endroits clés. Je passe en 3<sup>e</sup> là où il faudrait reprendre la seconde. Markus me demande quel régime s'affiche sur mon tableau de bord à tel ou tel endroit mais je suis bien en mal de répondre : comme si j'avais eu le temps de regarder les diodes indicatrices tout au long d'un tour de circuit !

Je promets de repérer les régimes aux endroits clés afin de permettre un retour d'informations plus précis. En réalité, sur un tour de circuit, la charge de travail est beaucoup plus lourde que ce que j'avais imaginé, il y a toujours quelque chose à faire : doser

l'accélération sur le fil, éviter les vibreurs tout en débraquant, pointer vers le bon côté pour le prochain virage, passer les rapports à la volée, préparer son freinage (décider mentalement de l'endroit où on va commencer son freinage), se jeter sur les freins (ne pas hésiter à appuyer vraiment fort sur la pédale au début, maintenir la pression puis la relâcher progressivement au moment de braquer), rentrer le nombre de rapports voulus (à un endroit surnommé « freine tard » par tout le monde, il faut passer de la cinq à la deux, le tout en quelques secondes... Ça fait « clonk, vroap, clonk, vroap, clonk, vroooooap » !), viser le point de corde et obliger le museau à pointer dans cette direction tout ne forçant pas sur la direction (ce qui contraindrait le châssis et le mettrait en situation de réaction brutale) et ainsi de suite.

Toutes ces opérations se suivent seconde après seconde, pratiquement sans aucun répit si ce n'est dans les grandes lignes droites où on en profite pour vérifier rétroviseurs et tableau de bord, resserrer le harnais, voir refermer le col de sa combinaison s'il s'est ouvert sous l'effort. Bref, la situation est tellement prenante qu'on n'a vraiment pas le temps de penser à autre chose qu'à la prochaine étape.

Pas de place pour l'analyse du plaisir instantané, pas de réflexion sur le ressenti intérieur, pas d'occasion de penser à ce qu'on fait autrement que pour l'exécuter immédiatement. Anticiper, ressentir les réactions, enregistrer ce qu'on a compris, recommencer, tout de suite.

C'est ce que je voulais. Je brûlais de m'aligner en situation de vraie compétition afin d'observer mes réactions : qu'est-ce que je vaudrais au milieu de la meute ? Comment vais-je me comporter quand il y a un enjeu ? Vais-je être capable de rattraper ma voiture quand elle glissera à la limite ? Est-ce que je vais apprécier le pilotage en essayant d'aller vraiment vite ?

Et surtout, suis-je un bon pilote ou un nul complet, pas digne de s'aligner dans une compétition nationale ?

À ce stade du week-end, je n'ai pas encore toutes les réponses mais je suis plutôt satisfait de ce que j'ai pu réaliser : je monte en

puissance palier par palier et surtout, j'arrive à rester sur la piste. C'est le contrat que je me suis passé avec moi-même : pas de sortie de route, pas de tête à queue, pas de grosse erreur. Cette contrainte ne signifie pas que je sois condamné à rouler lentement, à ne pas prendre de risque. Cela implique simplement que je hausse le rythme progressivement. Mais, tout au fond de moi, j'ai bien l'intention de tester jusqu'où je peux aller... C'est ce week-end ou jamais.

Évidemment, j'ai déjà vécu cette pression et ces épreuves lors des différentes courses de kart (challenge Yamaha, 24 heures du Mans Créaction) que j'ai disputé par le passé mais là c'est différent : il s'agit de voitures de course bien plus lourdes et bien plus rapides que le plus performant des karts. La difficulté est tout autre, l'enjeu et les risques bien plus grands...

### **Samedi après-midi : montée en régime**

Début d'après-midi, 3<sup>e</sup> séance. Au moment de la pause déjeuner, j'ai quitté mon équipement afin de me sentir à l'aise et éviter de « baigner dans mon jus », il est temps de le remettre. L'habillage du pilote est un moment spécial. Tout d'abord, on est seul ; c'est intime, minutieux. Ensuite, c'est l'occasion de commencer cette « rentrée en soi-même » qui caractérise la concentration. Pas besoin de se forcer, le silence intérieur se fait tout seul et l'équipement participe à cette isolation. Ce ne sont pas tellement les sous-vêtements ou la combinaison qui provoquent ce phénomène. Après tout, il s'agit seulement d'habits un peu spéciaux.

En fait, c'est au moment de passer le casque que je ressens le plus cette fermeture. Je soigne tout particulièrement l'ajustement de la cagoule car c'est déterminant pour moi qui porte des lunettes. Une fois le casque à ouverture étroite enfilé, les bruits sont atténués ce qui participe encore à l'impression générale. Toujours entouré par l'équipe, je me glisse dans l'habitacle.

À partir de là, les mots se font rares. Je réponds par un

hochement de tête aux instructions de Markus. Mario serre le harnais, je lui fais signe que je veux plus serré, encore, encore. Mario tire sur les bretelles alors que je me tasse au fond du baquet. J'essaye de bouger pour vérifier la position, il me reste peu d'espace mais c'est ce qu'il faut. Les rembourrages au niveau des épaules accentuent encore cette impression de confinement. À part les bras (mais avec un débattement très limité vers le haut à cause des protections sur les épaules) et la tête, je ne peux pratiquement plus bouger.

Au bout de quelques minutes, la position semi-allongée avec les genoux plus hauts que les fesses paraît assez naturelle et confortable. La contrainte d'être ceinturé au plus près n'est pas oppressante, au contraire, elle permet de faire corps avec la machine. Le regard s'habitue aussi à cette vision limitée, bordée par le cockpit et l'ouverture du casque. Tout se combine pour mettre une distance invisible entre le pilote et son environnement.

Mais cette rupture ne dure que pendant la phase statique, aussitôt qu'on est en mouvement tout disparaît. Plus de liens qui compriment le corps, plus de vision limitée, au contraire : le châssis est comme le prolongement du corps, les roues avant sont fixées au bout de vos doigts !

La piste tout entière est mangée par le regard, l'impression de vision est totale. Le moindre détail saute aux yeux, on arrive même à capter la grimace d'un commissaire de piste...

Lors de cette troisième session, le trafic est encore plus dense que pour la précédente et ça fait vraiment du monde. Cette fois, la confiance commence à être vraiment présente et je sens que j'attaque. Au bout de la ligne droite, juste avant le S, le hurlement du moteur est

presque couvert par le bruit du vent et le claquement de mon tear-off<sup>30</sup> sur ma visière fait un son d'hélice en furie.

Je recule encore mes freinages et accélère plus franchement à la remise. Le travail au volant s'intensifie : les corrections sont plus nombreuses alors que j'essaye tout de même d'éviter les mouvements inutiles qui hachent la trajectoire et parasitent les réactions du châssis. J'aime particulièrement ressentir dans les mains le tremblement bref de la roue intérieure qui lèche le vibreur sans monter franchement dessus (brrrrrr).

À ce rythme, l'Arcobaleno commence à envoyer plus de signaux et le train arrière amorce quelques décrochages à basse vitesse. Heureusement, cela reste progressif, pas brutal et facile à corriger, j'ai presque envie de dire « du bout des doigts » !

Une certaine euphorie me gagne, tout comme la transpiration que je sens couler dans mon dos. À mon tour de voir le passage s'ouvrir devant moi à coup de drapeau bleu. Les sorties de route sont toujours aussi nombreuses mais je suis désormais habitué à la séquence : commissaires avec le drapeau jaune à la main au moment de l'incident, tracteur pour dégager le fautif du bac à gravier le tour d'après et plus rien le tour suivant...

J'en vois même un se sortir tout seul derrière moi : il tire tout droit les quatre roues bloquées, le nuage de fumée blanche occupe tout l'espace de mes rétroviseurs. Je décide même de relâcher un peu mon freinage et de prendre une trajectoire extérieure pour lui laisser un maximum de champs et ainsi d'éviter qu'il me touche... Ouf, il est

---

<sup>30</sup> Les « tear-off » sont des protections jetables que l'on fixe sur la visière du casque afin d'éviter que celle-ci soit souillée trop vite par les projections d'huile et les insectes. Lorsqu'un tear-off devient sale, on l'arrache avec les doigts car les fixations sur la visière sont prévues pour faciliter ce geste. Avant une course, on met jusqu'à 2 tear-off sur sa visière, un qui part de la gauche et qu'on arrachera par la droite et l'autre dans l'autre sens... évidemment, il ne faut pas se tromper de sens quand on arrache le premier !

passé !

Déjà le drapeau à damiers, je n'ai pas vu passer les 25 minutes de cette séance alors que je ne suis pas rentré aux stands une seule fois. Une bonne surprise m'attend au garage : Yahya est arrivé. Il a réussi à en finir avec ce trajet interminable et il apporte les stickers Keenvision qui vont décorer ma monoplace. Markus arrive, descend de sa monoplace et vient me retrouver. Il commence à m'interroger avant même d'avoir retiré son casque.

Je lui décris ce que j'ai enregistré et compris du comportement du châssis Je lui confirme que mon problème moteur a disparu et il m'explique où je perds du temps suite à ce qu'il a pu observer en me suivant : « tu perds trop de speed en revenant à gauche dans l'enfilade, il faut laisser la voituuuuure (accent suisse...) se déporter toute seule vers la droite, tu as le temps de la ramener à gauche ensuite avant le freine taaaard. Sinon, pour le reste, ça vaaaa ».

Mario et Nikolai entreprennent de retirer les stickers en place sur ma monoplace afin de faire de l'espace pour les stickers Keenvision. Pendant ce temps, j'en applique deux directement sur mon casque.

#### **Quatrième et dernière séance d'essais libre.**

Je tarde à quitter mon stand car je veux laisser à Yahya l'occasion de faire quelques photos avec l'appareil numérique. Dès mon entrée sur la piste, je prends un caillou sur la visière projeté par la voiture d'un concurrent qui vient de me passer, lancé à pleine vitesse alors que je sors juste des stands. Encore heureux que j'ai le réflexe de la baisser complètement dès que je roule !

À chaque passage, je vois Yahya me faire signe depuis le muret des stands. À mon quatrième tour, je le vois descendre à pied vers le freinage de bout de la ligne droite. Presque simultanément, le moteur a un hoquet. Je pense d'abord que le problème de ce matin est en train de se reproduire mais le phénomène s'est amplifié puisque je n'ai pas de régime à la remise de gaz, le moteur plafonne à 5 000 tours.

OK, je me dis que je vais rentrer doucement pour permettre à Mario et Nikolai de fixer le problème. Mais, dans la ligne droite opposée, je ne peux prendre que 4 000 tours puis le moteur s'éteint. Je tente de rentrer encore un rapport, rien, je braque à droite pour me garer sur une bretelle qui coupe le circuit en deux. Arrêt complet. J'essaye de relancer le moteur au démarreur, peine perdue. Bon, je dégrafe le harnais et sors du cockpit. Un commissaire vient vers moi et m'interroge d'un signe de tête, je lui réponds « coupure moteur ». Il m'explique alors qu'on va me remorquer aux stands « à la ficelle » à la fin de la séance.

Je passe le reste du temps à observer mes « collègues » foncer vers le S du bord d'un rail de sécurité.

Je ne suis pas déçu par l'incident, je suis même presque content de pouvoir vivre à peu de frais une autre facette du sport automobile : la panne mécanique. Il vaut mieux que ce genre de chose m'arrive pendant les essais. À ce moment-là, j'ignore complètement ce qui a pu se produire mais je soupçonne une remontée du problème de carburation déjà rencontré. En revanche, je suis préoccupé par l'état d'esprit de mon équipe : ne me voyant pas revenir, ils vont penser que je me suis sortie fort...

Le commissaire de piste vient ranger une antique 404 diesel devant l'Arcobaleno et passe une grosse sangle dans l'arceau de sécurité et m'expose la procédure après que je lui ai dit que c'est une première pour moi : « c'est vous qui fixez l'allure, la sangle doit toujours être tendue alors gardez le pied sur le frein pour cela et moi, je roulerais en fonction de vous »... Comme cela, ça a l'air simple : une main sur la sangle pour sentir la tension, une main sur le volant pour suivre la trajectoire et un pied sur le frein pour régler la vitesse. Sauf que la direction est bien dure avec une seule main à basse vitesse dans les serrés et que la proximité de la 404 me permet de respirer son échappement à pleins poumons !

Une fois de retour au stand, il s'avère vite qu'il s'agit d'une

simple panne d'essence... Pas grave du moment qu'on ne rejoue pas la même plaisanterie pendant la course !

Les essais libres sont terminés, vient maintenant le temps des vérifications administratives (licences, remise des numéros) et techniques (conformité de la monoplace, état des dispositifs de sécurité). La file d'attente est bien longue aux vérifications techniques et on nous annonce une réunion exceptionnelle à la direction de course ce soir à 17 h 45.

Reste encore une séance d'essais obligatoire à faire, soit ce soir, soit tôt demain matin. Markus préfère qu'on s'y colle dès ce soir et nous apportons les monoplaces directement en prégrille après les vérifications. Pour cette séance, mon moteur tourne rond et les chronos commencent à tomber... Faisons un tour complet du circuit ensemble, à bord de l'Arcobaleno et au milieu de la meute !

### **Un tour du circuit ensemble...**

On sort du dernier virage qui donne dans la ligne droite des stands en seconde et, dès qu'on est en ligne on accélère vraiment à fond. L'Arcobaleno hurle, bondit, on sent un peu de « wheels spin » (patinage des roues arrières), on monte le régime jusqu'à 10 000 tours, troisième, on longe le muret des stands, au passage, un coup d'œil à la passerelle (qui sert pour les signaux de départ commandés par la direction de course) pour voir le nombre de minutes qui reste dans la séance, 4<sup>e</sup>. Le passage des rapports à la volée est un moment fort où on sent vraiment la voiture vivre et vibrer à l'unisson de son moteur, 5<sup>e</sup> à la fin du muret des stands.

On passe sous un pont et on entame alors une petite descente qui nous mène au premier freinage. C'est le point de départ d'un double droit qui se referme nettement. Il faut donc obliquer légèrement pour viser droit au moment du freinage pour être en ligne avec le point de braquage, cela implique qu'on oublie complètement le premier droit qui est avalé de travers pendant la phase de freinage. Ce

premier freinage est long mais énergique et c'est tout à la fin, avant de braquer que je rentre deux rapports d'un coup, sans même relâcher l'embrayer, boum, boum !

Vient enfin le moment de braquer mais on retarde encore ce moment le plus possible car le point de corde est vraiment loin à l'intérieur du virage à droite. Pourtant, même en ayant fait au mieux, les vibreurs de la sortie arrivent toujours plus vite qu'on imagine et la remise des gaz est vraiment délicate à ce niveau. On enroule ce virage plus qu'autre chose, d'autant qu'on ne peut débraquer puisqu'il faut tout de suite se reporter sur la droite de la piste pour le prochain virage à gauche qui suit presque tout de suite. Bref freinage et on reste en troisième.

Ce gauche ne se referme pas (c'est une courbe à rayon constant) mais, une fois encore, il faut se forcer à aller chercher le point de corde tardivement car il faudra tout de suite se reporter à gauche à la sortie pour le prochain enchaînement comme précédemment. J'aime bien ce gauche car on peut quand même commencer à accélérer franchement, on est plus haut dans les tours et le moteur est moins sur le couple que dans le virage d'avant. Du coup, les réactions sont plus vives et la sensation plus précise. C'est ici qu'il faut essayer de ne pas trop « jouer » avec le volant pour guider le train avant sur une trajectoire bien tendue.

La sortie de ce gauche nous place dans un tout petit bout droit qui donne dans un double droit qui commande la grande ligne droite qui amène vers le S. La première partie est importante : on doit accélérer assez fort pour passer la quatre avant le virage et braquer aussitôt pour avaler le premier droit, normalement c'est à fond. Normalement...

Mais moi, une fois la quatre enclenchée et juste avant de braquer, je soulageais un poil et je remettais gentiment afin d'assurer ce passage suffisamment rapide à mon goût. J'étais bien plus à l'aise dans la seconde partie de ce deuxième double droit. On sort plein pot du

premier droit mais il faut tout de suite se remettre bien en ligne pour un bref freinage avant le second, pas question d'élargir à ce niveau. Le freinage est très bref et permet de rentrer la trois. On pourrait rester en quatrième mais on manquerait sensiblement de régime à la remise et donc, même si rétrograder en 3<sup>e</sup> paraît contraignant, il vaut mieux quand même le faire...

On monte les rapports dans la grande ligne droite, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, on se range sur le côté droit de la piste afin de bien préparer l'entrée dans le S. À 10 000 tours/minute en cinquième, on est à 225 km/h. On dépasse le panneau 200 m en se préparant mentalement à ce qui vient. Panneau 100 m, on peut encore attendre un peu d'avoir atteint le point où le bitume change de couleur. Là, sans délai, on se jette sur les freins, bref mais énergique et on rentre la quatre dans la foulée.

La vitesse est encore assez importante au moment de s'inscrire dans l'entrée du S, c'est un des endroits du circuit où je ressens vraiment la force centrifuge, et il faut ensuite lutter pour ne pas se laisser embarquer à l'extérieur une fois qu'on a atteint le point de corde, sinon on est vraiment mal placé pour enrouler la seconde partie du S. Heureusement, la sortie est plus facile que l'entrée et on peut accélérer franchement pour remettre la cinq mais pas pour longtemps. Car voilà l'épingle du fond du circuit.

En fait d'épingle, il s'agit encore d'un double droit mais tellement resserré qu'il passe comme une épingle. Cette fois, il faut pointer le nez de la voiture en direction d'un bouquet d'arbres qui est en ligne avec le premier point de corde, ne pas hésitez à prolonger le freinage loin dans le virage et braquer au tout dernier moment. Le point de corde n'est pas très important à ce niveau, il vaut mieux soigner la remise des gaz (on sort en troisième) car la sortie est ponctuée par un grand enchaînement droite-gauche qui prend à fond : 4<sup>e</sup> à l'intérieur du premier, 5<sup>e</sup> dans le second.

Je n'aime pas cet endroit car il faut braquer alors qu'on accélère à fond et je crains une réaction brusque du châssis si je suis mal placé et

que je suis contraint de braquer plus qu'il n'est prêt à la supporter. C'est aussi à cet endroit que Markus insiste pour que je laisse l'Arcobaleno se déporter seule à la sortie afin de ne pas briser sa remise en vitesse. Bref, je n'y suis pas à l'aise et reste toujours un peu en dedans au lieu d'être vraiment à fond absolu.

Une autre ligne droite assez longue nous conduit au fameux « freine tard ». Je ne sais pas pourquoi ce virage à droite a hérité de ce surnom car il n'a rien de particulier si ce n'est que, effectivement, on y freine tard !

On peut commencer le freinage juste après le panneau 100 m et on peut passer directement en seconde au bout du freinage (la piste est un peu en travers en entrée de virage, on se retrouve donc presque au milieu au moment de braquer). Contrairement à l'enchaînement précédent, j'aime bien ce virage à droite même si c'est le seul endroit du circuit où je ressens nettement du sous-virage. En fait, à ce stade, mon pilotage est bien adapté aux virages lents, ceux qui passent en seconde ou troisième, j'y ressens bien la limite et je n'ai pas de réserve. Dès que ça va plus vite, je suis moins confortable et j'ai tendance à « en garder un peu » sous le pied pour assurer.

Ce virage à droite fermé est à prendre sans trop appuyer parce que, comme toujours, il y a un gauche qui suit tout de suite derrière (avec juste une très courte ligne droite pour les relier), donc, on reste braqué en sortie pour se remettre à droite avant de plonger pour le virage suivant. Comme la ligne droite de liaison entre les deux virages est très courte, on a à peine le temps de monter assez en régime pour passer la troisième (Markus me recommande même de rester en seconde) avant de donner un bref coup de frein afin d'appuyer le train avant au moment de braquer. La sortie ne pose pas de difficulté particulière car le droite qui suit est à fond et on peut passer la quatre dans la foulée.

Pas pour longtemps car, à peine les roues droites qu'il faut de nouveau freiner pour un virage à gauche. Freinage bref, juste le temps

de rentrer la trois et on passe au ras des vibreurs. On arrive enfin sur la section finale du circuit, ma partie préférée. Tout d'abord, un virage à gauche très fermé qui prend en seconde. Ici, il faut freiner fort, c'est le seul freinage où je bloquais mes roues assez souvent. C'est aussi le seul endroit où je n'hésitais pas à « manger » les bordures au point de corde car le virage est tellement fermé qu'on est tout de suite sur le vibreur de sortie.

Forte accélération en seconde tout en visant la gauche de la piste, l'Arcobaleno bondit droit vers la bretelle d'entrée des stands, je braque au dernier moment alors que je fonce juste sur une borne qui marque le début de la bretelle, c'est mon point de repère. Il faut encore avaler un double droit : le premier passe sur l'élan et je pousse au maximum avant d'aborder le second qui est aussi le tout dernier virage du circuit.

C'est sans doute ici que je suis le plus à l'aise, je pose mes roues gauches à l'extrémité de la piste avant de freiner et de braquer pour cette quasi-épingle. Et une dernière accélération pour me retrouver de nouveau dans la ligne droite des stands !

Markus estime qu'un bon temps au Val de Vienne avec l'Arcobaleno se situe autour de 1'45 au tour (les meilleures F3 tournent en 1'40, 1'41). Mes propres chronos oscillent lors de cette dernière séance de la journée entre 1'57 et 1'54, j'ai encore de la marge !

La réunion organisée par la direction de course qui suit est pour nous expliquer que nous sommes trop nombreux (46) dans notre catégorie pour tourner tous ensemble, la direction de course a donc décidé d'organiser deux séries où les concurrents sont répartis arbitrairement. Les résultats des manches détermineront l'accès (et l'ordre sur la grille de départ) à la grande finale ou, le cas échéant à la « consolante »...

Yahya et moi laissons l'équipe et allons dîner tranquillement. J'échange mes impressions avec Yahya. Je suis bien conscient que le véritable examen sera demain, en course, finit les essais sans enjeux.

Toutefois, je suis satisfait de mon comportement lors de cette première journée : j'ai fait ce que je voulais et ce que j'avais prévu de faire.

Je ne sais pas encore ce que je vaudrais vraiment mais je sais déjà que je ne suis pas ridicule.

### **Dimanche matin : 1<sup>er</sup> course, enfin !**

Au saut du lit, je retrouve mon équipe figée devant la télévision en train d'assister au sacre de Schumacher (la TV retransmet le grand prix du Japon, finale du championnat du Monde de F1 où Schumi décroche enfin le titre pour Ferrari). Mais ce matin, cela ne m'intéresse pas : pour une fois, je suis acteur et non spectateur, je préfère donc me concentrer sur mon sujet. Le briefing des pilotes de ma catégorie est fixé à 9 h 35 par la direction de course.

C'est important d'y être à l'heure, d'abord parce que c'est une réunion obligatoire (l'absence est sanctionnée par une amende), ensuite parce que c'est à cette occasion que la procédure de départ est expliquée...

La Porsche me permet d'y être juste à l'heure. La salle est noire de monde, tout le monde est debout et... On n'entend rien !

Franchement, je m'attendais à autre chose. Ceci dit, je ne critique pas l'organisation qui est remarquable pour une rencontre de ce niveau. Tout est traité sérieusement, les horaires sont respectés, le personnel nombreux que ce soit sur la piste ou à la direction de course. J'ai une reconnaissance toute particulière pour les commissaires de course qui sont là, tout le long de la piste, leurs drapeaux à la main. Ils sont présents dès le matin et vont passer la journée à nous assister, le tout sans nous connaître et sans échanger avec nous qui nous amusons sur la piste.

Notre série démarre à 11 h 15, cela nous laisse le temps d'aller observer les endroits clés et les départs des séries des autres groupes (A, N et C, berlines et prototypes).

Vient le moment de se mettre en tenue et de rejoindre la

prégrille. Je suis partant dans la première série et la grille de départ de la première manche me réserve une drôle de surprise : je suis en pôle !

Non pas que j'ai signé le meilleur temps la veille (j'en suis loin...) mais les positions sont tirées au sort pour la première manche et inversées pour la seconde. Me voilà donc en ligne de mire pour ma première course, un honneur dont je me serais bien passé. De plus, Markus insiste pour que je fasse au moins une simulation de la procédure de départ avant de me retrouver sur la grille.

Je ne l'ai pas fait hier quand j'aurais pu le faire parce que le trouve la procédure préconisée par Markus un peu intimidante : « tu montes le régime à 9 000 tours (vroaa, vroaa) et là tu lâches l'embrayage d'un coup ! Le train arrière va patiner, bien suuur, alors il faut que tu soulages un peu les gaz pour permettre la reprise d'adhérence mais pas trop pour ne pas caler... Ne t'inquiètes pas, les quinze pilotes que j'ai vu défiler cette année ont tous calé sur la grille d départ mais il faut que tu passes par là ».

Ben voyons, c'est si simple. En vérité, je n'ai pas l'intention d'appliquer sa recette, et surtout pas de la répéter lors de la mise en grille : c'est interdit formellement par le règlement et cela entraîne une pénalité (stop-and-go dans les stands). Mais la pression que me met Markus sur ce sujet ne me facilite pas les choses pour ce premier départ. La météo est grise, on nous promet de la pluie pour cet après-midi mais nous sommes tranquilles pour ce matin, c'est déjà ça.

Une fois installé dans le baquet, je commence à vraiment ressentir une angoisse diffuse. Je l'explique brièvement à Yahya qui est là pour m'observer : « je n'ai pas peur de me faire mal, j'ai peur de mal faire ». Pour retrouver ma concentration et évacuer cette sensation pénible, je pratique un exercice respiratoire appris au Yoga. Au bout de quelques minutes, ça va déjà mieux.

Le commissaire de la prégrille fait signe, il faut y aller. Première vitesse enclenchée, je suis le premier à m'engager dans la voie des stands. C'est moi qui mène le peloton, devant moi roule le « safety

car » (une Ford Ka équipé de feux clignotants sur le toit) mais c'est à moi que revient la responsabilité de définir le rythme du tour de formation. Je me rappelle qu'il faut absolument chauffer les freins et les pneus, du coup, je freine fortement à la sortie du second virage et le concurrent qui est juste derrière moi part en tête à queue sans doute surpris par ma manœuvre comme Button le fut par Schumacher à Monza... J'observe la panique créée dans le peloton dans mes rétroviseurs, voilà un bon début !

Je zigzague dans la ligne droite afin de monter les pneus en température tout en continuant à solliciter les freins mais plus prudemment cette fois. Le safety car ralentit et disparaît dans la voie qui mène aux stands, c'est déjà la grille. Un commissaire me fait signe d'avancer jusqu'à mon repère, je m'y immobilise et repasse au point mort. Nous y voilà.

J'attends ce moment depuis des mois. Je me demandais vraiment ce que j'allais ressentir sur la grille de départ, mais en fait, une fois de plus, je ne ressens rien de précis : la concentration ne laisse aucune place pour les sentiments. Je suis seulement obsédé par l'idée de ne pas passer la première trop tôt, d'attendre le signal du préposé au départ alors que tout autour de moi les hurlements des moteurs montent crescendo. Le panneau « cinq secondes » est montré, je passe la première, clac. Le feu rouge s'allume, je monte le régime à 7 000 tours (vroaaaaaa), je sers le petit volant rectangulaire et échancré dans mes mains, mes yeux sont fixés sur le feu rouge...

Le feu rouge s'éteint, le vert s'allume aussitôt. Le bruit est intense, j'ai relâché l'embrayage et le moteur n'a pas calé mais il y a déjà des voitures tout autour de moi. Markus m'avait dit que l'Arcobaleno permettait des mises en action rapides et qu'on pouvait alors doubler jusqu'à dix concurrents d'un coup. Mais, en arrivant au premier freinage, j'ai déjà au moins dix concurrents devant moi alors que je n'ai pas l'impression d'avoir manqué mon envol !

Tout de suite, une formule Renault jaune est en travers au beau

milieu du long double droit après le premier freinage, la monoplace est juste devant mon museau. J'hésite un instant sur le meilleur endroit pour le déborder, à droite ou à gauche ?

Voyant que le pilote a le pied sur les freins (je le sais car je vois que les roues de sa voiture ne tournent pas), je choisis de passer derrière lui mais j'ai encore perdu du temps et des places dans l'histoire. Avant le S, je me fais encore passer par deux F3 qui remontent comme des fusées. Je dois bien être autour de la quinzième place (sur 24 partants) à la fin du premier tour mais j'ai réussi à le boucler sans dommage, la course est lancée !

Une formule Ford mauve se fait insistante dans mes rétros, je résiste comme je peux dans un premier temps puis je me souviens de ma ligne de conduite : ne pas tenter le diable. Sans vraiment laisser le passage, je ne ferme pas la porte non plus et cette formule Ford très bien conduite me double rapidement et me laisse sur place aussitôt (en examinant les feuilles des temps par la suite, je vais constater que ce pilote –Jean Luc Lecire- était incontestablement le plus rapide du peloton des formules Ford...). Fin du second tour, je suis maintenant bien dans le rythme et il y a un peloton dense devant et derrière moi.

Je commence à attaquer car je suis vraiment près de ceux qui me précédent. J'en passe un au freinage du S (que j'enroule ensuite comme je peux) et un autre au gros freinage du bout du circuit. Je suis particulièrement satisfait de cette manœuvre car j'ai réussi à m'infiltrer à l'intérieur, j'ai poussé mon freinage loin tout en restant à la hauteur de mon concurrent afin de l'empêcher de me faire un « une-deux<sup>31</sup> » lors de la sortie de cet autre double droit.

Je me sens bien, l'Arcobaleno survivre un peu quand j'en remets un peu trop à accélération mais je la rattrape avec confiance. Je me

---

<sup>31</sup> Le « une-deux » est une manœuvre classique de défense en cas de dépassement : on reste bien sur sa ligne au freinage sans fermer la porte et on repasse l'attaquant à l'accélération en sortie de virage parce qu'on est mieux placé que lui...

rapproche d'une formule Renault blanche mais il n'y a pas une différence de vitesse suffisante pour que je la passe sans discussion. D'où je suis, je suis tellement proche que je peux détailler sa boîte de vitesses et son support d'aileron mais je ne veux pas me faire prendre au piège de son rythme. Je me décale à chaque freinage pour occuper ses rétroviseurs et je vois bien que ça rend nerveux le pilote, sa conduite devient plus hachée, il commence à fermer les portes.

Pourtant, il reste suffisamment rapide dans les bouts droits pour je ne sois pas en position de le passer au freinage mais je continue à pousser. Dans l'enfilade qui passe normalement à fond (celle où Markus me recommande de laisser filer l'Arcobaleno à droite pour ne pas perdre de l'élan...), il y a une trace d'huile juste sur la trajectoire, suite à un accrochage dans une course précédente. Je le sais puisque j'ai assisté à l'incident avec Markus tôt ce matin. Du produit détergent sur la piste marque la trace et, depuis le début de la course, j'ai renoncé à prendre la trajectoire idéale à cause de cette menace. Mon concurrent avec la formule Renault blanche n'a pas cette réserve et le voilà qui se met à l'équerre devant moi en passant dessus... J'arrive à l'éviter de justesse, ouf !

Le tour d'après, je verrais mon malheureux adversaire sur le bord du rail. Comme d'habitude, les sorties de route ont été nombreuses mais les drapeaux bleus ont été plus rares, les commissaires considérant sans doute que la course doit suivre son cours sans trop d'intervention.

Il me reste deux tours à boucler. Sur le bord du muret, Yahya me fait signe le pouce levé. Je commence à relâcher mon effort et je vois aussitôt une formule Renault grise se pointer dans mes rétros. J'en mets un petit coup dans le dernier tour afin de gérer la distance entre nous deux mais sans trop en faire afin de ne pas tout gâcher dans les derniers virages.

C'est dans ce dernier tour que je signe mon meilleur chrono avec 1'51, la progression est sensible et je commence à me rapprocher

d'une performance honnête. Drapeau à damiers, la course est terminée, je l'ai fait !

Dans le tour de décélération, les commissaires m'adressent des signes, voire même m'applaudissent !

Sans doute font-ils cela pour tous les concurrents restés en piste mais je n'en ai cure : je leur réponds avec grand plaisir. Je ne peux pas faire de gestes larges car je suis toujours confiné dans le cockpit mais je savoure intensément ce moment. Retour au stand, Mario, Nikolai et Yahya me félicitent, je suis aux anges. J'apprends mon classement : 8<sup>e</sup>. Ce n'est pas si mal compte tenu de mon départ. Ma pôle position ne m'aura pas servi mais les quelques dépassements effectués plus les nombreuses sorties des autres m'auront été bénéfiques.

Cette fois, je sais. J'ai les réponses à mes questions. Je sais que je suis capable de me battre sur la piste, que j'arrive à tenir la distance sans disjoncter et d'accrocher un résultat moyen dans l'absolu mais finalement assez valorisant si on le met en rapport avec ma situation de débutant complet. J'appelle ma femme avec mon mobile pour lui faire part de ma joie.

Ce moment de pur bonheur ne dure pas car, évidemment, je revois aussitôt à la hausse mes ambitions pour les prochaines manches...

Et oui, la nature humaine est ainsi faite, impossible de se satisfaire de ce que l'on vient de décrocher (c'est acquis, passons à l'étape suivante), il faut toujours plus. Je suis conscient de ce paradoxe et je tente de lutter contre. Je voudrais retenir le temps qui passe et rester à savourer cet instant euphorique. Tout d'un coup, la compétition me paraît être une course sans fin où tout est toujours remis en cause.

### **Dimanche après-midi : deuxième manche et finale.**

Pendant la pause déjeuner, nous en profitons pour ravitailler en essence. Ensuite, Markus nous amène faire une série de tours sur des

« karts-cross » dont le terrain jouxte le circuit du Val de Vienne : des engins monoplaces dont le châssis est un treillis de tubes propulsé par un moteur de voiture (des flat-twins de 2 CV !). La piste est mixte : des liaisons en bitume qui relient des parties en terre. Le contexte est simple : c'est le festival de la glisse !

Cette glisse permanente n'exclut pas une certaine finesse pour aller bien mais on est loin du doigté nécessaire à bord de l'Arcobaleno. La pluie commence à tomber quand nous sommes de retour sur le circuit mais cela reste raisonnable, la piste n'apparaît pas encore comme mouillée.

Toutefois, la question du choix des pneus se pose quand même assez vite. Avec Markus, d'un commun accord, le choix est vite tranché : il faut mettre les pneus pluie. Du coup, c'est un peu la panique : l'équipe change les pneus alors que je suis en train de m'installer à bord. Markus change également les réglages de barres antiroulis (plus souple) mais, dans sa précipitation, il oublie de revisser le cache avant qui est au-dessus du museau de la monoplace. Et ce qui devait arriver arriva : le cache se détache de la carrosserie pendant que je rejoins la prégrille à basse vitesse...

Bien sûr, je ne peux rien faire pour le récupérer et ce petit incident va prendre des proportions exagérées. Markus va m'embêter jusque sur la grille de départ à propos de ce cache (où est-il ? où l'as-tu perdu ?) et nous contraindre à des manipulations dont on se serait bien passé à un moment pareil (intervertir les caches, rajouter un numéro de course). Finalement, ce maudit cache sera récupéré après bien des attermoissements (l'épisode du simple grain de sable...).

Après le tour de formation, nous retrouvons sur la grille et cette fois, je suis en dernière ligne (logique vu ma position en première manche). Alors que je suis en train de me concentrer sur le signal lumineux du départ, voilà que les drapeaux jaunes sont agités par les commissaires et que je vois un des pilotes mettre pieds à terre, que ce passe-t'il ?

En fait, je suis le seul à avoir misé sur les pneus pluie et voilà que tout le monde réalise qu'il pleut... Les organisateurs ont, au dernier moment, hésité à envoyer la meute au casse-pipe !

Domage, j'avais là un avantage qui m'aurait sans doute permis de gagner... Le ballet des mécaniciens commence sur la grille et concerne tout le monde, sauf moi. Une fois le changement effectué, le rituel peut reprendre. Au feu vert, je m'élançe correctement mais sans doubler personne. Au premier freinage, j'aurais pu passer du monde si j'avais trouvé la place mais tout le monde roule à trois de front et je ne peux exploiter la moindre ouverture. Le premier tour sert surtout à évaluer l'adhérence, les choses sérieuses commencent dès le second.

Je commence ma remontée. J'en double deux au freinage du S mais manque de me sortir une fois dedans. Il faut être particulièrement vigilant à chaque remise des gaz et, par précaution, je passe le virage du « freine tard » en troisième plutôt qu'en seconde pour mieux enrôler sur le couple moteur. Comme d'habitude, les sorties de piste sont nombreuses et facilitent ma progression au classement.

À la dernière épingle, il y a une formule Renault bleue bien en travers et pile sur la trajectoire, il faut donc surbraquer pour l'éviter. Je pars en travers en frôlant l'épave de la monoplace et l'Arcobaleno manque de m'échapper...

Finalement, après quelques ruades, je peux de nouveau accélérer à fond dans la ligne droite. Petit à petit, je me rapproche d'une formule Renault grise et cela m'encourage à hausser le rythme. Mais, à chaque fois que j'en suis assez proche pour tenter une attaque, je me paye un gros travers qui me calme pour un moment. Après quelques alertes de ce goût là, je décide de rester derrière d'autant que la pluie redouble et que la piste est désormais franchement mouillée. Voilà le drapeau à damiers, ça fait du bien !

Je termine cette manche à la dixième position en étant parti 22<sup>e</sup>, c'est correct. En revanche, mon meilleur chrono reflète bien l'état de la

piste : 2'18 (alors que j'avais fait 1'51 sur le sec...). Mon équipe me félicite, surtout parce que j'ai réussi à rester sur la piste et à terminer tout en gagnant des places.

Pendant l'intermède, je demande à Markus de me rajouter un peu d'appui aérodynamique car il est maintenant clair que la pluie est là pour le reste de la journée. Bonne nouvelle, je suis qualifié dans la « grande » finale où j'occuperais une place sur la 8<sup>e</sup> ligne alors que Markus se retrouve lui en 5<sup>e</sup> ligne. Au moment de rejoindre la prégrille, il pleut à verse et je reste dans mon baquet protégé par un parapluie aux couleurs de SQLI que Yahya a été me chercher. Ce dernier en profite pour prendre quelques photos.

Au moment du départ, une fois de plus j'ai l'impression de bien m'élancer et, une fois de plus, je suis débordé de tous les côtés !

Je ressens pourtant un bon feeling au moment de la mise en action mais, incontestablement, il doit y avoir quelque chose qui m'échappe dans la marche à suivre, sans doute que je fais trop patiner les roues motrices ?

Toujours est-il qu'une horrible surprise m'attend avant même le premier freinage : alors que tout le peloton en furie se rue dans la descente, un brouillard d'eau se forme instantanément et masque aussitôt toutes les voitures !

L'instant d'avant, je voyais encore le feu rouge de mon adversaire (feu qu'on doit allumer en cas de pluie, il y a un interrupteur spécial marqué « rain » pour cela sur le tableau de bord...), l'instant d'après, je ne le vois plus, je n'y vois que du gris !

À froid, le phénomène est facile à expliquer : avec la vitesse, le peloton compact de monoplaces, dotées de pneus larges et sans aucune protection, soulève un volume d'eau considérable qui forme en peu de temps un nuage compact et opaque. Oui, à froid cela paraît évident et facile à comprendre, mais à chaud, c'est tout simplement paniquant. Aussitôt, mon premier réflexe est de lever le pied afin de ne pas percuter en aveugle celui qui me précède et qui va bientôt,

forcément ralentir pour le premier double droit. Mais, à peine cette pensée s'est imposée à moi qu'une autre me hurle de n'en rien faire : si je lève le pied, c'est moi qui vais me faire percuter car moi aussi suis désormais escamoté aux yeux des autres. Torturé entre ces deux pulsions, j'arrive terrorisé au premier freinage où le mur d'eau retombe faute de vitesse pour le dresser.

Avec un peu de visibilité, ce virage et les enchaînements qui suivent se passent dans le chaos mais sans incident (en tout cas, pas d'incident me concernant...). Avec la ligne droite de retour, le cauchemar du nuage reprend forme. Pour moi, c'en est trop, je refuse d'être un fou au milieu des fous et je songe à m'arrêter aux stands dès que ce premier tour de folie sera bouclé. Stopper en pleine course et dès le premier tour, voilà bien un épilogue que je n'avais pas envisagé. Pourtant, à ce moment-là je suis tout à fait sérieux : les conditions sont tellement mauvaises qu'elles n'ont rien de comparable avec ce qu'on peut rencontrer sur la route. Même sous une pluie dense sur l'autoroute en doublant un camion on ne retrouve pas ce brouillard d'eau qui annule toute visibilité dans les lignes droites du circuit. Et, dans cette situation d'aveugle qui fonce, j'ai eu réellement et physiquement peur, très peur. La décision d'arrêter là cette expérience absurde était la meilleure et la seule raisonnablement possible.

Mais, en attendant, il faut bien rouler et la peur d'être emboutie m'oblige à aller aussi vite que possible. Au freinage du S, dès que la visibilité revient, je découvre devant moi deux monoplaces trop lentes pour pouvoir rester derrière elles avec l'élan que j'ai... J'ai juste le temps de faire un crochet à gauche pour les éviter et passer le S sur le fil, tant bien que mal.

Le premier tour se passe finalement sans trop de problèmes et, au moment de prendre la bretelle des stands, sans même y réfléchir, je décide de rester en piste. Je ne sais pas pourquoi j'ai changé d'avis au dernier moment, j'ignore ce qui m'a forcé à continuer mais c'est ainsi.

Le second tour est moins terrible que le premier car les distances

commencent à se creuser et, en conséquence, le brouillard est un peu moins dense. Du coup, la visibilité s'améliore suffisamment pour que rouler en peloton redevienne praticable. J'ignore quelle est ma position mais je la défends féroce­ment car je n'ai aucune envie de tracer dans les projections d'un adversaire.

Au bout de quelques tours, les écarts se sont creusés et les positions stabilisées. Vu l'état de la piste, il est quasiment impossible d'attaquer, je n'arrive qu'à enrouler en souplesse. A chaque fois que je tente d'appuyer un peu un freinage ou une accélération, je me fais une grosse chaleur.

Derrière moi, une formule Renault grise se fait menaçante et je me concentre pour maintenir un écart suffisant entre elle et moi. C'est amusant, il s'agit de celle que je n'ai pas réussi à doubler en seconde manche mais les positions sont maintenant inversées... Elles le resteront jusqu'au bout.

Alors que je remarque qu'il reste encore deux tours en regardant la passerelle, les drapeaux bleus s'agitent dans ma direction : le leader essaye de me prendre un tour !

Je m'écarte aussitôt et le drapeau à damier s'abaisse devant moi avec un tour de moins puisque le leader vient de m'épargner une boucle de plus sur cette patinoire... À l'arrivée, les commissaires dirigent les « rescapés » vers le parc fermé où auront lieu les ultimes vérifications. Je sors du cockpit et j'entame la conversation avec mon adversaire (Lucien Lelièvre, le pilote de la FR grise). Voilà le bon côté du sport automobile : après un affrontement sans concessions, vient une discussion décontractée et gratifiante sur ce que l'on vient de vivre.

Je suis finalement classé 17<sup>e</sup> (sur 34 partants) de cette finale avec un meilleur chrono en 2'21 soit encore 3 secondes plus lent qu'en seconde manche (ce qui donne un bon indice des conditions de course...). C'est un résultat satisfaisant vu le contexte. En prenant plus de risques, j'aurais certes pu finir entre la douzième et la quinzième place (Markus a lui réussi à placer la première Arcobaleno à la huitième

place...) mais je suis surtout content d'avoir terminé entier !

Cette finale me laisse quand même un goût d'inachevé, les conditions ne m'ont pas permis de faire ce que j'avais prévu : donner le meilleur de moi au tout dernier moment. J'avais programmé ma montée en puissance pour être au mieux au moment de la finale mais la pluie a changé la donne et j'ai l'impression de ne pas avoir pu m'exprimer...

### **Dimanche soir : épilogue.**

Au définitif, en rentrant chez moi au volant de ma voiture (de nuit sous une pluie battante, super-cool !), quel bilan puis-je tirer de cette « expérience » ?

Mitigé au global dans la mesure où il y a un peu de négatif qui se mélange au très positif. Essayons d'être synthétique, commençons par le négatif : je n'ai pas du tout apprécié le danger omniprésent de la course en peloton sous la pluie. Je trouve absurde l'idée de risquer de s'empiler les uns dans les autres simplement parce qu'on fonce sans se voir. J'accepte le danger inhérent à cette activité mais pas ce type de situation où les repères disparaissent et où il faut compter sur un miracle pour qu'il n'y ait pas d'accident grave...

L'autre point négatif est à mettre de mon côté : je m'aperçois que j'ai des lacunes dans mon pilotage dès qu'il s'agit de courbes rapides. Ce n'est pas tant que j'ai peur de passer à fond (un peu quand même par endroits...), c'est surtout que je ne sens plus autant les réactions du châssis que dans les virages lents et cette absence de feeling limite ma capacité à « envoyer » franchement dans ce contexte.

Enfin, je n'aime pas l'idée de m'accrocher avec un concurrent parce que, soit je ne l'ai pas vu au moment où il me déborde, soit que ce soit lui qui ne me voit pas dans la situation inverse. Soit encore que je me fasse éperonner par un pilote qui loupe son freinage en étant trop optimiste/téméraire (rayer la mention inutile). Bref, le côté loterie de la course en peloton, bien que je n'en aie pas été victime, me paraît

être une grosse source de frustration qui entame le plaisir de la confrontation directe...

Voyons maintenant le positif. Tout d'abord, j'ai voulu vivre cette course tout en espérant être capable d'y tenir ma place honorablement et cela a été le cas (constat relatif à mon statut de débutant néophyte). Rien que ça est une immense, intense satisfaction. Je me suis mis en situation et j'ai su répondre de façon adéquate à l'épreuve dans sa diversité. Bien sûr, j'ai été largement servi par la chance mais je ne me suis pas déçu et c'est bien ça qui compte le plus à mes yeux.

Le week-end a été suffisamment riche pour que je puisse en retirer l'impression d'avoir balayé une expérience « complète » du sport automobile. Évidemment, ce n'est pas le cas, il me reste bien des aspects à découvrir et/ou à approfondir mais ma perception est que « j'ai tout vu » et c'est bien ce que je voulais : Connaître et comprendre le sport automobile de l'intérieur.

Ensuite, j'ai été positivement ravi de l'ambiance au sein de mon équipe. Markus a fait un travail de coaching remarquable. J'ai été mis dans des conditions quasi idéales et cela explique en grande partie pourquoi tout s'est aussi bien déroulé. J'ai adoré l'approche technique que nous avons eu de notre progression et j'ai pu appréhender mon rôle étape par étape.

Enfin, j'ai été agréablement surpris par la sportivité de mes adversaires. Le fait que cette compétition (la coupe de France des circuits) soit d'un niveau amateur joue sans doute sur l'ambiance mais cela ne retire rien à l'état d'esprit général que j'ai trouvé bien meilleur que je ne l'imaginais au départ. Un autre élément très important réside dans la compétence et même la gentillesse de l'organisation en général du circuit du Vigeant et des commissaires au bord de la piste en particulier. Car, soyons clairs, sans l'apport de ces hommes de l'ombre, rien ne serait possible, il faut en être conscient et l'apprécier à sa juste mesure. C'est le souvenir de ces « porteurs de drapeaux » derrière les rails me saluant au passage que je veux garder en tête.



## XI – la Ferrari 360 Modena Challenge

**A**près ma course au Val de Vienne avec l'Arcobaleno, je ne savais pas trop quelle suite donner à mon « parcours » dans le Sport Auto. Ce n'est évidemment pas à quarante ans qu'on commence une carrière et, de toute façon, je n'avais pas montré suffisamment de dispositions pour prétendre en mener une. En revanche, je n'avais certainement pas fini d'assouvir cette passion, l'envie d'essayer encore autre chose me tenaillait toujours.

Markus me proposait de participer au challenge Arcobaleno qu'il était en train de mettre en place pour 2001. D'un côté, je me disais que je ne vivrais pas grand-chose de plus que lors de la dernière course en participant à ce challenge et que donc, l'intérêt en était mince.

Mais d'un autre côté, une saison complète, c'est bien autre chose qu'une simple course et j'étais quand même tenté.

En attendant de prendre ma décision, je découvrais grâce à Auto-Hedbo que l'école de pilotage AGS (qui proposait habituellement des stages sur Formule un) lançait des stages sur Ferrari Modena Challenge... Voilà qui pouvait m'intéresser.

En effet, après avoir été un peu déçu par le comportement de ma Porsche sur un circuit, il me restait encore à tester le fin du fin en prenant le volant d'une Ferrari sur une piste. Mais voilà, une Ferrari, ça ne s'essaye pas comme cela et encore moins quand on veut la pousser dans ses derniers retranchements sur un circuit !

Là, justement, AGS ouvrait la possibilité de le faire et pas avec n'importe quelle Ferrari mais la plus récente et la plus excitante des voitures rouges : la 360 Modena Challenge.

La 360 Modena était une des plus récentes productions issues de Maranello et elle avait été saluée comme vraiment très réussie par toute la presse spécialisée. C'est que les Ferrari bénéficient d'une image très sportive due principalement aux succès de la marque en F1 mais c'est une réputation bien trompeuse... De nombreuses Ferrari sont encore moins à l'aise qu'une Porsche 911 sur un circuit. Les Porsche sont bien moins frimes et bien plus polyvalentes que les Ferrari.

Jusqu'à la sortie de la Modena, je ne voyais aucun intérêt à essayer à tout prix une Ferrari, simplement pour en avoir conduit une au moins une fois, simplement parce qu'il s'agit d'un mythe ?

Merci, très peu pour moi, surtout pour être déçu. Je préférerais admirer leurs belles lignes... De loin !

Surtout que les témoignages d'experts que j'avais recueillis çà et là me confortaient dans mon opinion : les Ferrari sont belles et produisent un bruit de moteur incomparable mais ça s'arrête là. Et ce jugement définitif était valable pour tous les modèles, oui tous, sauf pour la Modena...

Cette fois, l'usine Ferrari avait particulièrement soigné les qualités sportives de ce modèle et tous les essayeurs soulignaient la réussite de l'exercice. De plus, Ferrari avait équipé la Modena d'une boîte de vitesse « robotisée » qui permettait de reporter les commandes de changement de rapports par des palettes derrière le volant, comme en F1. Une compétition sportive sur circuits européens appelée « challenge Ferrari » regroupe les Ferrari depuis des années<sup>32</sup> et, en 2000, le challenge Ferrari était réservé à la Modena dont l'usine avait

---

<sup>32</sup> Le challenge Ferrari est né en 1993 et il permettait aux propriétaires du modèle 348 de s'affronter. En 1995, le challenge est passé à la Ferrari 355 et, depuis 2000, c'est la 360 Modena qui est utilisée.

produit une version spéciale : la Modena Challenge.

Par rapport à une Modena de série, la version Challenge était allégée (débarrassée de tout le superflu, elle passait de 1390 à 1170 Kgs), abaissée, dotée d'un échappement libéré, de jantes prévues pour des pneus « racing » et de freins modifiés<sup>33</sup>. La puissance ne variait pas (400 CV) mais le boîtier électronique permettait un comportement plus typé course (montée en régime plus franche au détriment de la plage d'utilisation). La 360 challenge affichait un rapport poids/puissance (2,9 kg par CV) bien plus favorable que celui de ma Porsche, pas très loin de celui de l'Arcobelano...

Toutes ces caractéristiques étaient très alléchantes et cette Ferrari-là, oui, j'avais vraiment envie de l'essayer. J'arrivais à entraîner Bruno Leysse (qui faisait déjà parti du premier équipage des 24 heures du Mans karting) et nous voilà sur l'autoroute en direction du Luc en Provence où se trouvait le circuit privé de l'école de pilotage AGS Formule un.

Le stage (le tout premier sur Ferrari Modena pour cette école) se déroulait sur une seule journée qui débutait très tôt le matin (rendez-vous à 7 h 45 !). Nous arrivâmes donc la veille pour passer la nuit dans un petit hôtel à proximité. Une fois sur place, la mise en condition commence par un briefing explicatif, comme d'habitude. Je commençais à avoir une certaine expérience des stages des écoles de pilotages et, finalement, cela se déroule toujours de la même façon...

Notre moniteur du jour était Patrick Gaillard et pour moi, c'était plutôt une bonne surprise. Je connaissais le nom de Patrick Gaillard de longue date sans jamais l'avoir rencontré car il s'agissait du « pilote

---

<sup>33</sup> La Ferrari challenge possède un équipement complet de compétition homologué aux formes FIA, dans un habitacle sécurisé et un intérieur repensé : Freins spéciaux Brembo, jantes BBS 18 pouces avec pneus Pirelli P. zéro slick, sièges baquets de course, et système automatique d'extincteur. Tout cet équipement ne vient pas d'un « kit » qu'on applique à la voiture de série, il faut acheter une 360 « challenge » directement préparée par l'usine...

fétiche » d'Auto-Hebdo au début des années 1980. Patrick Gaillard avait été un jeune et brillant pilote passant de la F3 à la F1 de l'époque comme un éclair, sans y rester bien longtemps malgré quelques coups d'éclats parce que l'aspect relationnel ne l'intéressait pas du tout !

Eh oui, même à cette époque, savoir séduire et garder des sponsors était déjà essentiel pour gérer intelligemment une carrière. Mais Patrick Gaillard n'en avait cure et il préféra s'exiler aux USA quand les portes de la F1 se fermèrent. D'ailleurs, j'en profite pour préciser que ce que l'on reproche à la F1 aujourd'hui (trop d'argent, trop de technologies, pas assez de spectacle, pas assez de valorisation des vrais talents, etc.) était déjà ressassé par le passé et ce à toutes les époques depuis le début des années 1960 !

J'ai lu dernièrement un livre écrit par un collaborateur de Rob Walker (le propriétaire de l'écurie Walker qui faisait courir Stirling Moss sur des Lotus à la fin des années 1950 et au début des années 1960) et on retrouve trait pour trait les mêmes sujets de polémiques qu'aujourd'hui : la F1 coûte trop cher, elle fait la part trop belle à la technique, les pilotes ne sont plus comme avant, etc.

Tout cela est bien vain, il faut arrêter de voir la F1 sous un prisme romanesque et chevaleresque comme elle pouvait éventuellement être considérée du temps de Fangio (et encore, peut-être faut-il même remonter à Nuvolari !). Ce qu'on nomme « le sommet du sport automobile » est avant tout un business et un spectacle<sup>34</sup> avant d'être un sport et l'a toujours été. Bref, pour en revenir à Patrick Gaillard, en voilà un que je brûlais d'interroger sur son « parcours » et il répondit très gentiment et très simplement à mes questions au moment de la pause déjeuner.

---

<sup>34</sup> Encore que, pour l'aspect spectacle, c'est de moins en moins vrai : la F1 offre trop souvent l'image d'une procession figée où seuls les arrêts aux stands peuvent éventuellement changer la donne...

Rien à voir avec les courses à l'américaine où là, vraiment, l'accent est mis sur le spectacle.

Notre groupe de stagiaires comprenait huit pilotes pour trois voitures (deux Modena challenge et une Modena de série) ce matin-là et nous voici enfin près des voitures... Elles sont superbes et le bruit des moteurs (les mécanos étaient en train de les faire chauffer) est carrément fabuleux. Tout cela est très excitant !

Nous découvrons d'abord le circuit à bord d'un minibus. Le tracé de la piste du Luc est très simple en apparence mais c'est cette simplicité même qui en fait l'attrait : il est facile à retenir et permet de se concentrer tout de suite sur l'essentiel.

Le premier contact avec la Modena s'effectue sur une petite boucle intérieure du circuit, sorte de circuit miniature à l'intérieur du vrai, mais c'est l'endroit idéal pour découvrir la Ferrari à basse vitesse. Nous sommes en décembre et même en Provence, il fait froid et humide lors de cette matinée. Du coup, la piste est un peu grasse et les moniteurs nous demandent la plus grande prudence à l'accélération pour ce premier exercice qui consistait à aborder une épingle en seconde, rétrograder en première et accélérer en sortie en repassant la seconde...

### **Premier contact avec le monstre**

Évidemment, je considérais que ce conseil était superflu pour moi qui étais « le grand pilote » au milieu d'un groupe de néophytes... Et, bien sûr, je manquais de partir dans un beau tête-à-queue à la sortie de l'épingle !

La Modena enroulait docilement cette épingle serrée à une vitesse tout à fait raisonnable et, bien mis en confiance par ce comportement docile, dès que j'ai aperçu le point de sortie, j'ai commencé à remettre les gaz franchement pour ensuite passer « pied au plancher » aussitôt que j'ai senti mes roues extérieures mordaient sur le vibreur de sortie... Bien mal m'en a pris, le moteur s'est mis à hurler, les roues arrières à patiner et j'ai tout juste réussi à rattraper le monstre avant qu'il ne m'échappe tout à fait !

Ce tout premier contact me révéla brutalement les deux faces de la Modena Challenge : docile quand on la traite avec douceur, sauvage quand on la brusque sans respect... message reçu et compris. Par la suite, j'ai bien pris soin d'attendre d'avoir les roues avant bien droites avant de solliciter les 400 CV du V8 Ferrari. D'ailleurs, Patrick Gaillard l'avait expliqué au moment du briefing : la remise des gaz doit suivre une courbe de progression très stricte, on passe de 10 % d'ouverture des gaz au niveau du point de corde à 50 % lorsqu'on atteint le point de sortie, pas plus et en respectant une progressivité d'ouverture. C'est seulement passé ce seuil de 50 % ET en étant vraiment sorti du virage qu'on peut de nouveau être « à fond ».

Les accélérations de la Modena étaient vraiment impressionnantes puisqu'on passait de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes !

Le tout dans un bruit rageur, envoûtant et très présent puisque toutes les garnitures d'insonorisation avaient été « oubliées » dans la version challenge. L'ambiance course ne se résumait pas qu'au bruit puisqu'un arceau-cage rendait l'accès à l'habitacle bien compliqué, en fait plus difficile que de se glisser dans le cockpit d'une monoplace. Une fois sanglé à l'intérieur, pas de clé de contact mais un interrupteur pour mettre les pompes en marche et un simple gros bouton pour lancer le démarreur. Un tableau de bord digital remplace les compteurs ronds de la version de série mais il reste l'afficheur du rapport enclenché, bien utile avec la boîte robotisée.

La boîte « F1 » de la Modena, parlons-en car il s'agit d'un pur bonheur. Tout d'abord, il faut comprendre que « boîte robotisée » ne signifie pas « boîte automatique », il s'agit d'une boîte de vitesses mécanique dont le dispositif de changement de rapports est assisté par des servomoteurs commandés par un dispositif électronique. Le pilote reste entièrement maître du choix du rapport mais ce n'est plus lui qui l'enclenche directement en manipulant un levier dans tous les sens. Il lui suffit d'indiquer qu'il veut « monter » ou « descendre » un rapport

en donnant une impulsion à des palettes situées derrière le volant.

C'est un peu comparable à la boîte séquentielle qui équipe l'Arcobaleno (on doit passer les rapports en séquence, aussi bien lors de la montée que du rétrogradage, on ne peut faire 4-2 par exemple, on est obligé de passer par la séquence 4-3-2) sauf qu'ici il n'y plus du tout de levier (du coup on ne lâche jamais le volant) et que la pédale d'embrayage a disparu !

En effet, l'embrayage est directement piloté par le dispositif électronique et quand on passe la première, la voiture ne bouge pas si on reste au ralenti, elle va décoller seulement lorsqu'on va accélérer et avec plus ou moins de douceur selon la sollicitation...

Il y a quand même quelques procédures à respecter : pour passer la première à l'arrêt, il faut avoir le pied sur le frein et la marche arrière ne s'enclenche qu'en manipulant un petit levier mais à part cela, la boîte obéit d'une simple pression des doigts.

Cette disparition de l'embrayage est un plus formidable au moment du rétrogradage car le calculateur s'occupe également du petit coup de gaz nécessaire entre les rapports, finit les affres du talon-pointe, l'électronique s'en occupe, génial !

Surtout que la facilité de conduite s'accompagne d'une ambiance sonore qui vous prend aux tripes et vous met le cerveau en ébullition. Au moment de la descente des vitesses, cela donne : rrrrrrrrrrr, vroap, vroap, rrrrrrrr... Sublime, tout simplement.

En revanche, le passage des rapports en montée est assez lent si vous n'appuyez pas franchement sur la pédale d'accélérateur. Si vous envoyez une impulsion à un régime trop bas, le passage du rapport supérieur va alors s'effectuer trop doucement et va prendre une pleine seconde, décevant. Pour une réaction rapide du « robot de la boîte », il faut lui indiquer qu'on est pressé en restant haut dans les tours (donnez l'impulsion à 8 000 Trs/mn le pied droit appuyé à fond).

Grâce à ces dispositifs et à la simplicité du circuit, nous pouvions nous consacrer uniquement à soigner les gestes principaux du pilotage

et même si un coupé de plus d'une tonne est différent d'une monoplace de moins de 400 kg, il y a toujours à faire, voir même un peu plus. Je m'explique : ce qui caractérise le comportement d'une monoplace, c'est tout autant la vivacité des réactions que la très grande adhérence. Cette très grande adhérence va faire qu'on atteint les limites de l'engin que de temps en temps car frôler cette limite continuellement n'est pas un exercice facile (et donc pas à la portée du premier venu). Avec l'Arcobaleno, je ne la sens glisser que lorsque j'attaque vraiment et il ne s'agit pas de grands décrochages mais plutôt d'un glissement progressif dont je suis averti par de petites vibrations annonciatrices. C'est un peu comme un séisme : avant la grande secousse, vous allez avoir des secousses de faible intensité qui sont une annonce et une préparation du cataclysme.

Si vous ne faites rien, si vous n'en tenez pas compte (dans le cas d'un séisme, évacuez la zone !), le décrochage qui suit n'est pas « rattrapable » ; il vous fait perdre le contrôle et c'est la sortie de piste inévitable. On corrige donc subtilement les petites amorces avant qu'elles ne prennent une ampleur irrésistible. En gros, c'est ça le pilotage d'une monoplace, ce ne sont pas des engins qu'on emmène tout en travers dans de larges dérapages de virages en virages comme on voit les pilotes de rallyes le faire, c'est plutôt un tutoiement prudent d'une ligne qu'il ne faut qu'approcher mais ne surtout pas franchir.

Avec la Modena, le contexte change complètement et une fois encore, c'est à cause du poids que cela diffère à ce point. La limite se trouve bien plus vite mais son franchissement est bien moins « dangereux » qu'avec une monoplace car l'inertie est aussi bien plus grande.

Mettons que j'arrive un poil trop vite dans un virage serré avec l'Arcobaleno. Si le « poil » est trop gros, c'est direct le bac à graviers sans pouvoir rien y faire, terminé. Avec la Modena, le châssis va partir dans un large sous-virage, sortir de la trajectoire idéale et se freiner sur ses pneus, fin de la frayeur. J'aurais perdu un peu de temps dans

l'histoire mais c'est tout. Pas de sortie de piste à la moindre faute. Pour finir dans le bac à graviers, il faut vraiment commettre une faute lourde qui met la voiture dans une situation incontrôlable, très loin de sa limite d'adhérence.

De par la différence de comportement, on se « bat » beaucoup plus au volant de la Modena qu'au volant d'une monoplace. Lorsque la voiture « se met en luge<sup>35</sup> » pendant un gros sous-virage, on tente de retrouver de l'adhérence en débraquant et en essayant de revenir à l'intérieur de la bonne trajectoire. Du coup, on transpire vite à bord de l'habitacle fermé et privé de climatisation ou seule une petite ouverture permet de s'aérer à travers la fenêtre en plastique de la portière conducteur...

Mais si j'ai trouvé la Modena lourde et relativement peu efficace (par rapport à une monoplace, s'entend), qu'est-ce que j'aurais dit des modèles Ferrari qui l'ont précédé !

J'ai eu l'occasion de rouler derrière un des moniteurs qui lui était à bord d'une 355 Challenge pendant quelques tours de circuit (la 355 est justement le modèle qui a précédé la Modena dans la gamme Ferrari). L'exercice consistait à essayer de tenir le rythme du moniteur qui augmentait à chaque tour. Avec la Modena, je n'avais aucun mal à rester dans ses roues alors que je le voyais se mettre en travers à chaque virage avec la 355. Une comparaison sans appel en faveur de la 360.

L'après-midi, la piste était tout à fait sèche et l'équipe prit quelques chronos pour nous situer. La piste était ponctuée de deux chicanes artificielles, confectionnées avec des plots, placées à des endroits névralgiques et destinées à ralentir nos ardeurs. Dans le groupe, il y en avait un autre qui allait bien et nous nous sommes vite retrouvés dans une situation de compétition l'un vis-à-vis de l'autre... Pour gagner sur le chrono, nous n'hésitions pas à faire voltiger les plots

---

<sup>35</sup> Se « mettre en luge » est une expression figurée qui illustre bien le comportement d'une voiture lorsqu'elle se met à glisser de façon prolongée...

pour élargir les chicanes quand le moniteur ne regardait pas !

Durant cet après-midi, nous étions accompagnés sur la piste par Ange Barde, un des pilotes de pointe du challenge Ferrari et j'entamais la conversation avec les responsables de son écurie. Les chronos sur un tour établissaient que mon meilleur temps se situait à presque quatre secondes des chronos d'Ange Barde ce qui fait quand même beaucoup (alors que les autres stagiaires étaient relégués encore beaucoup plus loin)...

OK, Barde connaît mieux le circuit et la Modena que moi mais quand même, quatre secondes !

Le responsable de l'écurie de Barde m'expliqua alors « en tournant régulièrement, vous reprendriez rapidement deux secondes sur Ange... En revanche, les deux secondes qui resteraient ensuite, vous mettriez beaucoup plus de temps, voire jamais... ».

C'est lors de cette course aux chronos que je me suis vraiment mis à attaquer avec la Modena et à travailler un de mes points faibles : la gestion des longs freinages. Car c'est une critique récurrente que me faisait le moniteur : pas assez dégressifs tes gros freinages, Lefebvre. Et le circuit du Luc disposait d'un endroit idéal pour mettre en pratique le freinage dégressif : un virage serré à 90° après une longue ligne droite qui se terminait par une descente. L'entrée du virage était bien droite, pas de difficulté parasite à cet endroit, il fallait simplement bien exécuter son freinage sans blocage afin de ne pas louper le point de corde qui était bien visible.

La seule vraie difficulté c'est que, pour aller vraiment vite, il fallait freiner le plus tard possible afin de rester à fond longtemps dans la ligne droite. On arrivait donc à fond de six pour passer en seconde en 150 m et s'inscrire doucement et proprement dans ce virage à angle droit. C'est vraiment là que le freinage dégressif était indispensable car la moindre amorce de blocage des roues avants mettait aussitôt la voiture en sous-virage et alors, adieu le point de corde !

Ces quelque deux/trois secondes que durait cette séquence

étaient vraiment paroxystiques : on fonce à presque 250 km/h vers ce qui ressemble à une impasse et, au passage d'un repère bien précis, se jeter tout d'un coup sur les freins avec toute la puissance disponible dans votre jambe droite (même si le pied gauche était libéré de l'embrayage, je ne freinais pas du pied gauche comme on le fait en kart car ce n'est pas le même feeling). On reste arc-bouter sur les freins un long moment (en tout cas, c'est l'impression que cela donne mais si le freinage lui-même dure à peine deux secondes) tout en rentrant les rapports à coups de palettes. Le V8 de la Modena hurle comme jamais et le calculateur envoie les coups de gaz du rétrogradage à des régimes que je n'ai pas encore entendus jusque-là. Ce doit être une bonne indication de la violence de l'effort que je réclame à toute la machine.

Le moteur hurle, l'habitacle tremble et cette impasse se rapproche toujours aussi vite alors que j'ai déjà pénétré dans la zone de fin de freinage. C'est maintenant qu'il faudrait commencer à réduire la pression sur la pédale car l'ABS « couine » et se manifeste de plus en plus fort.

Les fois précédentes, c'est précisément à ce moment-là que j'ai loupé la manœuvre alors, pour une fois au moins, il faut que je force à bien faire même si le désir de ralentissement est encore très fort. Il FAUT que je réduise la pression sur les freins... Maintenant !

Et, miraculeusement, comme une tempête qui s'évanouit après avoir mugit furieusement, la Modena se calme et accepte de s'inscrire sur la bonne trajectoire. Elle pivote vers le point de corde alors que les vibrations s'affaiblissent et que le moteur retrouve un régime normal. À peine ai-je frôlé le vibreur avec la roue intérieure que je peux lâcher complètement les freins et reprendre l'accélérateur afin de m'extraire de ce virage en coin et de me relancer dans l'autre grande ligne droite. C'est fait, c'est gagné, j'ai enfin réussi un vrai bon freinage !

### **Sortie de route**

L'après-midi fut marqué par la sortie de route d'un des stagiaires,

spectaculaire mais qui s'est heureusement fini sans dommage. Le circuit du Luc comporte deux longues lignes droites, celle qui amène sur le virage à 90° que je viens de décrire et l'autre qui est la ligne droite « des stands ». C'est cette dernière qui se termine par une grande courbe à gauche qui donne tout de suite sur un virage à droite beaucoup plus serré.

Cet enchaînement n'était pas sorcier, on arrive sur la grande courbe à fond de six, bref freinage, on rentre la cinquième et on enroule la courbe sur un filet de gaz et en restant bien le long de la corde pour freiner à nouveau en sortie mais cette fois bien fort pour tomber deux rapports et prendre le virage à droite en troisième. Si on respecte bien tout cela, ça passe sans problème.

Or, le stagiaire en question est peut-être arrivé trop vite dans la grande courbe à gauche et, effrayé, n'a pas repris accélérateur au moment d'inscrire la Modena dans la courbe... Résultat immédiat : la voiture est partie aussitôt en toupie et a traversé tout le dégagement pour finir tout au fond de l'échappatoire (heureusement sans toucher le rail car l'échappatoire est assez profonde à cet endroit-là).

Comment expliquer un comportement aussi brusque ?

L'entrée de virage est vraiment un moment clé et, à basse vitesse, on va plutôt rentrer sur les freins pour aider la voiture à pivoter d'elle-même en douceur (attention, il s'agit juste de garder un peu de pression sur les freins de façon à conserver le transfert de masse vers l'avant et ainsi de bien appuyer le train directeur ; trop de pression aurait l'effet inverse en bloquant l'action du train avant). À haute vitesse, on va plutôt reprendre l'accélérateur le plus tôt possible afin que la force motrice aide à combattre la tendance à la déroboade du train arrière par une poussée vers l'avant accompagné d'un transfert de masse vers l'arrière qui appuie les roues au sol.

C'est précisément cette remise des gaz que n'a pas appliquée notre stagiaire qui a fait défaut à la voiture. La Modena est restée sur l'inertie du court freinage qu'il venait d'effectuer et, au moment de

braquer, le train arrière n'était pas en appui et ne poussait pas vers l'avant. Déséquilibrée, la Ferrari a littéralement pivoté autour de son train avant puisque celui-ci était le seul sur lequel il y avait de l'appui et auquel une force directrice était demandée.

On touche du doigt une autre manœuvre anti-naturelle propre au pilotage en Sport Auto et qu'il n'est pas facile à mettre en pratique : passer les grandes courbes en accélération. Les courbes à hautes vitesses sont sans conteste les endroits les plus impressionnants que l'on trouve sur les circuits quand on est à bord d'une voiture de course. C'est le seul endroit où l'on ressent vraiment la sensation de vitesse. C'est ici qu'il faut avoir un geste tout à la fois rapide, précis et fluide avec le volant et c'est aussi là que la marge d'erreur permise est la plus faible. Et c'est justement dans ces conditions qu'on vous demande d'avoir confiance dans la théorie et de remettre encore un peu (mais pas trop) de puissance pour aider à avaler ce passage tendu... Ce n'est pas pour rien qu'on dit qu'il faut « un gros cœur » pour aller vite en grande courbe...

C'est ainsi que l'on comprend que le courage doit se mêler à l'intelligence pour aller vite. Le pilotage est fait de ce mélange d'autorité et de confiance qui permet d'enchaîner les gestes et les manœuvres sans hésitation et sans erreur. C'est Denis (le moniteur de l'école de pilotage du Laquais) qui m'avait expliqué cette notion du « pilotage avec autorité ». Avant, j'étais persuadé qu'il fallait éviter de brusquer sa voiture par des gestes trop rapides et effectivement, il vaut toujours mieux éviter d'en faire trop dans ces gestes, que ce soit trop vite ou trop ample (moins on tourne le volant, mieux c'est). Mais, fort de cette conviction, j'avais tendance à être trop mou dans mes manœuvres et c'est Denis qui me corrigea en me disant de mettre de « l'autorité » dans mon coup de volant.

Pour terminer ce premier stage sur Modena en beauté, les moniteurs nous préparèrent une épreuve spéciale chronométrée qui reprenait la petite boucle intérieure du circuit ainsi qu'un freinage de

précision. Ils nous firent passer l'épreuve les uns après les autres et, bien que j'étais plutôt mécontent de ma prestation, le chrono démontra que j'étais largement le plus rapide du groupe. C'est sur cette bonne note que nous primes le chemin du retour, content de retrouver la Porsche que nous trouvions bien plus civilisée et confortable que la Modena.

Finalement, ce stage avait été riche d'enseignements pour moi : j'avais pu y mesurer que le plaisir du pilotage ne dépendait pas de la puissance disponible puisque, même avec ces 400 CV, la Modena était somme toute moins amusante à conduire que l'Arcobaleno.

J'ai également pu voir combien il me restait de progrès à accomplir avant d'atteindre un niveau « acceptable » de pilote amateur (au moins deux secondes pleines à regagner sur un bon pilote comme Ange Barde). Il devenait de plus en plus clair pour moi que la continuation de mon apprentissage et donc de mon parcours passait forcément par la participation à une saison complète... Oui mais dans quelle formule ?

### **Une saison en Challenge Ferrari ?**

J'avais reçu une proposition de la part de l'écurie d'Ange Barde, suite à une discussion avec les responsables rencontrés au Luc. J'avais effectivement demandé à recevoir un « devis » de ce que me coûterait une saison avec eux dans le cadre du Challenge Ferrari et je n'ai pas été déçu... Si j'étais prêt à y mettre un million de francs tout rond, j'étais le bienvenu dans l'écurie !

Un million de Francs (soit à peu près 150 000 euros<sup>36</sup>, vu le niveau de la somme, on ne va pas chipoter sur les décimales...), ça fait réfléchir. Pourtant, le budget demandé n'était pas déraisonnable au regard de la prestation offerte : je n'avais à m'occuper de rien, tout était pris en compte par l'écurie et il s'agissait quand même du challenge

---

<sup>36</sup> C'était fin 2000.

Ferrari, une compétition prestigieuse. Vu comme cela, on pouvait presque dire que « ce n'était pas cher » !

C'est que, il faut bien le dire, tout ce qui est sport mécanique coûte terriblement cher. Il faut de l'argent à tous les étages et c'est bien ce qui m'avait manqué au moment de débiter en Challenge Honda. Ma participation au challenge Yamaha m'avait coûté près de 30 000 francs (soit environ 4 600 euros) sans compter les déplacements (ce que j'avais dû verser à Gilles Gamba pour la location du kart) et ce stage en Modena était facturé 9 500 francs (soit environ 1 400 euros), rien que pour une journée... Et tout était à ce niveau de tarifs.

### **Parlons d'argent...**

La course automobile réclame de l'argent, beaucoup d'argent et ce n'est pas nouveau : cela a toujours été comme cela. Dans les années cinquante, ils n'y avaient que les gens riches qui s'adonnaient à ce « sport » et encore, il n'était pas bien nombreux. De nos jours, le nombre de pratiquants que ce soit en moto ou en automobile a été multiplié par cinq en vingt ans...

Chaque année, ce sont des milliers de jeunes qui se lancent dans ce grand bain à de multiples niveaux. Des formules monotypes de « promotion » existent dans tous les pays européens et ce aussi bien en kart qu'en monoplace ou même en moto. Mais, même dans ces catégories censées être plus accessibles, il faut réunir des budgets considérables pour pouvoir courir avec un minimum d'ambitions. Pour situer les idées, sachez qu'il fallait compter au moins 150 000 Euros pour s'aligner au championnat de France de formule Renault 2000 pour commencer à figurer honorablement et multipliez ce montant par trois ou même par cinq si c'est le titre en F3 que vous visez (à condition d'en avoir la capacité au volant, cela va sans dire car, même avec de l'argent, le chrono ne s'achète pas, lui...).

Où donc ces milliers de jeunes trouvent-ils autant d'argent chaque année ?

Sûrement pas grâce à des jobs d'étudiants... Ni même grâce à leurs parents qui, dans la plupart des cas sont incapables de réunir des sommes pareilles sans hypothéquer leurs propres maisons (certains parents passionnés vont même jusque-là, souvent en pure perte !). La solution se trouve dans la chasse aux sponsors, ces généreux commanditaires qui vont financer la saison d'un jeune espoir ou d'une valeur sûre en échange d'un espace publicitaire sur sa combinaison et la carrosserie de sa voiture.

Ça, c'est la théorie. En pratique, je ne vois comment et pourquoi il y aurait autant d'annonceurs prêts à investir des millions simplement pour soutenir un jeune qui souhaite faire carrière dans le Sport Auto (ou moto), je dois avouer que cela m'échappe... Les retombées sont faibles, aléatoires et difficiles à justifier. Mais bon, il semble pourtant bien que ça marche, tant mieux pour ceux qui en bénéficient !

Pour ma part, je n'avait pas de généreux sponsors prêts à dépenser sur mon nom afin de me voir compléter mon parcours et je trouve cela parfaitement normal. Si je souhaite « m'amuser » en faisant de la course automobile, à moi d'en assumer le prix.

Évidemment, depuis mes débuts « misérables » en challenge Honda, mes moyens financiers n'ont cessé de s'améliorer au fur et à mesure que ma situation professionnelle progressait. Si j'ai pu faire du kart, m'offrir des stages de pilotages et une Porsche, c'est bien parce que j'avais les moyens de payer tout cela. Ceci dit, entre une course en Arcobaleno et une saison en Challenge Ferrari, il y a un écart suffisant pour que je « refuse l'obstacle »...

Donc, j'ai tout de suite renoncé au Challenge Ferrari et je me suis mis sérieusement à considérer l'offre de Markus Kolliker de participer au Challenge Arcobaleno qui présentait à mes yeux deux avantages déterminants :

C'était presque dix fois moins cher que le Challenge Ferrari (160 000 francs pour sept courses, tout compris) !

Je connaissais déjà l'Arcobaleno et savais quel plaisir on pouvait

prendre à son volant (pas moins qu'au volant de la Modena et c'était déjà énorme !).

Il ne fallu donc pas un long temps de réflexion avant de dire oui à Markus et de lui envoyer un premier chèque. Entre-temps, j'avais fait une rencontre tout à fait intéressante et qui allait me permettre d'observer de près une autre facette du Sport Auto...

### **Rencontre de Soheil Ayari**

Courant août 2000, le concessionnaire qui m'avait vendu ma 911 me proposa (par courrier) de participer à une journée de pilotage sur circuit avec d'autres propriétaires de Porsche. Comme la journée était prévue sur le circuit du Laquais que je connaissais désormais bien, j'étais tenté de rouler de nouveau avec ma Carrera sur ce tracé pour mesurer l'étendue de mes progrès depuis ma toute première séance au même endroit et avec la même voiture.

Une bonne surprise m'attendait au club house du circuit puisque le garage Mont Blanc avait invité Soheil Ayari afin qu'il soit notre moniteur pour la journée. Je n'avais pas encore rencontré Soheil bien que vivant à Aix les Bains, la même ville que lui. En revanche, j'en avais déjà largement entendu parler dans la presse spécialisée et j'avais retenu son nom justement à cause de notre proximité.

Soheil était considéré comme l'un des grands espoirs du sport automobile français puisqu'il avait remporté le titre de Champion de France de F3 avec le record du nombre de victoires en 1996. Et, depuis, il écumait le peloton de la F3000 internationale en ayant accroché 2 victoires. Il avait connu un point d'orgue fin 1997 lorsqu'il remporta la coupe du Monde de F3 à Macau et pu participer à des essais organisés par l'écurie Williams de F1 qui cherchait son pilote de tests. Mais c'est Montoya qui fut retenu par Williams et, depuis cette déconvenue, la carrière de Soheil semblait se chercher un peu.

Pour tous ces jeunes pilotes, l'ambition ultime, c'est la F1 mais il y a « beaucoup d'appelés et peu d'élus ». Chaque nouvelle saison, le

cirque de la F1 renouvelle un peu son effectif de pilotes et sur les 22 places de titulaires permanents, il y a seulement deux ou trois mouvements qui permettent à des nouveaux talents d'entrer en scène (provisoirement ou durablement, cela dépend des résultats). Si, pour une raison ou pour une autre, vous loupez votre tour, vous n'avez pas de seconde chance l'année d'après car c'est un milieu où les troupes fraîches sont inépuisables et où on oublie vite ceux qui attendent au portillon depuis plusieurs saisons.

À chaque nouvelle saison, c'est le même « drame » qui se joue : ils sont des dizaines à se dire « cette fois, j'ai des résultats à faire valoir (en F3000 ou en F3), mon nom commence à être connu, je vais forcément intéresser un responsable d'écurie qui va vouloir me tester, j'ai même des sponsors prêts à investir sur moi si je monte en F1... ». Oui, ils sont nombreux à présenter les mêmes bons arguments mais le peloton du grand cirque n'est pas extensible et la boîte magique ne s'ouvre que pour un, deux, voire trois les bonnes années. Ceux qui sont recalés juste au dernier moment, juste au seuil du sommet doivent alors compter sur un miracle pour être repêché par la suite... Miracle qui arrive rarement.

Bref, c'est un peu ce qui était arrivé à Soheil au moment où je le rencontrais pour la première fois. Je découvrais à cette occasion un personnage sympathique et passionné qui nous prodigua ses conseils avec chaleur.

Nous étions une bonne vingtaine ce jour-là à tourner avec nos Porsche sur le circuit du Laquais. J'avais amené mon fils Quentin avec moi et, au début, j'étais plutôt prudent de peur de m'accrocher avec un de ces furieux. Car il y avait une chaude ambiance : le fait d'être sur un circuit semblait avoir déchaîné « l'instinct de tueurs » de tous ces « notables ».

Allez, je traite de « notables » ces Porschistes car il ne s'agissait pas exactement d'une réunion de RMIstes mais l'ambiance était quand même tout à fait sympathique, même si je restais dubitatif devant les

démonstrations sur la piste de certains. Clairement, il n'y en avait qu'une poignée qui savait rouler correctement, les autres se débrouillaient comme des ados chahutant aux guidons de mobylettes trafiquées (pour ne pas dire pire...).

Bref, une fois que j'avais repéré avec qui il fallait éviter de se froter, j'ai commencé à prendre un bon rythme et j'ai même pu vivre une belle bagarre avec Philippe Michels qui possédait une superbe 993 S gris métal et qui, lui aussi, résidait à Aix les Bains. Quentin était avec moi, à bord de notre 911 quand je me pris au jeu dans cet affrontement avec Michels. En sortie de l'épingle la plus serrée du Laquais, je suis parti dans un beau travers à l'accélération et Quentin, cramponné à son siège, me dit alors « c'est nous qui glissons comme cela ? »...

L'intérêt de cette réunion consistait dans la présence de Soheil qui proposait à qui était intéressé de rouler à bord avec lui. Je me portais volontaire et, en début d'après-midi, je fis d'abord quelques tours en tant que conducteur avec Soheil à mes côtés afin qu'il puisse me faire ces remarques. Nous étions encore à l'époque où je tentais de travailler le talon-pointe et, alors que je rétrogradais de 4<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> avant le S, Soheil me dit « ah, très bien le talon-pointe ! »... Ce fut sans doute la seule fois où je le réussissais bien !

Puis ce fut le tour de Soheil de prendre le volant et moi de mettre en position « d'observateur privilégié ». Et privilégié, effectivement, je le fus. Soheil pilota ma 911 tout en commentant ses propres gestes, le comportement de la voiture et même me regardait en me parlant. Tout bonnement incroyable !

Avec Soheil aux commandes, c'est tout juste si je reconnaissais ma voiture : le moteur hurlait, les roues arrière patinaient, le châssis se mettait en travers en entrée de virage dans un sens et dans l'autre en sortie. J'étais submergé par un flot de sensations que je tentais de décrypter, comprendre et d'enregistrer au fur et à mesure afin de retenir le plus de la formidable leçon que Soheil Ayari était en train de m'administrer. Au bout de deux tours, je n'en pouvais déjà plus et je

demandais à Soheil de se contenter de me commenter un point précis à la fois car je n'arrivais pas à tout stocker. J'étais complètement débordé par l'ampleur et la maestria de la démonstration.

Cette expérience m'a marqué car là, j'ai vu en direct, au plus près et dans un contexte que je connaissais (ma propre voiture et sur un circuit que j'avais déjà bien « limé ») ce qui me séparait d'un pilote exceptionnel. Ici, l'écart n'était pas simplement mesurable en secondes, comme les quatre unités qui me séparaient d'Ange Barde, mais bien plus grand, immense, irrattrapable. Il ne s'agissait pas seulement de rapidité mais aussi d'aisance, d'écoute et de capacité d'analyse : Soheil savait écouter ma Porsche et lui parler comme jamais je n'avais réussi à le faire et ce dès les premiers instants. Oui, c'est vraiment comme cela que j'ai compris que, même en travaillant dur, même en variant les expériences et même en m'y consacrant complètement, il y avait peu de chance pour que j'atteigne jamais un niveau comparable.

Alors que je lui confiais combien j'avais été « soufflé » par son pilotage, Soheil me consola en disant « oui mais moi ça fait plus de dix ans que je me consacre à ça, alors... ».

Ce premier contact avec Ayari m'avait tellement emballé que je ne voulais pas en rester là et, comme nous avions échangé nos adresses email, je lui envoyais un long message où je critiquais en détail son site Web ayari.com. Soheil me répondit très positivement et, de fil en aiguille, je finis par lui proposer que ma société s'occupe de refaire son site complètement, gratuitement s'entend.

Une relation s'était nouée, en quelques semaines, j'étais devenu un des « partenaires » de Soheil qui porta même un écusson « Keenvision » sur sa combinaison à l'occasion de la dernière manche du championnat du monde des prototypes qui se courrait à Kyalami (Afrique du sud). Par la suite, j'ai eu l'occasion de revoir Soheil et son frère Sassan (qui s'occupe de gérer la carrière de son pilote de frère...)

à de nombreuses reprises pour les aider à réaliser un « flip chart<sup>37</sup> » à montrer aux sponsors qu'ils démarchaient. C'est à travers ces échanges et cette collaboration que je pus découvrir la face cachée d'un pilote de haut niveau : les questions liées à la gestion de sa carrière, les choix à effectuer en début d'année, la gestion des relations avec les sponsors, l'entraînement physique, etc.

Je pressais Soheil de question sur le pilotage, le comportement des voitures qui lui était passé entre les mains, ces circuits préférés et pourquoi, les anecdotes sur les hauts faits de son parcours, etc. Soheil me répondait avec toujours beaucoup de patience et de passion. Avec lui, j'ai même tracé des plans des circuits que j'allais affronter en Arcobaleno et que je ne connaissais pas afin qu'il m'indique les endroits clés. Je lui ai montré mes meilleures simulations de courses automobiles sur PC (des logiciels plus évolués que de simples jeux vidéo) et, pour une fois, c'est moi qui lui en expliquais le maniement.

Quand nous abordions un circuit qu'il connaissait bien, je lui demandais si le logiciel était fidèle à la réalité. Ainsi, sur celui de Zeltweg (nommé aujourd'hui le A1 ring), Soheil reconnu même le restaurant où il prenait ses repas entre les séances, situé dans une descente le long de la piste !

Ces moments passés avec Soheil étaient précieux car il me permettait de recueillir un témoignage de premier ordre sur « comment cela ce passait vraiment » sur le terrain. J'ai ainsi obtenu avec Soheil une matière qui dépassait de loin tout ce que je lisais régulièrement dans Auto-Hebdo. C'est un comme si, fan d'une vedette, j'étais tout d'un coup invité sur le plateau de tournage d'un de ses films...

Par la suite, je me suis aussi impliqué personnellement dans la refonte de son site et, du coup, j'ai été plongé des semaines durant à

---

<sup>37</sup> Ce *flip-chart* est une suite de planches reliées qui permet de dérouler un argumentaire avec un support écrit et illustré. Cela produit le même effet qu'une présentation sur ordinateur portable mais c'est bien plus simple à mettre en œuvre et à utiliser...

intégrer les textes retraçant la carrière de Soheil ou les photos illustrant les galeries du site. C'est par cette « intimité » avec ce pilote que j'ai pu comprendre la somme d'efforts et de circonstances favorables qu'il faut investir et réunir pour tracer sa voie dans ce milieu. Ce n'est pas propre seulement au Sport Auto, le domaine de la compétition de haut niveau est une zone aride où l'oxygène est rare. C'est pourtant cet horizon lointain et hostile qui attire tant de jeunes.

Même si je n'étais plus victime de cette fascination, je pouvais comprendre les raisons de cette attirance puisque j'étais passé par-là étant jeune. Pourtant, le vertige du défi personnel était encore bien présent en moi puisque j'étais prêt à plonger une fois encore dans la grande aventure mécanique en m'alignant pour une saison avec le challenge Arcobaleno...

## XII – le challenge Arcobaleno

**A**près avoir dit oui à Markus, j'ai pu constater, en suivant de loin ses efforts, que ce n'était vraiment pas facile de monter une nouvelle compétition automobile à partir de rien. C'est que, début 2001, le sport automobile français traversa une mini-crise. En effet, deux des formules les plus connues connaissaient des turbulences inhabituelles...

La formule Ford tout d'abord, tout premier échelon des courses de monoplaces, la compétition que tous les grands champions ont pratiqué à leurs débuts, était menacée d'arrêt brutal en France. Ford France avait annoncé que son soutien à ce championnat s'arrêtait là et ce n'est que grâce aux efforts de la fédération française que la formule Ford pu continuer. À l'autre extrémité du spectre, c'est la Carrera Cup (la coupe Porsche) qui rassemblait de moins en moins de concurrents. Une désaffection insuffisante pour la mettre en péril mais une tendance inquiétante quand même.

Et c'est dans ce contexte troublé que Markus tentait de lancer son Challenge Arcobaleno. C'était un pari d'autant plus risqué qu'il avait déjà pléthore de formule de promotion sur notre territoire. Des formules séduisantes, bien rôdées et qui avaient mis des années à trouver leurs places respectives. L'amateur qui courait pour s'amuser ou l'apprenti champion qui voulait faire carrière n'avait que l'embarras du choix : il y en avait pour tous les goûts entre la formule Ford, la formule Renault, la F3, la formule France, la coupe Caterham, la coupe Porsche,

les rencontres Peugeot et j'en passe !

Personne n'attendait ni ne réclamait un challenge supplémentaire même s'il avait l'originalité de rassembler des monoplaces aussi séduisantes que les Arcobaleno.

### **Comment monter une nouvelle compétition ?**

Bref, même avec l'enthousiasme de Markus, la tâche s'annonçait ardue. En gros, il y a deux difficultés principales que doit affronter l'apprenti promoteur d'une nouvelle compétition : définir un calendrier et rassembler un plateau. Sur ces deux points, Markus fit de son mieux ce qui fut loin d'être suffisant.

En premier lieu, définir un calendrier. Le challenge Arcobaleno devait se courir en sept épreuves, cela impliquait donc de trouver 7 week-ends disponibles sur 7 circuits français homologués. En apparence c'est plutôt simple, en réalité, c'est vraiment délicat. D'abord parce que des circuits français homologués, il y en a peu. Si on se réfère à la réglementation sportive et technique automobile 2001 éditée par la FFSA (Fédération Française de Sport Automobile), il n'y a que dix circuits dûment homologués pour recevoir des compétitions automobiles. Évidemment, il y a bien plus qu'une dizaine de circuits de vitesse en France mais, souvent, ils n'ont pas les équipements requis pour abriter une compétition ou présentent une contrainte quelconque (souvent liée à la sécurité) qui les empêche d'avoir la précieuse homologation...

Ensuite, on l'a vu, des compétitions, il y en a déjà beaucoup d'organisées et il reste donc peu de week-end de libres pour de nouveaux entrants. Markus cru trouver la solution en s'alliant à Top Organisations, une société spécialisée dans l'organisation de courses pour voitures historiques. Top se proposait d'incorporer le challenge Arcobaleno au sein de ses meetings mais à la condition express que ce challenge présente un plateau suffisant d'au moins dix voitures à chaque course... Ce qui nous amène à l'autre écueil majeur : le

plateau.

Markus devait trouver des concurrents prêts à s'investir dans un challenge inconnu et n'ayant aucun passé. Cela impliquait de convaincre des pilotes d'engager des dépenses importantes sur des voitures qui seront quasiment inutilisables en dehors du challenge et difficile à revendre puisque ne s'appuyant pas sur des débouchés aussi large que des F3 ou des formules Renault.

Sans moyens pour faire de la publicité sur sa future compétition, Markus ne pu que compter que sur ses relations dans le monde de la compétition pour drainer quelques pilotes vers son challenge. Une toute première séance était prévue sur le circuit de Dijon le 30 mars avant la première manche prévue à Croix en Ternois le 6 mai 2001.

### **Premier contact à Dijon**

C'est à cette occasion que je retrouvais enfin Markus et les Arcobaleno après la longue interruption due à l'hiver. Dans le paddock de Dijon que je découvrais pour la première fois, il y avait beaucoup de monde puisque le circuit avait réservé pour une manche du championnat suisse. En attendant de retrouver Markus, je déambulais afin de patienter en regardant les préparatifs des concurrents. C'est comme cela que je suis tombé sur une équipe de mécaniciens italiens qui travaillaient sur des Arcobaleno.

En y regardant mieux, je fus bien surpris en lisant mon nom sur le camion de l'écurie !

Je m'adressais alors à celui qui semblait être le chef de l'écurie et je lui dis, en anglais puisque je ne parlais pas l'italien, qui j'étais en lui montrant du doigt mon nom sur son camion. Dans nos échanges confus (il ne parlait pas bien l'anglais), je compris que lui aussi attendait Markus Koelliker. Au moins, j'étais sûr d'être tombé sur la bonne équipe.

Markus arriva enfin et les choses se mirent à bouger. Pour commencer, l'équipe me prépara un siège et je dus donc attendre un

bon quart d'heure prostré dans mon cockpit à attendre que le produit prenne forme. Pourquoi Markus n'avait-il pas récupéré le baquet que nous avions déjà moulé pour ma première course ?

Sans doute ce siège n'était utilisable que dans le châssis que j'avais utilisé au Val de Vienne...

Bref, après ce premier niveau de préparation, je pus prendre la piste et j'étais le premier qui allait essayer les nouveaux pneus. Car Markus avait passé un accord avec Yokohama pour que nous puissions disposer de pneus mixtes à bon prix. Ces pneus étaient dotés de quelques sculptures afin d'être capables d'évacuer l'eau sur piste mouillée mais ce n'était pas vraiment des pneus pluies dans la mesure où la gomme était bien dure pour résister aussi sur sol sec. Ce compromis devait nous permettre de n'autoriser qu'un seul type de pneus pour le challenge, pneus utilisables dans toutes les conditions et donc source d'économie.

### **Le grand-huit de Dijon-Prenois**

Bref, me voilà sur la piste de Dijon que je ne connais pas et que je n'ai pas pu reconnaître à pied auparavant. Bien sûr, j'avais longuement étudié son tracé sur plan avant mais se retrouver tout de go sur le bitume entouré d'autres compétiteurs en train d'essayer de faire un temps, ça a quelque chose d'un peu intimidant. Je ne fis que quelques tours en prenant bien soin de ne pas gêner, autant dire que j'étais complètement hors trajectoire.

La piste de Dijon-Prenois me fit un effet boeuf car il s'agit d'un circuit composé surtout de grandes courbes en enfilades avec des montées et des descentes. Si Lédenon est un toboggan, là il s'agit plutôt d'un grand huit !

J'étais plus qu'impressionné, j'étais presque terrifié. Clairement, je n'arrivais pas à situer où se trouvait la bonne trajectoire tellement la piste était large et rapide mais ce n'était pas tout : sur quel rapport aborder tel gauche ? Quand faut-il reprendre franchement les gaz dans

tel grand droite ?

En fait, j'étais complètement perdu et je devais être tellement lent que les autres pilotes en train de rouler sur le circuit devaient se demander ce que faisait cette « chicane mobile » sur la piste ?

Après ces quelques tours peu rassurants, Markus me pressa de questions sur le comportement des pneus et je ne pus pratiquement rien lui répondre. Comment lui dire, lui avouer « écoute Markus, je suis complètement perdu, à côté de mes pompes, terrifié par cette piste ; comment veux-tu que je te rapporte la moindre information valable sur tes pneus ? Excuse-moi mais j'ai d'autres soucis ! ». Incapable d'avouer la vérité et incapable de donner des précisions sur la voiture, je m'en tirais en bredouillant deux trois trucs sans intérêt et, heureusement, Markus n'insista pas.

Je pus rouler de nouveau dans l'après-midi avant de repartir mais je dus me contenter de tourner avec des pneus pluies puisque les Yokohama prévus pour le challenge furent plutôt confiés à un jeune Suisse qui était bien plus à l'aise que moi. Tourner avec des pluies sur piste sèche n'est pas l'idéal mais, au point où j'en étais, je me serais contenté d'encore moins. L'essentiel à ce moment-là pour moi, c'était de me familiariser un peu plus avec ce tracé diabolique.

Jamais un circuit ne m'avait fait une telle impression, que ce soit en Kart ou en moto (à part peut-être l'anneau de Montlhéry au temps déjà lointain du challenge Honda) et pour tout dire, j'étais un peu découragé par cette expérience. À l'occasion de ce tout premier contact avec mes futurs adversaires, je pouvais constater que j'étais le plus lent et de loin !

Cette séance d'essais préliminaire était aussi la « réunion de lancement » du challenge et, à ce titre, on aurait dû être plus que quatre ou cinq pilotes... Markus ne semblait pas inquiet pour la suite et tenta de me rassurer en prétendant qu'il y avait d'autres pilotes inscrits « mais qui n'avaient pas pu venir à cette séance ». Markus nous fit quand même un petit speech sur l'organisation du Challenge et

surtout, nous présenta l'équipe de Fissolo Auto-Sport qui allait être notre structure technique Arcobaleno tout au long de la saison.

Je fis donc connaissance avec les mécaniciens du team Fissolo Auto-Sport puisqu'ils allaient être mes interlocuteurs directs. Problème : ils ne parlaient ni français, ni anglais et je ne parlais pas l'italien... Et il était illusoire de compter sur Markus tout le temps pour jouer les traducteurs, il me fallait trouver un autre moyen.

Nous étions en vacances en famille à la date où était placée cette séance, je ne pus donc rester toute la journée puisque je devais rejoindre ma petite famille et j'avais de la route à faire. Sur le chemin du retour, j'étais plus que pensif : finalement, était-ce bien une bonne idée de m'embarquer dans cette histoire ?

Allais-je parvenir à ne pas être trop ridicule ?

Et ce challenge, va-t-il pouvoir se disputer avec seulement une poignée de concurrents ?

### **Préparation de la saison**

Une fois de nouveau chez moi, c'est Soheil Ayari qui me rassura en m'expliquant combien Dijon était un circuit difficile, pas étonnant que j'ai eu des difficultés à l'assimiler. Sur le paper-board, Soheil me dessina la bonne trajectoire à respecter et les points clés du circuit. Cette description détaillée et les explications de Soheil contribuèrent à démythifier Dijon-Prenois. Après tout, je pouvais admettre qu'il y ait un tracé où je sois moins à l'aise que les autres et j'espérais me rattraper sur les circuits que je connaissais déjà.

Pour ce qui est de l'italien, c'est encore Soheil qui me donna un coup de pouce en me prêtant son lexique franco-italien, compilation de termes techniques propres à la compétition automobile. Pendant quelques semaines, j'appris ces termes par cœur afin d'être capable de communiquer un minimum avec ma propre équipe.

Je répétais donc sans cesse dans mon coin des phrases édifiantes telles que « Voglio la barra anti-rollio posteriore pui rigido » (Je veux la

barre antiroulis arrière plus rigide) ou « Voglio ammortizzatore posteriore piu morbido » (Je veux les amortisseurs arrières plus souple) ou encore « Il motore perde colpi » (le moteur ratatouille)... Rien qui m'aurait permis de draguer une belle italienne (raggaza) mais des phrases utiles pour m'intégrer au sein du Fissolo Auto-Sport. Mais, évidemment, ma préparation à cette nouvelle saison ne pouvait se résumer à apprendre par cœur quelques bribes d'italien, il me fallait aussi penser à une préparation physique...

Auparavant, je n'avais jamais eu ce type de préoccupation. J'avais disputé le challenge Yamaha sans avoir le moindre souci de ce côté-là et, à vrai dire, je n'y pensais même pas. Mais là, j'avais maintenant quarante ans révolus et ma forme physique commençait à ne plus être ce qu'elle avait été. Il était donc temps de s'en occuper sérieusement.

OK pour prendre mon entraînement en main mais pas question de s'imposer des séances de jogging ou de musculation. J'ai toujours eu horreur de la course à pied et soulever de la fonte dans une salle de musculation entourée d'autres personnes m'apparaissait tout aussi repoussant. Alors quoi ?

En accord avec mon désir de « loisirs mécaniques », je me tournais de nouveau vers la moto. J'avais eu l'occasion d'essayer de nombreuses grosses cylindrées entre 1983 et 1987 et, suite à cette riche expérience dont je me tirais miraculeusement intact, j'avais décidé de ne plus tenter le diable. Je m'étais promis de « tourner la page » et de ne plus toucher à une machine de route.

Pour faire plaisir à mes fils, je leur avais acheté une Yamaha PW80 de cross en décembre 1999 ainsi que tout l'équipement (casques et gants mais aussi bottes) pour exploiter leur « moto » sans danger. Nos sorties avec la PW se limitaient au champ du voisin car je ne pouvais les accompagner pour aller plus loin.

J'avais commandé cette petite Yamaha chez Moto-City à Aix les Bains et, très vite, j'avais commencé à sympathiser avec le gérant, Dominique Blanchoud. C'est lui qui m'a convaincu d'acquiescer une vraie

moto de trial afin de pouvoir accompagner Quentin ou Valentin lors de sorties en moto. Évidemment, la perspective de rouler avec mes fils était séduisante mais il y avait plus : en roulant seul, je pourrais m'attaquer à des difficultés plus sérieuses et cela pourrait constituer un excellent entraînement...

### **Retour à la moto, découverte du trial**

C'est ainsi que je portais acquéreur d'une magnifique 250 Béta de trial, une machine bien plus sophistiquée que ce à quoi j'avais été habitué par le passé en matière de moto tout-terrain : très fine et légère, doté de suspensions souples et à grands débattements, de freins à disque à l'avant mais aussi à l'arrière ainsi que d'un moteur à refroidissement liquide. Des caractéristiques qui auraient été incroyables il y a vingt ans et qui étaient donc devenues presque banales. Cette Béta avait une ligne incroyable, je l'ai aimé tout de suite. J'avais donc une vraie moto de trial à ma disposition mais je n'étais pas pour autant un vrai trialiste !

En matière de moto tout-terrain, il y a plusieurs disciplines très différentes les unes des autres. La plus connue est sans doute le cross qui consiste en des courses de vitesse sur terrains accidentés et dans la boue ou le sable si les conditions l'imposent. Le trial n'est pas une épreuve de vitesse où il faut aller plus vite que tous les autres concurrents sur un circuit fermé, au contraire. Ici, ce n'est pas la vitesse qui prime mais l'adresse.

Une épreuve de trial comprend plusieurs « zones » que les concurrents doivent franchir les uns après les autres sans mettre le pied à terre. À chaque fois qu'on pose un ou deux pieds au sol, les commissaires qui surveillent la zone vous pénalisent en inscrivant des points sur votre carte. Au final, c'est celui qui totalise le plus faible nombre de points qui l'emporte.

Plutôt que d'aller vite mais n'importe comment, le trial privilégie la maîtrise et le contrôle de sa machine, la capacité à choisir la

meilleure trajectoire, à gérer le placement de ses roues, à trouver la bonne allure et, surtout, notamment garder l'équilibre en toutes circonstances !

Moins physique que le cross, le trial est un exercice très prenant et on a vite fait de transpirer quand on s'attaque à une zone un peu difficile. De plus, c'est une activité peu dangereuse car les chutes se produisent généralement à faible vitesse.

Au début, je m'entraînais en cachette afin de découvrir quelques rudiments de cette discipline particulière que je n'avais jamais vraiment pratiquée auparavant. Puis, une fois un peu rôdé, je pus rejoindre « la bande de moto-city » dans des sorties de groupe où les side-cars trial se mêlaient aux machines solos. C'est de cette manière (et avec quelques bleus au passage) que je complétais ma préparation sur le plan physique.

### **Début difficile pour le challenge Arcobaleno**

La première manche de notre challenge était prévue à Croix en Ternois le 6 mai 2001 mais, quinze jours avant, un message de Markus nous prévenait par un email que cette course d'ouverture ne pourrait avoir lieu à la date fixée :

Après les travaux de rénovation et modifications du circuit le ministère de l'intérieur n'a pas homologuer le circuit après les travaux. Ils étaient obligés de faire des modifications pour tout mettre en ordre, et les trois premières épreuves 5./6. Mai et deux autres au moi de juin sont annulées. La seconde épreuve prévue sur le circuit de Pau-Arnos connut le même problème, nouveau report...

Comme je l'avais pressenti, les débuts d'une nouvelle compétition étaient bien difficiles, surtout quand la malchance s'en mêlait... Finalement, c'est de nouveau sur le circuit du Vigeant que je retrouvais mon Arcobaleno. Ces péripéties ne me mécontentaient pas car, d'une part, je comprenais combien tout cela était difficile à mettre sur pieds et, d'autre part, commencer sur un circuit que je connaissais

m'arrangeait plutôt !

### **Retour au Val de Vienne**

Le vendredi soir, je suis arrivé trop tard pour tourner sur le circuit et je me suis contenté d'aider Mario à mettre les stickers ayari.com sur ma voiture. Ensuite, direction « l'hôtel du commerce » à Lussac les Châteaux à plus de 20 km du circuit. Un hôtel minable, bien éloigné de mon standing habituel et dans un trou paumé mais qu'importe, on n'est pas là pour faire du tourisme !

Systématiquement, Markus plaçait les mécaniciens du Fissolo Auto-Sport dans l'hôtel le plus proche du circuit (ce qui était bien normal vu leurs temps de présence sur les circuits) et nous où il y avait encore des chambres de libres...

Une fois sur place le samedi matin, nous apprenons que nous ne pouvons faire que deux séances d'essais libres à 9 h 40 et à 14h00. Nous ne sommes que cinq pilotes au sein du Challenge Arcobaleno mais Markus m'assure que nous serons plus dès la prochaine course.

Après les annulations des deux précédentes manches, Markus a décidé de commencer notre championnat lors de ce meeting de la coupe de France, nous sommes donc mélangés avec les F3, formules Renault et autres formules Ford...

Lors de la toute première séance, je boucle d'abord deux tours puis je rentre pour un contrôle de routine. Adriano Fissolo (le Boss) et Mario me renvoient en piste aussitôt : tuto va bene !

Il y a pas mal de trafic mais je peux quand même boucler 5/6 tours sans encombre et j'en profite pour tester ma monoplace : un peu trop nerveuse (survirage) à mon goût. Une fois de retour aux stands, Mario voulait mon feed-back immédiatement mais je le fais patienter (momento...) le temps de sortir du cockpit et de retirer mon casque. J'explique à Adriano Fissolo le comportement du châssis (sovrasterzo in la curva) et combien je prends de tours/minute en bout de ligne droite (in rettefillo, el compta-giri a 9 500).

Fissolo décide de quelques modifications à apporter à ma voiture et les transmet à Mario qui les exécute. Je les observe pendant qu'ils s'affairent et Mario finit par me demander de monter dans l'Arcobaleno pour « faire le poids » pendant qu'il ajuste la hauteur de caisse.

Les autres concurrents ont des fortunes diverses : Romain Duqueine est sorti de la piste suite à une fuite d'huile et Jean-Luc Fragnière est complètement hors trajectoire. Je sympathise immédiatement avec ce dernier qui insiste pour qu'on l'appelle « Lulu ». Va pour Lulu.

Je décide de prendre Lulu à part et, comme un vieux routier éduquant un petit jeune, je lui commente les trajectoires et les rapports de boîte sur un plan du circuit. Nous finissons même par faire un tour complet du circuit à pied pendant la pause du midi et j'en profite pour lui énumérer les points de passages obligés et les quelques pièges que j'ai pu identifier.

La seconde séance libre, celle de 14h00 ne dure pas longtemps pour moi : je casse un demi-arbre de transmission dès le second tour et je suis obligé de faire un tour au ralenti pour revenir aux stands. Sur le moment, je ne savais pas que c'était un cardan qui avait cédé mais je sentais bien qu'il y avait un gros problème : le moteur hurlait et la voiture avançait en crabe...

Mon équipe se jette alors sur la voiture pour changer la pièce fautive mais la séance est foutue.

Il commence à faire chaud lors de cet après-midi de printemps pour la troisième séance d'essais, celle qui est obligatoire. La séance commence bien car je sens que je peux attaquer. Du coup, je commence à reculer mes freinages et à accélérer plus franchement jusqu'au moment où je m'aperçois que l'indicateur de température d'huile est passé au rouge. Je m'arrête aussitôt aux stands pour le signaler mais on me renvoie en piste au bout d'une minute et je boucle encore deux tours.

Pendant mes tours lancés, Mario m'a passé un panneau avec mes

temps d'affichés. J'aurais signé un chrono en 2.01 alors que j'ai quand même l'impression d'aller plus vite qu'en octobre dernier (où mes propres chronos oscillaient lors de la dernière séance du samedi entre 1'57 et 1'54), peut-être que la différence se situe au niveau des pneus ?

Nous dînons tous ensemble le samedi soir dans une loge au-dessus du circuit. Markus a fait venir un service complet et ce dîner tombe bien car je n'ai rien mangé de la journée !

Je suis à la table des « jeunes » et je sers d'interprète franco-anglais pour Alberto Pianta qui ne parle pas le français. Alberto est un jeune italien issu du karting qui a déjà couru dans le challenge Arcobaleno italien. C'est aussi et surtout le fils de Gorgio Pianta, une grande figure connue du sport automobile.

### **Echanges avec une figure du sport auto : Gorgio Pianta**

Gorgio Pianta a fait toute une carrière dans le monde du Sport Auto : d'abord comme pilote de rallyes mais aussi et surtout comme chef d'équipe au sein de Lancia et d'Alfa Roméo. Lors de son parcours, Gorgio a côtoyé les plus grands comme Sandro Munari ou Walter Rhorl et a participé à toutes les grandes épreuves depuis la Targa Florio jusqu'aux 24 heures du Mans en pilotant toutes sortes de voitures. Son expérience est immense et sa verve, celle d'un italien passionné. J'en ai largement profité tout au long du week-end, le bombardant de questions sur l'évolution du Sport Auto.

### **Des hauts et des bas**

Lever tôt le dimanche matin, déjeuner en équipe dans l'hôtel silencieux et nous quittons les lieux par une porte laissée ouverte pour nous (Markus avait réglé la note la veille au soir). Une fois sur le circuit, c'est la comédie du briefing obligatoire où il faut signer une feuille de présence, puis la signature n'est plus nécessaire et à la fin il faut signer quand même !

Pendant le briefing, je traduis en anglais pour Alberto Pianta les

points importants au fur et à mesure (procédure de départ « allégée », procédure de safety car si elle sort, etc.) et nous obtenons les feuilles de répartition des pilotes du groupe E. Je suis dans la première série avec Alberto et Huegli (un « gentleman driver » comme moi), alors que Romain et Lulu sont dans la seconde. Markus nous explique que nous serons seuls en finale : 5 Arcobaleno sur la piste seulement. . .

Nous sommes dans le cadre de la coupe de France (comme lors de la course d'octobre 2000) mais Markus a réussi à obtenir une finale isolée de la part des organisateurs.

Stéphanie, la photographe qui travaille pour Markus organise une séance de clichés devant les stands, du coup, je m'équipe complètement et garde mon casque car l'heure de notre manche approche. Alors que nous allons vers la prégrille, nous apprenons que notre manche aura du retard. Je sors du cockpit, retire mon casque et réclame de l'eau à Mario (ho Mario, aqua ?).

Finalement, c'est à nous d'y aller. Pendant le tour de mise en formation, je m'efforce de faire chauffer les freins car je crains de ne pas avoir d'efficacité lors du tout premier freinage. Lors de la mise en grille (je suis en 14<sup>e</sup> position sur vingt partants), je ne manque pas ma ligne mais je loupe le décalage vers la droite, tant pis. Feu rouge, feu vert !

Je m'élance correctement mais Huegli qui est devant moi part encore mieux. Au premier virage, c'est l'embouteillage habituel et je peux doubler trois concurrents à l'extérieur. Mais ce premier tour ne m'est pas trop favorable car je laisse passer au moins deux formules Ford de trop, je termine cette première boucle en 16<sup>e</sup> position.

Je double la première Ford dès le second tour et j'espère bien remonter sur les autres car ils ne sont pas loin devant et je me sens bien. Je vois le panneau de Mario qui m'indique 1.55.3, très encourageant. Mais, malgré mes efforts, je n'arrive pas à recoller au groupe qui est devant moi. Au 4<sup>e</sup> tour, Huegli me laisse passer, il a sûrement un problème.

Au gré des abandons et des sorties de routes, je suis remonté en

12<sup>e</sup> position. Dernier tour, je pousse encore un peu pour finir sur un bon temps... Au « freine tard », j'ai trop reculé mon freinage et, incrédule, je me retrouve en perdition sur le bord extérieur de la piste. Je ne veux pas sortir de la piste, cette perspective me révolte mais je n'arrive pas à lutter contre l'inertie de la voiture qui m'entraîne toujours plus vers l'extérieur. J'ai complètement relâché les freins pour tenter de reprendre le contrôle mais ma roue avant gauche mord l'herbe en dehors de la piste et, aussitôt, l'Arcobaleno plonge franchement dans le bac à gravier, nooooo !

La voiture rue, se cabre puis plonge à nouveau dans les graviers, le fond de la coque racle et je m'immobilise enfin dans un nuage de poussière avec le moteur calé. Quel idiot, quelle faute stupide !

À ce moment-là, je m'en veux beaucoup : tirer tout droit dans un des derniers virages du dernier tour, peut-on imaginer une conclusion plus bête de cette première manche ?

D'autant plus que je l'ai fait tout seul : pas de duel au freinage avec un autre concurrent ou de bousculade dans le peloton... Non, je me suis mis dans le bac de moi-même et sans aucune excuse.

Un commissaire se précipite, me demande si ça va et me dit de rester dans la voiture. Un engin de chantier s'approche de ma monoplace et elle est « grutée » vite fait bien fait, suspendue au bout de quelques sangles avec moi dans le cockpit. Le tracteur me dépose sur l'herbe et mon moteur accepte de redémarrer ; je peux donc rentrer aux stands sans assistance. Avant cet incident, je surveillais les diodes de la température d'huile qui revenait dans le rouge au bout de trois tours. Mais j'ai aussi constaté que les diodes rouges s'éteignent quelquefois selon les portions du circuit, c'est donc peut-être une fausse alerte...

De retour aux stands, je m'excuse auprès de M. Fissolo et de Mario car je ramène une Arcobaleno pleine de graviers et bonne à nettoyer. J'explique quand même que la voiture va vraiment bien et que le problème de température d'huile est sans doute faux.

Arrive la feuille des résultats : je suis quand même classé 13<sup>e</sup> alors qu'Alberto finit 8<sup>e</sup>. La bonne surprise vient des temps puisque mon meilleur chrono est en 1.55.1 au 4<sup>e</sup> tour, Alberto est en 1.53 et Huegli en 1.57.

J'aide alors Mario à nettoyer ma voiture car je ne veux pas me comporter comme Alberto qui distribue ses ordres d'un ton sec à Mario et Alessandro. Alberto est jeune et il n'a aucune considération pour l'équipe qui, pour lui, fait simplement partie du décor habituel. Je raisonne autrement et je pense même que me montrer aimable et prévenant avec les mécaniciens est forcément une bonne tactique. À un moment quelconque, je sais que j'aurais besoin d'eux et, à ce moment-là, je veux qu'ils aient envie de travailler pour moi...

Seconde manche, l'attente sur la prégrille est interminable alors qu'il fait chaud. Pourtant, alors que je suis bien couvert (combinaison plus sous-vêtements ignifugés) je n'étouffe pas et je ne transpire même pas : un bienfait inattendu de la concentration !

Je suis quand même soulagé quand on nous fait signe de lancer les moteurs et un commissaire de piste vient voir chaque pilote pour lui dire « deux tours sous safety car, huile sur la piste ». C'était donc ça la raison du retard : un des pilotes de la course précédente a répandu son huile sur le circuit et les commissaires ont dû nettoyer les traces, d'où le délai.

Pendant les deux tours de reconnaissance, nous avons bien le temps de repérer les zones à problèmes et il y en a : cet abruti a littéralement laissé sa voiture vomir son lubrifiant sur presque un tiers du tracé. Sur toute cette partie, il n'y a plus qu'une seule trajectoire d'utilisable, c'est gai !

Au feu vert, mon départ est chaotique : j'ai failli caler et j'ai dû reprendre l'embrayage. Au premier virage, au lieu de prendre à droite (à l'extérieur), je fais l'erreur d'essayer à gauche... Mais je ne trouve pas de place pour m'échapper et je me retrouve cerné de toutes parts, pas de place de gagné. Dans la ligne droite, un crétin choisit de rouler

dans le produit absorbant déposé sur la trace d'huile et ainsi soulève un nuage brunâtre. Du coup, mon écran de casque est complètement souillé. Par précaution, je laisse quand même le « tear-off » en place pour ne pas salir tout de suite l'écran principal.

Alors que j'étais 14<sup>e</sup> sur la grille de départ, j'ai déjà perdu une place à la fin du premier tour que je boucle en quinzième position. Mais, dès la fin du second tour je suis revenu dans les roues d'une formule Ford orange. Je tente une première attaque en bas de la ligne droite des stands mais l'autre freine vraiment tard et je décide de me remettre dans son sillage. Dans l'intensité de l'affrontement, plus rien d'autre ne compte, je pense « toi mon gaillard, je vais t'avoir ! » et je m'efforce de bien rouler pour prendre l'avantage.

Je sors mieux que lui du double droit et je peux ainsi me placer à sa hauteur dans la ligne droite avant le S, je suis obligé de rouler au ras de la trace d'huile mais, cette fois, au freinage, c'est moi qui prends le dessus. Son image remplit complètement mes rétroviseurs désormais mais je suis confiant, je sais que je vais rester devant.

Mario me passe un panneau avec 1.57.3 et vu les conditions de piste, c'est pas mal. Finalement je termine quinzième de cette seconde manche car une F3 attardée m'a doublé dans le dernier tour que j'ai bouclé en 1.56.08. Mon équipe est contente de moi et moi aussi, je suis satisfait. Alberto finit onzième avec un meilleur tour en 1.54.3 et, dans l'autre série, Romain réussira lui aussi à tourner en 1.54 ; ces deux-là sont donc largement plus rapides que moi. Huegli est déjà « out » sur casse mécanique et Lulu est beaucoup plus lent, bien qu'il progresse à chaque séance.

J'ai discuté avec Gorgio Pianta (le père) d'Alberto (son fils) et il me raconte l'anecdote suivante : moi (c'est Gorgio Pianta qui parle), lorsque j'étais pilote, je passais des journées entières à l'atelier pour travailler sur la voiture avec les mécanos... Alberto n'a jamais fait cela. Lui, une fois la course terminée, il courtise les journalistes pour se faire bien voir des sponsors !

Un regard extérieur pourrait considérer que le jeune Alberto est un enfant gâté et que son comportement ne le mènera pas loin. Je ne vois pas les choses ainsi. Alberto adopte instinctivement une attitude adaptée à son époque, tout comme son père faisait de même en son temps. Alberto ne cherche pas à être sympa avec les membres de l'équipe parce qu'il pense que ce n'est pas cela qui va l'aider à grimper les échelons. Il a compris l'importance des relations publiques et du pouvoir des sponsors (le pouvoir de l'argent, tout simplement) et c'est là qu'il tente (maladroitement) de faire au mieux...

Alberto a côtoyé Fernando Alonso en karting et il rêve de marcher sur ses traces. Pour lui, ce challenge Arcobaleno n'est pas une finalité comme pour Huegli, Lulu ou moi, ce n'est qu'une étape dans un long parcours. Une étape qu'il faut passer correctement pour ne pas risquer de compromettre la suite.

Lors de ce week-end, j'ai beaucoup d'échanges avec Alberto car je suis le seul non-italien avec qui il peut parler (Alberto s'exprime bien en anglais) et, au gré de nos plaisanteries, je découvre un jeune homme bien plus sympathique que l'apparence qu'il se donne. Il me récite la seule phrase de français qu'il connaisse, issue d'une chanson en tête du hit-parade italien : *la vie c'est fantastique, ma pourquoi tou te la complique ?*

Prononcée avec l'accent italien, cette phrase typique d'une chanson douceuse est d'un comique irrésistible et je force Alberto à me la déclamer souvent pendant la journée.

Finalement, nous ne sommes que quatre en finale puisque Huegli est forfait. Je suis placé en deuxième ligne à côté de Lulu suite à mon erreur dans le dernier tour de la première manche. Avec seulement 4 concurrents, la mise en grille est rapide mais Romain n'arrive pas à immobiliser complètement sa monoplace car son embrayage colle et il est désigné d'un doigt vengeur par le directeur de course.

Romain manque complètement son départ car il est obligé de

garder le pied sur le frein pour ne plus bouger. Bonne affaire pour moi qui part normalement. Mais, pour une fois, j'ai donné tellement de régime que ma voiture a patiné... Lulu est passé devant moi. Je ne lui laisse pas savourer sa position car, dès le premier virage, je lui plante un freinage bien appuyé et je saute dans les roues d'Alberto.

À ma grande surprise et à mon grand plaisir, je vois que je peux suivre sans problème le rythme d'Alberto et nous bouclons ainsi le premier tour ensemble, quasiment roues dans roues. Nous allons vite puisque même avec le départ arrêté notre chrono du premier tour est de 1.56 ce qui est plutôt pas mal. Je suis survolté, presque dans un état second puisque non-seulement je peux suivre Alberto (que je croyais bien plus rapide que moi) mais je commence même à chercher les endroits où je pourrais le dépasser.

Et il me semble bien que je suis un peu mieux que lui dans les parties lentes. Je commence donc à préparer mon attaque lorsque la catastrophe me tombe dessus... Alors que je veux rentrer la trois pour un virage à gauche, le moteur hurle à la remise des gaz !

J'essaye de reprendre la quatre tout en passant le virage sur des œufs puisque je suis en roues libres mais c'est le même résultat : le moteur ne semble plus être en prise quand je relâche l'embrayage... À ce moment-là, je pense que c'est la chaîne de transmission qui a cassé (comme pour Huegli), et je prends la bretelle d'accès à la voie des stands sur l'élan. C'est fini pour moi.

En descendant de voiture, je m'aperçois que la chaîne est intacte, ce n'est pas la cause de mon abandon. Peut-être l'embrayage alors ?

En fait, j'apprendrais la semaine suivante que c'est le dispositif de mise en marche arrière qui est en cause. Un accessoire difficile à utiliser et cause de problème mais rendu obligatoire par la réglementation. Débarrassé de moi, Alberto l'emporte facilement devant Romain et c'est Lulu qui a le plaisir de monter sur la troisième marche du podium que je convoitais... Mais je reçois quand même les félicitations de Gorgio Pianta qui me trouve rapide et qui loue mon

attitude de « gentleman driver », c'est déjà ça.

### **L'effet de l'adrénaline**

Après cet abandon, je devrais être déçu mais ce n'est pas ce que je ressens à ce moment-là, au contraire. Cette certitude de se savoir rapide a généré un euphorisant puissant et c'est un des effets secondaires de l'adrénaline. C'est que la violente décharge d'adrénaline que j'ai reçue en m'excitant derrière Alberto n'est pas encore passée et, au lieu de me morfondre à regretter comment cette bagarre s'est terminée, je suis encore tout exalté par ce que j'ai éprouvé en pensant que je pouvais doubler Alberto.

Cette décharge d'adrénaline est la réponse de mon organisme à une situation de stress intense. Ce n'est donc pas un comportement physiologique habituel, cela n'arrive pas souvent et c'est pourquoi l'adrénaline me fit un tel effet. Le stress n'est forcément quelque chose de négatif et il arrive aussi dans des circonstances d'excitation. Voilà la définition « médicale » du stress que j'ai trouvé sur un document universitaire :

Le stress est une stimulation ponctuelle, agressive ou non, (détresse ou eustress) qui déclenche un ensemble de réactions non spécifique de l'organisme impliquant des réponses neuronales, neuroendocrines, métaboliques et comportementales. Ces réponses se rassemblent dans le syndrome général d'adaptation au stress qui permet à un individu de faire face au stress/stresseur de manière plus ou moins adaptée.

Dans une situation stressante (stress positif ou négatif), un sujet naïf, non entraîné se sent incapable de contrôler ou de changer cette situation, il éprouve une émotion forte et ne possède pas dans son répertoire cognitif de stratégie préétablie pour se défendre efficacement. La stimulation hypothalamique entraîne une réponse générale stéréotypée inappropriée au stress ce qui accroît l'impact du stress et la décharge émotionnelle.

Dans la même situation stressante, un sujet entraîné ne se sent pas fortement ému car il a le sentiment de contrôler la situation, il a confiance en ses capacités. Au niveau cortico/limbique il existe une stratégie préétablie qui permet au sujet entraîné de produire facilement une réponse appropriée et donc efficace, le système cortico/limbique stimule de manière spécifique l'hypothalamus et la formation réticulée afin de produire une réponse de défense appropriée qui réduit ou abolit le stress et la décharge émotionnelle.

Bref, on apprend que les réponses au stress seront d'autant plus efficaces qu'il ne s'agit pas d'une situation inédite. Le syndrome général d'adaptation se développe en mettant en branle « la réaction d'alarme » : notre corps réagit en produisant une hormone qui circule dans le sang et atteint différents organes, la fameuse adrénaline. Les effets de l'adrénaline sont multiples : augmentation du rythme cardiaque, accélération de la respiration, tension musculaire, etc.

Le but est de stimuler les organes impliqués dans la défense (appareil cardio-vasculaire, les poumons, le foie et les muscles mais aussi le cerveau et les yeux) et d'inhiber ponctuellement les fonctions inutiles (digestion, reproduction). Il apparaît donc que notre corps déclenche toute une série de réactions afin de favoriser la performance du sujet placé en situation. Si le sujet ne réagit pas comme il faut, il en résulte un sentiment de panique. Dans le cas contraire, un comportement adapté va faire monter le sentiment de confiance en soi, voire même d'euphorie...

C'est clairement ce que j'ai ressenti alors que je suivais facilement Alberto. Le syndrome général d'adaptation et la réaction d'alarme ne se déclenchent pas systématiquement à chaque fois qu'on prend la piste (hélas ou heureusement, j'ai du mal à me prononcer), il faut pour cela des circonstances particulières comme un affrontement très serré ou une performance inattendue.

Ceci dit, cette réaction au stress n'a rien à voir avec l'anxiété que

l'on peut éprouver avant le départ d'une course où on a « une boule dans le ventre ». La sensation de boule dans le ventre peut résulter de tensions musculaires. Elle peut aussi être causée par une modification de la composition des sucs gastriques. Ces sucs (rien à voir avec le sucre !) sont des substances acides sécrétées par l'estomac ; ils jouent un rôle important dans la digestion des aliments. La nervosité et la peur affectent la sécrétion des sucs gastriques.

Quelle qu'en soit l'origine, j'ai souvent eu « la boule dans le ventre » sur la prégrille mais elle disparaissait aussitôt que je prenais la piste, une fois en mouvement, la concentration est telle qu'il ne reste aucune place pour les « sentiments »...

C'est ici qu'on commence à comprendre pourquoi la course automobile génère de telle accroche, tout comme la drogue. Pour un homme ordinaire, il n'y a aujourd'hui plus de circonstances où il va pouvoir éprouver des sensations pareilles. Essayez donc de déclencher la montée de l'adrénaline lors de votre jogging du week-end ou en tondant votre pelouse !

Non, pour éprouver de tels sommets, il n'y a que la piste, le tumulte du peloton et les affrontements exacerbés des duels au freinage. Quand on a réussi à ressentir cela une fois, on a plus qu'une envie, qu'une idée : encore.

Il n'y a que sur un circuit qu'on peut ainsi passer de l'anxiété sourde à la sérénité totale que procure la concentration intense. Dans le film « Le Mans » de Steve Mac Queen, le héros (Michael Delaney) explique : « *sur le circuit, c'est la vie. Tout ce qui se passe avant ou après la course n'est qu'une attente...* ». Cette attraction pour le fait de se sentir vivant au volant d'une voiture de course tourne vite à l'obsession et qui vous fait faire des choses qu'en temps normal, vous n'auriez même pas envisagées.

Voilà pourquoi je n'étais pas déçu après mon abandon. Je nageais encore dans l'euphorie de ma compétitivité et cette sensation planante dura jusqu'au lendemain.

### **Lédenon, mon meilleur résultat**

La seconde manche de notre championnat se déroulait sur le circuit de Lédenon près de Nîmes à la mi-juin. J'arrivais sur place le vendredi à 17 h 00 mais l'équipe du Fissolo Auto-Sport arriva trop tard pour que je puisse tourner avec ma voiture. J'effectuais quand même un tour du circuit à pied afin de bien me le remettre en tête.

Nous avions convenu de nous retrouver tous sur le circuit à 9 h 00 le lendemain mais j'ai pu y arriver un peu avant. Bien m'en a pris car la première séance d'essais libres est justement programmée pour neuf heures pile !

Je vais avec Alberto Pianta à la tour de contrôle pour acheter des tickets donnant droit aux séances et je fonce me mettre en tenue dans le camion de l'équipe. Évidemment, je loupe les dix premières minutes de la séance et quand je suis enfin prêt à prendre la piste la séance est interrompue pour évacuer deux voitures sorties dans les dégagements.

Un peu d'attente et je peux enfin y aller. Comme Mario me l'a demandé, je ne fais que cinq tours avant de rentrer aux stands pour qu'il contrôle si tout est OK. Mario me renvoie en piste et j'ai encore le temps de faire deux tours avant que le drapeau rouge sorte une nouvelle fois, c'est terminé pour cette séance. Le retour au paddock où est installé l'avent du Fissolo Auto-Sport n'est pas pratique car la voie est étroite et torturée. J'explique à Mario que la direction est un peu légère et il me rajoute un peu d'ailerons à l'avant.

Mario est un italien typique dans le genre « gros ». Son corps déborde facilement de son jean et de son tee-shirt mais il compense cet embonpoint peu séduisant par une bonne humeur inamovible. Avec sa moustache, il me fait penser à Supermario, la mascotte de Nintendo, mais un Supermario qui s'habillerait en XXL... L'autre mécanicien s'appelle Alessandro et c'est le fils d'Adriano Fissolo, le boss de l'écurie.

Autant Mario est corpulent, autant Alessandro est fluet. Son visage est un triangle étroit et long où les deux yeux sont

profondément enfoncés au creux des orbites. Lui aussi est souriant mais on sent chez lui une fragilité qui n'existe pas chez Mario qui a tout du gros nounours indestructible. Je tente de dialoguer avec Alessandro, c'est difficile car mon italien est aussi limité que son français mais j'arrive quand même à lui demander s'il ne ressent pas l'envie de prendre ma place à bord de « son » Arcobaleno qu'il prépare sans cesse pour moi ?

Alessandro me répond que, bien sûr, il est passionné par le Sport Auto mais qu'il n'est pas à l'aise à bord d'une monoplace parce qu'il a peur. Il préfère de loin le rallye. Je tente ainsi d'avoir des échanges avec tous les membres de l'équipe, plutôt que passer le week-end entier les uns à côté des autres sans se parler. J'ai envie d'aller au-devant des autres afin de découvrir pourquoi ils sont là.

Seconde séance à 10 h 30, cette fois j'y vais avec Alberto dans ma roue. Nous sommes de nouveau dans le cadre de la coupe de France et il y a beaucoup de trafic avec les F3 et les formules Renault. Mario prend mes temps et me signale 1.49, 1.48 puis 1.45. J'ai du mal à aligner plus d'un tour « clair » à cause du trafic. Alberto n'est pas loin puis me double dans la ligne droite.

Ce matin, je monte enfin les rapports sans débrayer, il m'en aura fallu du temps pour oser cela !

Il faut un certain temps pour « oser » et, au début ce qu'on se dit c'est plutôt « j'oserais jamais faire ça ». Et pourtant, il faut oser se jeter sur la pédale de freins et l'écraser comme une brute avec la dernière énergie, oser prendre 9 000 Tours/minute au départ et lâcher l'embrayage d'un coup sans sourciller, oser escalader les vibreurs pour couper les chicanes au plus court et ainsi de suite. Une fois passés ces caps, les choses les plus alarmantes deviennent banales et on n'y fait plus attention : les vibrations du moteur dans le dos lorsqu'on accélère vraiment fort, les températures qui montent au ciel, le bruit d'hélice des tears-off sur le casque quand on est à fond dans la ligne droite, tous ces éléments font progressivement partie de l'ambiance. Une ambiance

de fous bien sûr, mais on n'y prend plus garde puisqu'on fait partie des fous, volontairement.

À la fin de la séance, la pédale de freins devient longue, de plus en plus longue et je finis mon dernier tour avec presque plus de freins !

Retour aux stands obligatoire d'autant que ma température d'huile est trop élevée : deux diodes dans le rouge. Une fois mon Arcobaleno sur les tréteaux, nous nous apercevons que la répartition de freins est trop sur l'arrière, réglage et purge sont nécessaires. La direction est maintenant OK mais je signale à Mario que j'ai senti un peu de talonnage à l'arrière à certains endroits du circuit et je recommande de durcir un peu les amortisseurs.

Après la pause de midi (où j'ai englouti surtout des fruits : abricots et bananes) on repart. Mais, même avec la première vitesse enclenchée, la voiture ne s'ébroue pas... Aie, c'est encore la marche arrière qui fait des siennes. Je préfère que ça m'arrive maintenant qu'en course !

Une fois réparé, c'est Markus qui me demande de l'attendre pour que nous roulions ensemble. C'est que nous ne sommes pas plus nombreux qu'au Val de Vienne et Markus a décidé de faire rouler une sixième Arcobaleno avec lui comme pilote pour démontrer son potentiel... Nous allons prendre la piste ensemble mais le voilà qui s'arrête. Visiblement, il a oublié de prendre son ticket avec lui. Je prends la piste seul, je le retrouverais plus tard.

Sur la piste, beaucoup de trafic. Je tente de régler la répartition de freinage en roulant, toujours plus sur l'avant. Au bout de pas mal de tours, même problème que ce matin : la pédale de freins qui s'allonge et la température d'huile qui grimpe. Arrêt aux stands et retour au paddock, séance terminée.

En discutant avec Romain, je m'aperçois à mon grand dam que je ne suis pas compétitif : mon meilleur chrono (pris par Mario) est autour de 1.46 alors que ce « sale jeune » est en 1.38 et qu'il estime même pouvoir descendre en 1.33 !

Bon, il faut se rendre à l'évidence, je suis largué et les étincelles seront pour une autre fois...

Dernière séance libre du samedi : je prends un bon rythme d'entrée de jeu et je rejoins Huegli, nous nous bagarrons un moment puis il ralentit et s'arrête sur le côté. La séance est interrompue pour évacuer sa monoplace car il est arrêté à un endroit dangereux.

La séance reprend et cette fois c'est Romain qui abandonne sa voiture dans la dernière descente. De mon côté, j'aligne de nombreux tours sans rencontrer de problème de freins mais mes températures moteur sont toujours élevées, surtout l'huile. Cette séance me paraît interminable (quarante minutes) et je commence à avoir mal à la tête à cause du casque. Puis, je ressens même le début d'une défaillance physique et je préfère stopper tout de suite. Je fais signe à Mario et je retourne directement dans le paddock. Après être sorti du cockpit, je me change et vais me passer de l'eau sur la figure pour dissiper le malaise que j'ai ressenti. Cette petite défaillance m'inquiète un peu pour la suite.

En fait, toute mon énergie a été pompée (alors que j'avais bien pris garde à manger des bananes et des abricots secs tout au long de la journée afin d'assimiler des sucres lents) parce que l'excitation manquait pendant cette séance où je me suis contenté d'aligner des tours. Sans excitation, pas de « syndrome général d'adaptation » et donc, pas d'adrénaline salvatrice...

Comme d'habitude, Markus organise une reconnaissance du circuit à pied et en groupe. J'aime bien ces moments où nous nous retrouvons tous ensemble à écouter les conseils de Markus et à plaisanter sur nos commentaires respectifs. De plus, le soleil de cette fin d'après-midi sur ce plateau battu par les vents rajoute une dimension supplémentaire : on se croirait en vacances, en colonie de vacances plus exactement et Markus est notre moniteur qui nous explique les détails du prochain jeu de piste...

Il faut dire que Markus est vraiment un personnage. Alors qu'il

est de taille normale, il fait penser à un nain sautillant et malicieux dont les yeux sont toujours plissés, savourant la bonne blague qu'il vient de sortir. C'est surtout sa façon de s'exprimer qui me fait rire : Markus parle aussi bien le français que l'italien, l'allemand ou le suisse allemand (ce n'est pas pareil !) mais il n'a pas une grande facilité dans chacune des langues. Du coup, son français est plein de raccourcis hilarants et d'approximations comiques. Comme en plus, il le déclame avec un fort accent suisse, je me régale rien qu'à l'entendre me conseiller de ne pas monter sur un vibreur extérieur « parce que celui-là, il est vraiment méchant, tu peux m'croire »...

Pourtant, Markus est un puits de sciences en matière de Sport Auto. Je suis conscient que je peux apprendre beaucoup à ses côtés et j'essaie systématiquement de tirer parti de son expérience. Mais il y a aussi autre chose. Je dois avouer que je suis fasciné par l'ambition de Markus de vouloir faire son trou dans le monde du Sport Auto avec des moyens limités pour ne pas dire dérisoires. Son acharnement tranquille à faire fonctionner son petit circus avec des bouts de ficelles a quelque chose d'attachant et c'est aussi pour cela que j'éprouve un certain plaisir à faire partie de cette aventure condamnée d'avance. Ce n'est pas du nihilisme ou de la dérision, c'est une admiration sincère pour ceux qui tentent l'impossible avec le sourire, pour ceux qui vont au bout de leur idée, même sans moyens matériels. Tout ce qui s'est bâti de grand a toujours commencé ainsi, dans l'indifférence ou l'incrédulité générale. Et, que cela débouche sur quelque chose ou non, je trouve captivant d'y être impliqué.

Tout comme je suis touché par l'ambition et la volonté affichée par Romain Duqueine. Romain est jeune comme Alberto et comme lui, il a d'abord brillé en karting avant de venir se frotter à la monoplace. Mais, au contraire d'Alberto, Romain ne peut compter sur un père ayant ses entrées dans le monde du Sport Auto. Vincent, le père de Romain fait ce qu'il peut pour suivre et aider son fils mais ses moyens sont limités et autour de leur Arcobaleno grise et bleue, c'est souvent le

règne de la débrouille qui prévaut.

Je ressens un vrai début d'affection pour Romain qui est toujours souriant, toujours de bonne humeur et toujours prêt à discuter avec moi. Il n'est pas très cultivé, ne maîtrise pas l'anglais et ne peut donc me suivre dans des échanges sophistiqués sur l'héritage de la Grèce antique ou autres digressions élevées mais il est simple, modeste, direct et sympathique. C'est un grand gaillard qui flotte un peu dans sa combinaison de kart (il n'a pas encore pris le temps ni l'argent de se payer une vraie combinaison ignifugée) et qui exhibe un casque passablement défraîchi (lui aussi date de son époque kart et ne répond sûrement pas aux contraintes FIA...). Mais il n'en a cure, il n'a pas une foi inébranlable en son talent ou, en tout cas, n'en parle jamais. Mais, une fois sur la piste, il n'aligne pas de tours pour simplement rouler mais il cherche vraiment à aller vite. Sa recherche de la « perf » est souvent mal récompensée quand il jette son Arcobaleno dans le rail. Il faut voir après Romain et Vincent se gratter la tête devant l'épave en se demandant comment ils vont parvenir à la remettre en état et à la rendre compétitive. Mais nul moment de découragement ne les arrête et ils n'ont même pas de réaction agacée quand je leur demande ce qui leur arrive une fois encore alors qu'ils sont allongés sous le châssis à changer un triangle de suspensions tordu ou à redresser un aileron froissé.

Je me considère comme un spectateur privilégié de pouvoir ainsi évoluer au milieu de ces multiples histoires qui se croisent et se télescopent. Si je n'étais pas un pilote parmi eux, mon voyeurisme serait vite repéré, dénoncé et je serais expulsé vite fait, bien fait.

Alors que là, grâce à ma couverture officielle, je me régale de voir ces destins se donner en spectacle devant moi. C'est comme si je pouvais voir plusieurs films en n'ayant payé qu'une séance. Avec le challenge Arcobaleno, c'est la fête du cinéma à chaque course !

Je ne me contente pas de fouiller au fond de moi pour savoir et comprendre ce qui me pousse à vivre ces journées d'engagement

totale, je veux aussi le comprendre chez les autres. Comme si la réponse qui viendrait de moi serait nécessairement incomplète. Il est facile de lire la motivation qui pousse Alberto et Romain : tous deux rêvent de gloire et de carrière dans le Sport Auto (et, peut-être, aucun des deux n'en connaîtra même le commencement !) mais que veulent donc Lulu et Huegli ?

Jorg Huegli est un peu comme moi. Cet entrepreneur Suisse de cinquante ans est automatiquement classé dans la catégorie « gentleman driver » de par son âge mais ce n'est pas si simple. Jorg roule « pour s'amuser », c'est entendu mais, au-delà de ce constat primaire et insuffisant, comment trouve-t-il son plaisir, que cherche-t-il à prouver ou à se prouver ?

Le cas de Lulu est encore plus complexe : trop jeune pour être un gentleman driver et trop lent pour être un jeune ambitieux, alors ?

Lulu vient lui aussi sans doute « pour s'amuser » mais, en attendant, il en bave en effectuant à la dure un apprentissage difficile. Trouve-t-il du plaisir dans ce parcours douloureux, a quelle question intime et secrète veut-il apporter une réponse en affrontant ainsi un challenge trop relevé pour lui ?

C'est aussi pour percer ces quelques énigmes relatives que je passe mon temps à observer notre petit groupe et à prendre des notes. Mais je me garde bien d'interroger directement les différents protagonistes involontaires de cette pièce, j'ai trop peur de rompre le charme en révélant ainsi mes attentes qui pourraient être considérées comme déplacées.

Après le tour du circuit, nous nous retrouvons tous à l'hôtel (le Climat de France à la sortie Nîmes est à une dizaine de kilomètres du circuit) pour le dîner. Pendant le repas, les photos prises par Stéphanie circulent, nous écoutons les anecdotes historiques de Gorgio Pianta et nous encourageons Markus à coller désormais au calendrier de la coupe de France et à délaissier Top qui n'a pas tenu ses promesses. Nous faisons aussi un point sur les heurs et malheurs de chacun

pendant la journée d'essais : Romain et Huegli ont été victimes du système de marche arrière et Lulu a cassé un demi-arbre de transmission. Finalement, Alberto et moi sommes les seuls à avoir été à peu près épargnés par les ennuis.

Ces casses à répétition font partie du jeu même si elles sont dures à accepter, pour tout le monde ; pour ceux qui en sont victimes d'abord parce que c'est une source de retard et de travail supplémentaire (sans parler du coût des pièces) mais aussi ceux qui sont épargnés parce qu'on redoute d'être les prochains sur la liste...

Dimanche matin, sur le circuit. Le briefing a été fixé très tôt : 7h30 !

J'arrive sur la fin mais Romain qui était présent m'assure que rien de spécial n'a été dit. J'organise alors un « salut au soleil » (un mouvement de Yoga qui finit dans une posture contemplative) avec Romain, Lulu et Alberto. Ce petit moment récréatif nous fait rire tous ensemble comme des collégiens alors que les autres concurrents du paddock nous observent dubitatifs. Ces petits moments de complicités entre adversaires sont avidement recherchés par les uns et les autres sans que personne ne l'avoue ; cela permet de dédramatiser notre rivalité et ainsi chacun retrouve une base plus sereine pour se motiver.

9 h 15, je m'habille dans la partie « motor-home » du camion Fissolo car notre dernière séance d'essais avant-course (la seule qui soit obligatoire) est à 9h30. Je n'aime pas ces séances très matinales car je redoute que la piste soit trop froide et encore humide de la rosée du matin. Bref, je n'aime pas ces conditions où la piste ne présente pas l'adhérence habituelle mais bon, il faut y aller quand même. Cet aspect « je n'aime pas cela mais je le fais quand même » m'évoque la citation suivante (je ne sais plus qui en est l'auteur et cela importe peu finalement) : le courage, ce n'est pas de ne pas avoir peur, au contraire, le courage, c'est d'être mort de trouille mais d'y aller quand même...

Évidemment, on trouvera disproportionnée mon évocation du courage pour une simple séance d'essais sans enjeu mais il faut quand

même se rappeler que, pour monter dans ces engins et les faire aller à pleine vitesse, tout repose sur la confiance : confiance que l'on a dans ses capacités propres, confiance que l'on a dans le matériel lui-même et confiance que l'on éprouve dans son évaluation des conditions de piste. Si un élément manque ou est seulement douteux, alors l'édifice est branlant, on n'est pas « confortable dans sa tête » et la retenue qui s'ensuit inévitablement n'est pas pour autant un élément de sécurité. Cette question de la sécurité est très présente pour moi et j'ai l'impression d'être le seul à y penser autant.

Je démarre derrière Markus et je vais avec lui en prégrille, nous n'y restons pas longtemps puisqu'on nous ouvre presque aussitôt l'accès à la piste. Mario m'a mis des plaquettes de freins neuves à l'arrière et j'ai donc mission de les rôder pendant deux tours (duo giri piano, Alain...). Pourtant, j'arrive à suivre Markus qui, lui aussi, semble rouler doucement. Alberto me rejoint et je laisse passer. Je peux enfin prendre mon rythme, je suis rejoint par Huegli et je tente de rester devant lui. J'y parviens pendant deux tours puis il me passe à un endroit où je ne suis pas à l'aise. Malgré tout, je suis plutôt content car j'ai pu prendre un bon rythme et Mario me le confirme sur le panneau : 1.45 puis 1.42. Finalement, mon meilleur temps s'établira en 1.40 ce qui est assez bon pour mon niveau.

En revanche, je ne suis pas satisfait de l'équilibre au freinage puisque j'ai plusieurs fois bloqué de l'arrière (la veille, j'ai trop utilisé la molette du répartiteur pour recentrer le freinage et, avec les plaquettes neuves, le bon équilibre est à nouveau à trouver) et je trouve toujours que la pédale s'allonge au bout de quelques tours. De plus, la température d'huile de mon moteur est encore trop élevée mais il semble que ce soit pour pareil pour toutes les Arcobaleno ce week-end. Romain a encore cassé sa marche arrière, pas de soucis pour les autres.

### **Dimanche, fin de matinée**

Nous attendons car notre première course n'est prévue qu'à

12 h 40 d'après l'horaire officiel, encore une bonne heure à patienter. Les mécanos fignolent la préparation, j'ai mis un CD d'Aubry (mon compositeur préféré) dans la « sound machine » d'Alberto, je me suis trouvé une chaise longue et je sommeille doucement au soleil, bref, c'est cool...

Tout d'un coup, alerte : Stéphanie arrive en courant avec un nouvel horaire qui dit que nous devrions être en prégrille, là, maintenant, tout de suite !

Scramble, j'enfile mon casque et je saute littéralement dans mon cockpit. À peine Mario a t'il fini de boucler mon harnais qu'il me fait signe de lancer le moteur, c'est vraiment la panique. Je n'ai pas encore enfilé mes gants que je passe déjà la première pour emboîter le pas à Markus qui file rapidement vers la prégrille. Là, le commissaire FFSA nous refuse l'entrée sur le circuit. Caramba, serions-nous déjà trop en retard ?

Non parce que nous sommes en retard mais parce que la course qui part à ce moment-là rassemble uniquement des berlines et qu'il n'est pas question, jamais, de mélanger des monoplaces et des berlines ensemble sur la piste, évidemment. Il y a donc eu une confusion quelque part mais c'est excusable : les organisateurs attendaient 80 concurrents et nous sommes 130, alors forcément, les horaires sont plus difficiles à concevoir et à respecter.

Au moins cet épisode nous a permis de vivre un « décollage en urgence » (scramble), comme au bon vieux temps de la RAF (que je n'ai pas connu mais j'imagine que ça devait ressembler vaguement à cela). En fait, ces week-ends de course sont des alternances de temps : des temps morts où les minutes et les heures s'écoulent lentement et où on ne fait qu'attendre la prochaine séance ou la prochaine course. Mais également des temps forts qui ne durent pas longtemps mais qui sont très intenses quand, enfin, on prend la piste.

Dimanche midi. Finalement, nous savons maintenant que notre première course part à 12 h 40 et que nous devons être en prégrille à

12 h 20. Dès 12 h 10, nous commençons à nous préparer en un rituel immuable : chacun enfle sa cagoule et son casque placé juste derrière l'aileron arrière de sa voiture. Je dis nous car nous sommes tous alignés sous l'auvent du camion Fissolo et cela fait une drôle d'impression de voir Alberto, Lulu, Huegli, Markus et Romain faire les mêmes gestes que moi au même moment, tout le monde sagement placé sur la même ligne. On aurait voulu le faire exprès qu'on ne l'aurait pas aussi bien réussi...

Sur la prégrille, encore un peu de confusion : les Arcobaleno sont toutes en fond de grille mais on ne nous place pas... Comme d'habitude, l'attente est longue et le soleil tape dur.

Bon, on peut enfin entrer en piste après tout le monde et le tour de formation est avalé à un bon train. Sur la grille finale, on nous positionne laborieusement. Je suis à côté de Romain sur l'avant-dernière ligne.

Dans mon rétroviseur, je vois le préposé de la dernière ligne qui agite son drapeau vert, c'est le signe que le départ est imminent. Je baisse ma visière, repasse la première et monte le régime moteur à 6 000 tours/minute. Les feux rouges s'allument, je monte encore un peu le régime... Le feu vert, c'est parti !

Je n'ai pas l'impression de prendre un super-départ mais celui des autres doit être encore moins bon car je remonte pas mal de concurrents comme si je prenais la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute un jour de bouchon. Huegli est juste devant moi, il passe à l'intérieur du premier virage et va même jusqu'à mordre un peu dans l'herbe au-delà du vibreur. Comme je suis vraiment juste derrière lui, je suis aussitôt bombardé de petits cailloux que ses roues arrière projettent. Le triple gauche est avalé sans problème et nous nous retrouvons Huegli, Markus et moi ensemble et dans cet ordre. Tous les trois, nous roulons en formation et nous doublons les mêmes pilotes aux mêmes endroits. Je suis dans un bon wagon et j'en profite !

Markus est un peu bloqué par Huegli et s'énerve derrière lui à tel

point que je peux même l'attaquer à l'intérieur en bas de la grande descente. Mais, comme il prend sa trajectoire, je n'insiste pas, ce serait vraiment trop bête de m'accrocher avec lui... Finalement, Markus double Huegli et c'est à mon tour de me retrouver derrière. Pas pour longtemps : je commets une petite faute suivie d'un gros travers et ça y est, il est déjà loin.

Au grès des tours, je rejoins une formule Ford et une formule Renault que je double en même temps, quasiment sur l'élan. Wow, c'est la grande forme !

Je me retrouve seul, Huegli s'éloigne devant et je ne vois personne de menaçant derrière. Comme d'habitude, la température d'huile monte et la pédale de freins s'allonge. Le directeur de course me fait signe : dernier tour, je ralentis carrément pour ménager ma mécanique et ne pas prendre de risque. De toute façon, le suivant est loin.

Drapeau à damiers, super. Tour de ralentissement, je mets le ventilateur de radiateur en marche. Les commissaires de piste me saluent au passage et je leur fais signe à mon tour, c'est vraiment le meilleur moment. On ressent alors un sentiment d'accomplissement qui est tout simplement merveilleux, je me prends même à sourire sous mon casque. Retour aux stands, je fais signe de loin à Mario que tout est OK et je file directement au paddock avec la voiture. Une fois sortie du cockpit, j'apprends qu'Alberto a cassé son embrayage sur la ligne de départ alors Romain et Lulu sont bien à l'arrivée.

Je finis 7<sup>e</sup> derrière Huegli avec un meilleur tour en 1.38.512, la progression est nette depuis hier où j'ai commencé en 1.49... Et je bats nettement Romain qui n'a pas réussi à s'extraire du peloton comme j'ai pu le faire dès les premiers tours. Je suis ravi de ce déroulement. Ce résultat met à nouveau en évidence l'importance d'un bon départ : si pendant les deux premiers tours, vous perdez trop de temps sur le groupe des leaders (et, pendant la bousculade du départ, on a vite fait de perdre cinq à dix secondes sur un faux rythme) après, même si vous

êtes plus rapide qu'eux d'une demi-seconde au tour, cela ne sera pas suffisant pour combler le handicap initial.

Cette période qui suit juste une arrivée est assez bizarre : les plus heureux se gardent d'afficher leurs satisfactions voyant les mines défaites de ceux qui ont eu des fortunes diverses. Satisfait ou déçu, de toute manière, personne ne pourra vraiment partager votre bonheur ou atténuer votre tristesse. Une fois encore, revenu de cette tourmente artificielle, on est seul.

Dimanche après-midi. Nous partons pour la prégrille assez tôt mais la course qui nous précède, à peine lancée est déjà arrêtée au drapeau rouge. Ça risque de durer longtemps aussi, je décide de sortir de mon baquet ce qui est tout à fait inhabituel car, une fois bien installé, je préfère patienter dans ce cocon (comme Jacques Villeneuve) plutôt que de refaire encore toute l'installation. La course précédente repart et se termine, ça va être à nous.

Je remonte dans le cockpit et Mario fixe mon harnais. On nous fait signe d'allumer les moteurs puis d'entrer en piste, cette fois, je suis en seconde ligne, toujours avec Romain.

Le tour de formation est bizarre car voilà le safety car qui nous dépasse seulement, premier contretemps de ce départ et cela ne sera pas le seul. Je trouve maintenant que le safety car va drôlement vite et ce tour de formation est avalé rapidement. Nous arrivons sur la ligne de départ et je découvre qu'elle est en pente sur les premières lignes ce qui ne va pas faciliter le démarrage.

La mise en grille cafouille, qui est en pôle ?

C'est Lulu normalement mais il hésite à prendre la place qui lui revient car une formule Renault s'est glissée devant lui. Ça dure, ça s'éternise, les moteurs chauffent et tout le monde s'énerve. Bien que nombreux, les commissaires de piste n'arrivent pas à s'en dépêtrer et finalement le directeur de course décide de relancer tout le monde dans un second tour de formation, du jamais vu !

Lulu qui est devant moi ne repart pas et me bloque, puis il

s'élançe enfin alors qu'une bonne dizaine de concurrents nous sont passés devant. Je me positionne à la hauteur de Lulu et je lui fais signe d'aller en tête du peloton mais il reste sans réagir. Apparemment, cette situation confuse l'a paralysé. Ce second tour de formation est encore plus rapide que le premier et la mise en grille est à nouveau chaotique. La comédie de tout à l'heure reprend car Lulu reste au milieu du peloton au lieu d'aller devant. Heureusement, j'arrive à remettre le point mort et je ne fatigue pas l'embrayage. Alors que les températures montent, je me mets à réfléchir « voyons, tout le monde est chaud-bouillant à cause de ce cafouillage, si je parviens à retrouver mon calme, il y a sûrement un bon coup à jouer... ».

Bon, il semble que nous soyons enfin en place et je sens que cela ne va pas tarder à partir car l'assistant du directeur de course hésite à brandir le panneau « 5 secondes » sur la passerelle. Ça y est, il montre le panneau. Visière, première et ventilateur off. Je dois rester le pied sur le frein pour que la voiture ne recule pas sous l'effet de la pente et je ne peux donc monter en régime. Au feu vert, je dois d'abord lâcher le frein et ensuite seulement monter le régime avant de pouvoir commencer à faire cirer l'embrayage au lieu d'embrayer directement comme peuvent le faire les autres qui sont plus loin derrière.

Mais mon départ n'a pas été trop mauvais puisque je suis 4ème ou 5ème après le grand triple gauche. Je passe une Ford tout de suite au virage du pont, Markus et Huegli sont juste devant moi, côte à côte. Soudain, Huegli ralentit et je me retrouve second derrière Markus...

La pression du peloton là, juste dans mon dos est énorme. Ils sont au moins trois ou quatre à remplir mes rétroviseurs et à faire des manœuvres pour me déborder, c'est comme s'il y avait vingt klaxons hurlant à l'unisson « Lefebvre, tu es trop lent, dégages ! ». Bon, je n'aurais pas ma place dans cette course si je devais céder à ce type de pression mais, quand même, cela va me pousser à commettre la petite erreur qui fait basculer une course...

J'arrive à l'épingle de la Servie en essayant de combiner

prudence (les pneus ne sont pas encore tout à fait à température, je ne veux pas sortir) et agressivité (je veux garder ma position). Depuis le début du week-end, je n'ai pas encore vraiment trouvé le point de freinage pour entrer au mieux dans cette épingle et, cette fois-ci, j'essaye de reculer mon repère habituel... Mauvaise pioche, j'arrive bien trop fort, je bloque les roues et je tire tout droit dans le dégagement de garrigue (heureusement que ce n'est pas un bac à graviers !). J'essaye de faire revenir mon Arcobaleno sur la piste coûte que coûte et je manque de partir en tête-à-queue. Je suis dans une position délicate puisque le nez de ma monoplace pointe maintenant droit sur le peloton qui défile sous mes yeux. Après cette séance de tout-terrain sur l'air « d'Holidays on ice » j'arrive quand même à reprendre la piste (et je ramène pas mal de terre et de cailloux sur la trajectoire par la même occasion) mais j'ai perdu pas mal de places dans l'aventure. Mes pneus sont encore tout colorés par la poussière et je suis assez prudent au moment de freiner pour le bas de la descente, mais, plutôt que de voir mes roues se bloquer à la première pression sur les freins, je vois et j'entends les cailloux s'extraire des flancs de ma monoplace comme si je conduisais un camion-benne en train de déverser des gravillons sur une route départementale fraîchement refaite.

J'arrive sur le premier coude du triple gauche et là, ma voiture part dans un gros travers que je rattrape de justesse. Encore une fois, je me suis fait une grosse chaleur : bon, ça suffit comme ça les conneries peut-être ?

À la suite de toutes ces émotions, je décide de rouler sur un rythme prudent car mon Arcobaleno glisse beaucoup du train arrière sans que je sache pourquoi. Je suis rejoint par deux pilotes (une formule Ford et une formule Renault), je tente de résister un peu mais ils me passent quand même tous les deux. Les températures sont élevées, je mets en route le ventilateur. En revanche, les freins, ça va. Ouf, plus que 2 tours et je roule isolé. Je ralentis encore un peu pour

assurer. Fini, drapeau, salut des commissaires et retour au parc.

Mario se lance dans le nettoyage de ma voiture et m'offre un gros caillou coincé dans le ponton en souvenir. Résultat de cette manche : 8<sup>e</sup> avec un meilleur tour en 1.41, c'est moins bon que ce matin mais la piste était sale. Même avec mes erreurs, je m'en tire relativement bien puisque Romain a encore cassé sa marche arrière et que Huegli s'est fait percuter par une formule Ford (c'est son train arrière droit qui a pris).

Fin d'après-midi. Encore une fois, nous sommes en prégrille trop tôt et encore une fois, je sors du cockpit pour observer le départ de la course qui nous précède, cela peut toujours être utile. Puis, je retourne dans mon baquet et prends soin à m'équiper le plus confortablement possible : faire en sorte que la cagoule ne tombe pas sur les yeux, que le casque ne bourre pas au niveau des cervicales, etc.

Une fois sanglé, je me remémore la position de mes adversaires : Markus est en première ligne, il y a peu de chance qu'on le revoie. Je suis en 3<sup>e</sup> ligne, c'est une bonne place. En 5<sup>e</sup> ligne on trouve Alberto et Lulu n'est pas loin derrière. Enfin, en dernière ligne, on trouve Huegli et Romain. Vincent, le père de Romain râle sur le fait que nous courrions mélangés avec les concurrents de la coupe de France et que, du coup, son fils se retrouve en dernière ligne avec un handicap insurmontable estime-t-il.

Ce moment est aussi l'instant où on « construit » sa concentration et c'est bien là qu'il faut le faire, après on est trop occupé. Pourtant, je me force aussi à penser que c'est la dernière course du week-end et qu'il faut que j'en profite, que je la savoure. Le commissaire FFSA nous fait signe : on lance les moteurs et Mario me quitte pour aller me panneauter au bord du muret des stands. Avant que Mario ne me laisse, je lui serre les mains dans un geste de complicité et il me le rend avec un clin d'œil comme pour me dire « bonne chance ».

Tour de formation, je baisse ma visière tout de suite pour ne pas risquer de prendre une pierre dans l'œil et je m'applique à faire

chauffer les freins et les pneus. Cette fois, la grille de départ est ordonnée sans confusion. Mon emplacement est encore en pente et le pied sur le frein est requis pour ne pas reculer. Je surveille le préposé au drapeau vert dans mon rétro afin de passer la première le plus tard possible. Le panneau 5 secondes est brandi, les feux rouges s'allument puis s'éteignent... Vert, c'est parti !

Bon départ, je dois être 4<sup>e</sup> dans le triple gauche derrière une formule Ford et je vois Markus qui est en tête. Je passe la Ford en souplesse dès l'entrée du virage du Pont. Alberto est déjà dans mes rétroviseurs, je veux lui résister le plus longtemps possible mais il sort mieux que moi dans l'épingle de la cuvette et me laisse sur place dans la remontée. Un tour plus tard et c'est déjà Huegli qui me rejoint et, là aussi, je fais le maximum pour défendre ma position. Je n'arrive à le contenir qu'un seul tour car je sors trop large d'un virage lent et il me fait l'intérieur dans la remontée qui suit. Mauvais ça : j'ai déjà cédé deux places.

Tout d'un coup, j'aperçois à nouveau Alberto devant et il doit avoir des ennuis car je fonds sur lui. Je peux le doubler avant le freinage du pont et je n'hésite pas à le faire. Je suis tranquille pendant un moment lorsque je me rends compte que c'est Romain que je peux distinguer dans les miroirs, mauvaise nouvelle !

Oui, c'est bien lui, je reconnais bien sa voiture et il revient fort sur moi. Je donne tout ce que je peux pour accélérer la cadence et rester devant lui mais je vois bien qu'il gagne sans cesse sur moi ; son image devient de plus en plus grosse dans mes rétroviseurs, il est nettement plus vite, je ne vais rien pouvoir faire. Prudent, il reste pour le moment dans mon sillage afin d'évaluer le meilleur endroit pour m'attaquer... Il choisit de s'infiltrer à l'intérieur de la seconde épingle, je lui laisse juste la place et nous faisons tout le virage bord contre bord. Il me reste l'espoir de lui faire un « une-deux » en sortie pour retarder le moment où il prendra l'avantage. Peine perdue, il me tasse un peu à l'accélération et je ne peux que le laisser s'enfuir. Il prend

rapidement quelques longueurs d'avance.

Au niveau de la passerelle du directeur de course, un drapeau noir est brandi à chaque tour mais les numéros qui y sont associés (9 et 11) ne me concernent pas (je porte le numéro 12), heureusement !

Mario me signale qu'il ne reste que 3 tours. Presque déjà la fin alors que je redoutais la longueur de cette finale (9 tours). Au moment où je me contentais d'éviter les incidents de course (les habituelles sorties de route signalées par des drapeaux jaunes), voilà que je constate que l'écart avec Romain diminue !

Oui, il est possible que Romain, comme Alberto, soit victime d'un ennui mécanique ou autre qui l'oblige à ralentir, il faut que j'en profite tout de suite. Je fais un gros effort pour revenir sur lui, j'accélère à fond en sortie de virage, escalade les vibreurs et prends à fond là où auparavant je soulageais un peu. Je tire le maximum de ma monoplace et je monte le moteur tellement haut en régime que je sens ses vibrations se propager jusque dans les bretelles de mon harnais, une sensation inédite. Je suis galvanisé par la perspective de fondre sur Romain et cela m'aide à sortir le grand jeu.

Mais, ma joie est de courte durée car Romain s'est aperçu que je comblais mon retard et a repris son rythme, stabilisant à son avantage le peu qui nous sépare encore. Drapeau à damiers, c'est terminé. Pendant le tour de ralentissement, je reviens à la hauteur de Romain et je lui fais signe « pouce levé ». Une fois de retour sur la voie des stands, un imbroglio nous attend puisque les organisateurs retiennent Huegeli et Romain. Ils sont accusés d'avoir volé le départ et, ensuite, de ne pas avoir respecté le drapeau noir qu'on leur adressait (le drapeau noir désigne un concurrent et intime à ce dernier de retourner aux stands immédiatement).

Ce drapeau noir, je l'ai vu effectivement vu plusieurs fois alors que Romain et Huegeli prétendent eux ne pas l'avoir vu du tout (et c'est vrai qu'il était montré à un endroit peu approprié). Toujours est-il que la direction de course décide de les disqualifier tous les deux.

Je termine donc second de cette seconde manche de notre challenge et sixième au général de cette course de la coupe de France (sur 22 partants dans notre série, nous étions moins nombreux que d'habitude car les F3 avaient leur course à elles...) avec un meilleur tour en 1.39.

Cet épisode polémique a un peu gâché la fin de ce week-end. Mais, de mon côté, je suis quand même à peu près satisfait de ma prestation car je sens que je progresse à chaque course. Ici, sur ce circuit particulier, j'ai quand même réussi à gagner près de 10 secondes en un week-end, je me suis bien bagarré et j'ai fait de beaux dépassements. Toutefois, je n'ai pas ressenti la décharge d'adrénaline comme au Val de Vienne...

### **Dijon, du bon et du moins bon**

Cette fois, mon fils Quentin m'accompagne et nous sommes arrivés à Dijon le vendredi soir sous une pluie torrentielle.

Dijon, samedi matin. Ma voiture n'est pas prête alors que la première séance d'essais libres démarre bien que Mario s'affaire autour. Finalement, je pars pour les dix dernières minutes et je dois rôder mes pneus neufs. Donc, je me traîne pendant cinq tours mais cela me permet de me remettre ce terrible circuit en tête.

Lors de la seconde séance, je peux rouler tout le long sans problème (si ce n'est une pédale de freins un peu molle à cause des plaquettes avant trop usées). Drapeau rouge, la séance est interrompue suite à des sorties de route dont celle de Romain qui s'est mis dans le rail tout seul...

Reprise pour cinq minutes, Mario prend mes temps qui passent de 1.42 à 1.32.5. Super progression, ça commence à venir !

Pourtant, je ne suis pas encore à l'aise sur ce tracé car les grandes courbes sont vraiment délicates à négocier aussi vite. Je ne suis pas pleinement en confiance avec ma voiture que je trouve trop légère au niveau de la direction. Même en ligne droite, je trouve que la tenue de

cap est un peu « hésitante »...

Mario me rajoute de l'aile à l'avant et change mes plaquettes de freins, il faudra que je les rôde lors de la séance suivante. Justement, il pleut au moment de prendre la piste mais elle va sécher au fur et à mesure. Je tourne en 1.34 ce qui est satisfaisant vu les conditions (piste séchante). Je constate que j'ai quelques blocages de la roue avant droite aux freinages, même pour les virages à droite ce qui n'est pas normal.

À 17 h 00, nous partons pour la séance d'essais obligatoires mais, au bout de quelques tours, mon moteur désamorçait et je rentre aux stands au ralenti afin que Mario puisse compléter mon niveau d'essence. Je repars pour deux tours lancés et j'en reste là. Mon meilleur chrono se situe en 1.35 ce qui est difficile à avaler : alors que je suis de plus en plus à l'aise, mes temps sont eux de plus en plus lents !

Markus nous emmène pour notre traditionnel tour du circuit à pied et là, je lui explique mon problème de blocage de roue. Après notre « promenade », il découvre un problème de répartition du poids du châssis entre les roues et fait régler cela par Mario. J'avais raison, il y avait bien quelque chose qui clochait...

Progressivement, je commence à avoir confiance dans mon « feeling » technique car je commence vraiment à sentir ce qui se passe sur ma voiture. Je ne suis pas encore capable de dire ce que je veux comme réglages mais je suis de plus en plus clair, précis et sûr de moi quand je décris son comportement. Que ce soit au niveau des pneus, des freins ou du moteur, je sais anticiper les réactions et je sais désormais dire si c'est bon ou si ça ne va pas.

Quentin est content de cette première journée qui lui permet de découvrir le monde de la compétition en vraie grandeur. Il prend des photos, va m'observer dans les virages et semble ne pas s'ennuyer une minute. Du côté de mes adversaires, des fortunes diverses, comme d'habitude.

Romain a encore abîmé sa monoplace et il lui faut la remettre en

état avec l'aide de son père. Huegli a cassé son moteur et il est out pour le reste du week-end quant à Alberto, il est out aussi mais pour une histoire incroyable : les organisateurs ne veulent pas le laisser courir à cause de sa licence italienne (alors que les organisateurs du Val de Vienne et de Lédenon n'y ont rien trouvé à redire...) !

Markus se démène pour arranger cette situation débile mais rien n'y fait : Alberto ne peut courir avec nous ce week-end. Une fois de plus, le groupe des concurrents du challenge Arcobaleno est plus que réduit, nous ne sommes plus que quatre : Romain, Lulu, moi et Steve, le petit nouveau.

Steve Brodbeck devait participer au challenge Arcobaleno depuis le début mais ses études ne lui ont pas laissé le temps de venir aux deux premières courses. Steve a un peu le même profil qu'Alberto : jeune, agressif, rapide et lui aussi vient du karting. Il est Suisse (plutôt côté Suisse Alémanique) mais il parle bien le français.

Le soir, je ne participe pas au dîner de groupe car Quentin est fatigué et nous rentrons nous reposer à hôtel.

### **Dimanche matin, 1<sup>re</sup> manche.**

Nous devons attendre longtemps car notre course ne part qu'à 11h40. Nous sommes nombreux sur la grille (37) puisque les F3 sont avec nous cette fois. La grille est longue à se mettre en place mais ce n'est pas le chaos comme à Lédenon... Je suis placé en 9<sup>e</sup> ligne et Quentin me filme avec notre caméscope depuis le Muret des stands. Avant le départ, j'ai eu droit aux encouragements d'Alberto qui repartait pour l'Italie, tristement.

Je prends un départ moyen parce que je suis un peu tendu. Au premier virage, c'est la mêlée habituelle et je touche l'Arcobaleno de Steve mais sans le sortir et sans rien abîmer, ouf !

Lors des deux premiers tours, on retrouve la confusion propre au début de course mais je bataille ferme pour garder ma position. Je suis presque dans la roue de Steve lorsque je me loupe au freinage du

double gauche dit « des Gourgerolles » et je laisse passer au moins deux concurrents. À la fin de la course, je remonte sur une Campus mais le drapeau à damiers s'abaisse avant que je puisse la doubler. Je me classe 17<sup>e</sup> sur 37 avec un meilleur tour en 1.32.14, Steve est 15<sup>e</sup>.

Je suis quand même content de moi car je n'ai plus peur de ce circuit, c'est déjà ça.

Remarquant mes stickers ayari.com sur les flancs de mon Arcobaleno, un supporter de Soheil vint me voir afin de comprendre pourquoi il y avait le nom de Soheil Ayari sur ma voiture. Je discutais le coup avec ce fan de sport automobile et je promis de transmettre à Soheil le salut de ce supporter dont j'écrivais le nom dans mon cahier de notes. C'est à Dijon que ma voiture a été le mieux décorée avec ses inscriptions « ayari.com » et « Moto City ». Car j'avais ajouté Moto City, le nom du magasin de motos de Dominique Blanchoud à la liste de mes « sponsors ». En vérité, aucun de mes « sponsors » ne me versait le moindre argent pour avoir leur nom sur ma monoplace mais plutôt que de courir avec une voiture vierge d'inscription, je préférais faire plaisir aux gens que j'aimais bien...

Pendant les manches, Quentin filmait avec le caméscope. Après coup, c'est agréable et amusant de revoir les séquences des départs, l'habillage avant de se glisser dans le cockpit ou même, Lulu parti en tête-à-queue devant patienter avant de reprendre la piste.

Dimanche après-midi, seconde manche. Longue attente sur la prégrille car il y a deux traînées d'huile sur la piste. Le tour de formation me permet de repérer les endroits critiques.

Départ, je m'arrache bien et j'arrive à en remonter pas mal. Je double même Romain qui était placé loin devant moi sur la grille mais une F3 se met en travers au premier virage presque devant moi. Je suis mal placé pour l'éviter donc j'attends que la monoplace arrête de tourner avant de choisir de quel côté la contourner. Je décide finalement de passer à gauche, par l'extérieur mais il reste peu de place et je suis carrément obligé de mordre sur le dégagement de la piste et

je serre les fesses en espérant que je ne vais pas décrocher sur les graviers... C'est passé mais j'ai perdu quelques places dans l'aventure.

La rage au cœur, j'essaye de recoller à un paquet qui n'est pas loin devant moi mais je manque de me sortir pour de bon en bloquant mon train avant à un freinage. Steve m'a rejoint et reste soudé à mon train arrière quelque temps avant de me passer avec autorité. Pour autant, je ne baisse pas les bras, je lui colle le train dans la grande courbe qui commande la ligne droite et je suis en position idéale pour prendre son aspiration. Au moment où je vais déboîter pour le repasser, j'ai quand même le réflexe de jeter un œil dans mon rétro (comme sur l'autoroute !) et c'est comme cela que je m'aperçois qu'une F3 est déjà en train de me dépasser !

Cela peut faire mon affaire... J'emboîte le pas à la F3 et je change de ligne pour prendre son sillage et ainsi dépasser Steve facilement car je bénéficie ainsi toujours d'un fort flux d'aspiration. Mais ce qui vient de m'avantager va me mettre en difficulté juste après... En effet, au moment de freiner, je suis toujours collé à la F3 afin de profiter au maximum de sa vitesse de pointe et je me retrouve sans adhérence sur le train avant du fait des turbulences qui troublent l'alimentation en air de l'aileron avant. Du coup, je bloque instantanément le train avant à la première sollicitation des freins et je vois le museau de mon Arcobaleno se rapprocher dangereusement de la boîte de vitesse de la F3...

Le moment est critique, si je percute la voiture qui me précède, nous allons sortir tous les deux à haute vitesse et, au bout de la longue ligne droite du tracé de Dijon-Prenois, on est vraiment vite (sûrement la vitesse de pointe la plus élevée de la saison). Je relâche la pression sur la pédale de freins et, miraculeusement, cela suffit à débloquer les roues et à maintenir un écart minuscule mais suffisant entre la F3 et ma monoplace. La grande courbe qui suit ce freinage (où l'on ne rentre qu'un rapport) est avalée sur des œufs mais j'ai le plaisir de constater que Steve est à nouveau derrière moi.

Il ne reste plus que deux tours avant la fin de cette manche et il faut que j'arrive à rester devant lui. Il se fait très pressant mais je résiste, bien décidé à ne pas céder. Hélas, en abordant le double gauche, ma voiture talonne assez brusquement suite à un freinage plus violent que les autres (je fais vraiment tout ce que je peux pour ne pas donner d'occasion à Steve de me déborder) et, au moment de la remise des gaz, le moteur hurle, la prise de la transmission vient de céder, sans doute encore ce maudit mécanisme de marche arrière.

Je range ma monoplace le long du rail et je saute par-dessus pour me réfugier derrière comme un commissaire m'en intime l'ordre. Je suis en nage, déçu mais pas malheureux car l'adrénaline magique vient de refaire son effet. Je suis seulement un peu inquiet pour Quentin qui va constater que son papa ne repasse plus...

La voiture de service d'un commissaire de piste me ramène ensuite « à la ficelle » jusqu'aux stands où je peux alors expliquer à Mario ce qui s'est produit. Puis, je retrouve Steve qui raconte ses émotions à son entourage, nous tombons dans les bras l'un de l'autre, ravis que notre affrontement n'ait pas dégénéré. Steve me raconte alors que lors de mon dépassement dans la ligne droite et du fameux freinage qui suivi, il était encore sur ma droite, nos deux voitures flanc contre flanc et que tout s'est joué d'un cheveu !

J'étais tellement absorbé par cette manœuvre que je ne me suis même pas aperçu qu'il était si proche. Je retrouve Quentin qui n'était pas inquiet de ma « disparition », il avait deviné que j'avais eu un problème mécanique et que je ne m'étais pas sorti.

Trêve d'effusion, nous devons nous préparer pour la finale. Nous attendons longtemps avant de pouvoir enfin toucher les feuilles des résultats des manches ainsi que la grille de départ pour la finale du groupe E. Ici, l'organisation est franchement débordée et cela se ressent au niveau de la publication des résultats. Rien à voir avec le Val de Vienne où tout se déroulait impeccablement et même avec Lédénon où, à part quelques loupés comme la mise en grille de la seconde manche,

l'organisation était à peu près à la hauteur.

Mauvaise nouvelle, suite à mon abandon dans la seconde manche, je suis relégué en dernière ligne sur 35 partants, ça commence mal. De plus, le ciel devient menaçant et je demande à Mario de prendre ses outils avec lui sur la prégrille afin qu'on puisse choisir notre option de réglage au dernier moment (piste sèche ou piste mouillée). Sur la prégrille justement, le vent tourne, le ciel s'assombrit et je décide de prendre l'option piste humide (et donc d'assouplir les réglages du châssis). C'est un choix un peu risqué car, pour le moment, il ne pleut pas vraiment, on arrive juste à sentir quelques gouttelettes éparées. Mais, vu ma position sur la grille, je n'ai rien à perdre.

Au feu vert, je prends un départ correct et je déborde Lulu par l'extérieur dès le premier virage. Au bout de quelques tours et de quelques dépassements, je me retrouve derrière deux formules Renault qui roulent ensemble et qui forment ainsi un sacré bouchon. Je tente de les déborder un peu partout mais celui qui est juste devant moi semble rouler comme s'il était seul en piste et me claque la porte au nez plusieurs fois de suite !

Encore heureux que je me méfie et que je prends mes précautions avant de porter une attaque. Je suis déterminé à effacer ce train qui me ralentit beaucoup et dans l'enfilade de courbes rapides qui suit la ligne droite des stands (le passage dit des « S des Sablières »), je me place à l'extérieur de ce couple afin d'être en bonne position pour le freinage en descente du gauche de la Bretelle... Et ça marche : je passe les deux en même temps au prix d'un freinage limite !

Mais la course est déjà terminée et je n'ai réussi à remonter qu'à la 23<sup>e</sup> position (avec un meilleur tour en 1.34 alors que j'avais tourné en 1.32 lors de la seconde manche). Je suis quand même classé 3<sup>e</sup> du challenge Arcobaleno puisque Steve à fini 14<sup>e</sup>, Romain 19<sup>e</sup> et Lulu 28<sup>e</sup>. Nous quittons Dijon sans regret car voilà vraiment une piste difficile à apprécier. Sur le chemin du retour, nous dépassons Lulu et son frère qui prennent la même autoroute que nous, eux pour rentrer en Suisse,

nous pour rentrer en Savoie.

#### **4<sup>ème</sup> manche à Croix en Ternois**

Je tombe bien malade la semaine qui précède la course de Croix en Ternois. Je me soigne du mieux possible mais je suis vraiment en petite forme. Du coup, je n'hésite pas à apporter du Guronsan avec moi en cas de besoin...

Hé oui, quand on pense à la question du dopage, il s'agit souvent d'une interrogation hypothétique où la probabilité d'y être directement impliqué soi-même est faible. Là, j'étais confronté à un choix simple : soit j'emportais avec moi des produits pouvant m'apporter un peu de « boost » en cas de besoin, soit je faisais passer le principe de vertu avant tout et je me passais de cette « précaution ». Soyons, clairs, je n'ai pas hésité longtemps ; j'ai emporté le Guronsan et le fait que, finalement, je n'ai pas ressenti le besoin d'en prendre ne change rien à l'affaire.

Le déplacement à Croix en Ternois présentait deux inconvénients de mon point de vue : c'est le circuit le plus éloigné de tous et c'est le seul que je ne connaissais pas du tout.

L'éloignement n'était pas un vrai problème si ce n'est que j'ai mis plus de six heures à effacer les 800 kilomètres qui séparent Aix les Bains de ce circuit du Nord (merci la Porsche, une vraie aide dans ce cas-là). Markus nous avait réservé un hôtel à Arras alors que le circuit était à 30 km de là. Je débarquai sur le circuit vers 18 h 00 et nos retrouvailles débouchèrent sur le traditionnel tour du tracé à pied avec Lulu et Steve, le tout dans une ambiance humide typique du Nord et de l'automne, pas très engageant. Heureusement, Croix en Ternois est un circuit court (moins de 2 kilomètres) et au tracé relativement simple, facile à comprendre et à mémoriser.

Samedi matin, 9 h 00. Il pleut et nous n'avons pas pu avoir de box dans les stands (il y en a très peu) et nous sommes donc installés sous une espèce de chapiteau battu par le vent. La première séance

libre est à 10h00 et je dois finir d'y rôder mon moteur qui sort juste d'une révision générale. Dès mes premiers tours de roues, je me rends compte que la piste est très délicate, très glissante. Hélas, je sors dès le second tour alors que je vais vraiment lentement : j'ai bloqué les roues au freinage du virage de la Ferme et j'ai tiré tout droit dans le bac à graviers. Heureusement, toute la séance n'est pas perdue car le safety car vient à ma rescousse et extrait ma monoplace des graviers avec une sangle. Je peux repartir, je retourne d'abord aux stands afin de refixer mon harnais et je vais quand même boucler encore cinq tours avant la fin de la séance (meilleur tour en 1.22).

La seconde séance d'essais libre se déroule mieux, la piste commence à sécher et ma voiture va bien (seul problème à signaler : l'indicateur de vitesse engagée qui est HS). La piste reste glissante et je patine beaucoup en sortie d'épingle.

J'aperçois la voiture de Romain contre le mur qui borde la piste (incroyable que ce circuit soit homologué avec des « protections » pareilles !), le train avant est complètement ouvert mais pas de trace du pilote et c'est plutôt angoissant. En fait, Romain s'est juste fait mal à la main et pourra rouler après une énième réparation de son Arcobaleno (cette fois, c'est une bonne partie de l'avant qu'il faudra changer : triangles de suspension et aileron).

Je roule avec les barres antiroulis débranchées pour retrouver un peu d'adhérence mécanique et je peux boucler de nombreux tours (le meilleur en 1.03). Je commence à bien comprendre comment négocier les quelques virages de ce circuit. Un détail amusant : il n'y a pas les habituels panneaux indicateurs de la distance avant chaque virage (ces panneaux de type 200, 150, 100, etc. qui sont autant de repère pour fixer le bon point de freinage), seulement un panneau portant un chiffre : un, deux, trois, quatre, etc. Je me suis demandé à quoi ces panneaux isolés pouvaient bien servir et quelles étaient leur signification... Jusqu'à ce que je comprenne qu'ils étaient là simplement pour numéroter les virages !

Bref, après cette séance correcte, notre moral remonte d'autant que la météo devrait elle aussi aller en s'améliorant...

À 13h00, patatras : une grosse averse tombe sur nous et inonde la piste, c'est la merde !

15h00, 3<sup>ème</sup> séance, la piste est détrempée mais au moins, il ne pleut plus. Je pars juste derrière Romain que je double à la fin du premier tour, je suis nettement plus vite que lui car j'ai décidé d'attaquer afin de tester le grip. Et pour ce qui est de sentir où se situe la limite de l'adhérence, je vais être rapidement fixé...

Au bout de la ligne droite des stands, je pars aussitôt dans un grand tête-à-queue au freinage du virage N°1 car j'ai freiné trop tard et trop fort. Comme cela promettait de se terminer dans le bac à graviers, j'ai préféré lancer ma voiture en toupie pour avoir une chance de rester sur le bitume. Romain qui me suit arrive à m'éviter ainsi que les autres mais ma monoplace est désormais dans le mauvais sens. Comme j'ai réussi à ne pas caler, je tente de la remettre dans la bonne direction à grands coups de gaz afin de faire pivoter le train arrière mais je suis trop énervé pour réussir ce redressement spectaculaire et je dois me contenter de couper par l'herbe.

Énervé, excité, je suis chaud-bouillant au moment où je reprends la piste et je commets aussi sec une nouvelle bourde : j'arrive beaucoup trop vite au virage N° 2 (dit « virage de l'école »), je bloque les roues au freinage, relâche, reprend, rebloque, je tente quand même de prendre le virage mais le sous-virage est trop fort et je me retrouve dans le bac à graviers encore une fois !

Bravo, belle démonstration, continue comme cela, ce tracé comporte peu de dégagements, en t'appliquant, tu devrais arriver à les visiter tous avant la fin de l'après-midi, cela ajoutera une touche cocasse à ton palmarès... Et une fois encore, c'est le safety car qui me sort de là. Je repars piteusement et, enfin calmé, rentre aux stands au ralenti. Scusi Mario, encore une monoplace à nettoyer...

Même si ce n'est pas une excuse, je serai loin d'être le seul à

avoir fait des incursions hors-piste durant cette séance : les voitures rentrent aux stands maculées de boues, avec des traces d'herbe et plein de graviers dans les pontons. Au sein de notre petit groupe, seul Lulu est parvenu à rester sur la piste tout au long de la séance.

À 16h00, le soleil fait une timide réapparition, enfin. Mais la séance suivante prend du retard alors que des nuages noirs s'accumulent à nouveau au-dessus de nos têtes. Zut, alors que la piste était enfin sèche, ce n'est pas le moment de loucher ce bon créneau, envoyez-nous vite en piste !

On nous libère enfin, je fais deux tours et je rentre pour contrôle comme Mario me l'a demandé. Tout est OK, je repars. Je suis juste derrière deux barquettes (qui, bizarrement, roulent avec nous aujourd'hui). Celle de tête s'écarte et l'autre la passe à l'intérieur au virage N° 3. Très bien, je vais donc faire de même dans la seconde partie de ce virage mais le pilote prend la trajectoire normale alors que je suis déjà engagé... Boum !

Ma roue avant gauche tape de travers dans son flanc droit mais le choc n'est pas trop fort car j'ai freiné aussitôt que j'ai vu que le piège se refermait. Mon volant n'est pas tordu, signe que le train avant n'est doute pas faussé mais je rentre quand même aux stands afin que Mario examine les dégâts. Finalement, rien de sérieux à part la jante qui est bien griffée. Je repars.

Comme la piste est maintenant vraiment sèche, j'attaque pour de bon afin de voir si mon set-up est adapté au tracé. Je constate que je talonne pas mal lors du freinage du N°1 (mais c'est vraiment un gros freinage) et que j'ai aussi pas mal de survirage en sortie à l'accélération. Sur certains virages, j'hésite encore sur le bon rapport à adopter ; un tour en seconde, l'autre en troisième pour voir ce qui va le mieux. C'est le virage de la Ferme qui est le plus exigeant sur ce point : je rentre dedans en trois et je profite de la petite cassure entre les deux parties de ce gros 180° pour rentrer la seconde et ainsi bénéficier d'une meilleure relance en sortie. Il pleut quelques gouttes en fin de séance

(mon meilleur temps en 1.01.90 et régulier en 1.02), ouf, il était temps d'en finir.

Une journée d'essais bien mouvementée pour moi qui suis plutôt sage d'habitude. Ce qui apparaît clairement, c'est que nos pneus Yokohama « mixtes » ne donnent pas un très bon résultat sur une piste vraiment mouillée. Quand c'est sec, on perd deux bonnes secondes par rapport à de vrais slicks, quand c'est mouillé, la perte est nettement plus élevée (par rapport à des vrais pneus pluie)...

Pendant les coupures, j'ai de longues conversations avec la mère de Romain. Nous parlons de l'ambiance au sein du challenge, de l'ambition de Romain et de son parcours. Ces échanges me sont nécessaires, je ne peux me contenter d'être là et de tourner sur nos engins, il me faut aussi exprimer ce que je ressens et tenter de comprendre si c'est différent de ce qu'éprouvent les autres.

Cette fois, au sein du challenge Arcobaleno, nous sommes un peu plus nombreux (7) que le petit noyau dur habituel puisque les Dhouailly père et fils sont de la partie. Je vais discuter un peu avec eux, principalement pour savoir pourquoi ils n'étaient pas présents aux autres rencontres. C'est ainsi qu'il m'explique qu'ils participent aussi aux autres championnats (Hollandais et Suisse) Arcobaleno et que les calendriers coïncident trop pour pouvoir tout faire, ils ont donc donné la priorité au championnat Suisse qui se déroule hors du territoire helvétique (les circuits automobiles sont interdits au sein de la fédération suisse depuis l'accident du Mans en 1955...) sur des circuits superbes en Autriche et en Allemagne.

Le soir au dîner, j'apprends que c'est aujourd'hui l'anniversaire de Jorg Huegli qui fête donc ces cinquante ans. Comme à Dijon, Huegli est venu avec sa Viper. J'imagine comme il doit être à l'aise sur les pavés d'Arras quand je vois comment réagit ma Porsche qui est pourtant autrement civilisée...

La motivation de Huegli ne manque pas de m'étonner, en voilà un qui s'est réveillé tardivement : il a été président de la fédération

Suisse de karting pendant des années sans courir pour autant et c'est à plus de quarante ans que Markus a réussi à l'entraîner dans une saison de formule France (les engins que j'ai essayés sur le circuit du Laquais). Depuis lors, il n'arrête plus et suit Markus le long de ses diverses aventures...

Après le dîner, comme cela va à peu près bien physiquement (j'ai pu me passer de Guronsan toute la journée mais je continue à prendre du RhinAdvil), je sors sur la grand-place d'Arras pour admirer le spectacle son et lumière qui met en scène d'énormes Mongolfières, très impressionnant et très réussi.

Dimanche matin. Le ciel est nettoyé, c'est le grand bleu. En revanche il fait bien froid. Nous devons être sur le circuit à 8 h 50 pour une séance d'essais obligatoire (afin de vérifier le chronométrage) où quelques tours suffisent. Je prévois d'en faire juste trois.

Dès le premier tour, je m'aperçois que la piste est très froide et que ça glisse fort. Ma pédale de freins est longue et je suis obligé de pomper pour préserver l'efficacité des freins. Je me loupe au freinage du N° 3 (comme hier en début d'essais) mais, cette fois, j'arrive à traverser le bac à graviers sans me planter dedans et je retourne sur la piste sans aide. Je rentre aux stands pour contrôle et je repars pour mes trois tours prévus (le meilleur en 1.04). Une fois sorti de voiture, je me plains de mes freins à Mario qui m'explique qu'il a interverti les plaquettes et que cela doit être la raison du mauvais feeling de la pédale de freins. Il va purger le circuit pour arranger ça.

Fin de matinée, mise en prégrille. Après avoir discuté avec les pompiers (ce sont des volontaires et ils viennent de passer la nuit sur un feu de paille, les gros ballots que l'on aperçoit emballés dans du plastique blanc...), je monte à bord. Mario me sangle et, alors que j'ai trouvé ma position, un commissaire vient me trouver pour me dire « briefing pilotes », zut, faut sortir !

Tout cela pour entendre toujours mes mêmes instructions, procédures et recommandations. Bon, retour dans le baquet mais je

suis énervé car je cale au moment de prendre la piste, mauvais ça.

Grille de départ, je suis en 16<sup>e</sup> position. Je prends un départ moyen car j'embraye en retard et je fais trop patiner mes roues. Devant, c'est la cohue, j'en vois même qui se poussent dans l'herbe. Tout en restant prudent, je remonte quelques positions et je me retrouve derrière Huegli qui est mieux parti que moi. Je suis en position de l'attaquer et je me décide à prendre le virage N° 5 (la courbe de Croix après le virage du Pont, un long gauche en montée) à fond de quatre. Mauvaise idée : je pars aussitôt dans un grand travers, je suis même très exactement en position transversale par rapport à la piste, le nez en face de la triple rangée de rails qui défilent à toute vitesse pendant que je suis entouré d'un nuage de fumée produit par les pneus...

Plus de peur que de mal, je peux me remettre en ligne sans rien avoir touché. Je reprends mon rythme, je double à nouveau Lulu et la Ford N° 77. Cette fois, il semble bien que cette première manche se déroule dans une atmosphère de folie : il y a pas mal de traces d'huile sur la piste, certaines sont signalées, d'autres pas... En conséquence, les vracs sont fréquents, les sorties de route aussi, les drapeaux jaunes s'agitent, bref, il y a du spectacle.

Je fais un petit tour par l'échappatoire de l'épingle (virage N° 6) pour trouver des voitures en travers à la sortie. Une formule Ford part en toupie devant moi au virage N° 4 mais j'arrive à l'éviter en passant à gauche, ouf !

Fin des émotions ?

Non, je repars en vrille à plat dans le virage N° 5, décidément !

J'ai quand même le temps de repasser Lulu après être reparti encore une fois sans dommage et c'est enfin l'arrivée. Je suis classé 12<sup>e</sup> (sur 21, c'est dire s'il y a eu du déchet, finir douzième après avoir fait trois sorties de route !) avec un meilleur temps en 1.04.08. Les autres membres du groupe ont eu des hauts et des bas : Romain a tordu son aileron avant au départ (il finit quand même 10<sup>ème</sup>), Huegli a eu des problèmes d'embrayage (il finit quand même 9<sup>ème</sup>) et Steve a été

épargné, c'est lui le mieux classé en sixième position.

Sous notre chapiteau, l'ambiance est électrique car Markus est très énervé et crie sur Alessandro Fissolo qui le prend mal et téléphone aussitôt à son père. Aie, notre petit groupe va-t-il voler en éclat ?

C'est que les problèmes d'embrayage de Jorg Huegli proviennent justement d'un petit caillou qui coinçait la pédale. Or, ce caillou est resté au mauvais endroit après une sortie de route de Huegli ce matin lors de la séance obligatoire. Le nettoyage du châssis par les mécaniciens Fissolo a laissé passé cela et cet incident a mis Markus en furie. C'est la première fois que je le vois comme cela. J'interviens un peu pour calmer les esprits et la tension s'apaise progressivement mais l'ambiance en a pris un sale coup...

Comme si cela ne suffisait pas, le vent se remet à souffler et les nuages garnissent à nouveau le ciel qui était uniformément bleu il y a encore une heure. Ces nuages ne sont pas encore menaçants mais c'est à surveiller. Nous déjeunons tous ensemble tardivement et il nous faut ensuite courir pour nous placer en prégrille. Je suis en 3<sup>e</sup> ligne, Huegli est devant moi.

5 secondes, feu rouge, feu vert, c'est parti. J'ai mis trop de régime et j'ai encore patiné mais mon départ est quand même correct car je sors en 4<sup>e</sup> position du virage N°1, je suis juste derrière Huegli. Au virage N° 6, Huegli freine trop tard et élargit, je saute dans le trou, je suis troisième.

Je vais tenir un tour complet dans cette position bien qu'une formule Ford ait tenté de me doubler à plusieurs reprises. À l'entame du 3<sup>e</sup> tour, je suis toujours devant la meute mais, en sortant de l'épingle, je sens un petit choc et la voiture se met à glisser en crabe sur la gauche. En cet instant, je crois encore que c'est le pilote de la Ford qui tente de jouer des coudes mais, en sortant du virage N° 2, je me rends compte que c'est plus grave qu'une simple touchette. Je m'écarte et il y en a cinq qui me doublent d'un coup ; c'est comme si un train était passé à côté de moi !

Quelque chose a cassé dans le train arrière de ma voiture ou une roue arrière est desserrée, je rentre aux stands doucement pour que Mario voit ce qui cloche mais, après un examen rapide, il ne voit rien d'anormal et me renvoi en piste. C'est inutile, la voiture est dangereuse, ses réactions sont bizarres, il vaut mieux abandonner.

Finalement, on s'apercevra après coup que c'est un demi-arbre de transmission qui s'est rompu (une panne que j'avais déjà eu aux essais du Val de Vienne). C'est dommage car j'étais rapide pour une fois (pour preuve mon meilleur temps en 1.00.5). Ceci dit, ma performance est loin de valoir celle des Dhouailly qui finissent largement devant car eux tournent sous la minute (58.5 pour Sébastien le fils et 59.6 pour Joël le père).

Je suis évidemment déçu mais je suis content du choix de pneus que j'ai fait car j'ai demandé à Mario de me monter les Yokohama d'un nouveau type, plus bas et un peu plus large dont nous avons droit désormais. Et effectivement, ces pneus-là offrent plus de grip à l'arrière, c'est toujours ça de plus.

En fait, pendant cette manche, je n'ai pas seulement cassé un arbre de transmission, il s'avère que j'ai aussi tordu mon aileron avant... Mais quand ?

En effet, je n'ai aucun souvenir de la moindre touchette qui se serait produite au moment des premiers tours. Pourtant, il est clair que touchette il y a eu car mon aileron est effectivement bien froissé et cela ne s'est pas produit tout seul. Mario s'affaire sur ma voiture car il y a du travail et je participe de mon mieux afin de l'aider un peu.

Comme à Dijon, je suis relégué en dernière ligne pour la finale suite à mon abandon en seconde manche. Voilà qui n'arrange pas mes affaires ; il va encore falloir remonter, il est donc important que je réussisse bien mon départ... Et, évidemment, c'est ce moment-là que je choisis pour le rater complètement : j'embraye trop brutalement au moment du feu vert et je cale mon moteur, belle manœuvre, bravo !

Je relance mon moteur et m'arrache enfin de la grille mais le

peloton est déjà au premier freinage. En fait, je vais pouvoir recoller aux derniers dès le troisième virage et je commence ma remontée en dépassant Lulu, comme d'habitude. Sur les 21 partants, je vais pouvoir remonter jusqu'à la douzième place après m'être bien bagarré avec une formule Ford : nous nous sommes passés et repassés plusieurs fois, jusqu'à deux fois par tour. Lors des derniers tours, le ciel est bien noir et la pluie refait son apparition, aussi la direction de course décide d'abrégé l'épreuve alors qu'il y avait encore un paquet devant moi que j'aurais peut-être réussi à dépasser.

La piste était plus lente lors de cette finale et nos meilleurs temps s'en ressentent : j'ai fait un meilleur tour en 1.04 et le meilleur d'entre nous (Sébastien Dhoulilly) est en 1.00.3. Je suis finalement cinquième des Arcobaleno (Sébastien premier, Steve second, Huegli –pour une fois épargné par les ennuis- troisième et Romain quatrième).

Juste après la course, c'est une pluie dense qui tombe et qui va se transformer en un véritable déluge sur le chemin du retour. Je laisse Croix en Ternois derrière moi sans regret : piste peu intéressante, météo pourrie et ambiance de kermesse bas de gamme propre au département du Nord. Très peu pour moi tout ça...

### **Dernière Manche à Magny-cours en novembre**

Lors le trajet vers Magny-cours au volant de ma fidèle Porsche, je suis arrivé sur le circuit à 18h30. À cette époque de l'année, il fait déjà nuit noire à cette heure-là. En cherchant Markus dans le paddock et les stands fermés, je me suis retrouvé à errer au milieu d'un décor fantastique : il y a plusieurs étages de loges au-dessus des stands et cet ensemble forme une barre longue et haute ponctuée par les blocs énormes des escaliers d'accès.

L'aspect gigantesque et fantomatique de cette construction était encore renforcé par la nuit épaisse et le froid vif. Perdu et seul au milieu de ce désert artificiel, j'avais l'impression d'être un voyageur de l'espace débarquant sur un aéroport désolé d'une planète reculée aux confins

de la galaxie !

L'ambiance était trop inhospitalière pour que je m'attarde et j'ai filé bien vite à l'hôtel à attendre confortablement les autres. J'ai retrouvé la fine équipe (Markus, Lulu et son frère Fred, etc.) le lendemain matin pour le petit-déjeuner à l'hôtel. Markus monte avec moi dans ma voiture pour rejoindre le circuit et, pendant le trajet, m'explique pourquoi il a arrêté de travailler avec Fissolo Auto-Sport. Je profite de cette discussion pour évoquer avec lui les difficultés d'organisation d'un challenge comme le nôtre.

Une fois sur le circuit, je découvre ma nouvelle voiture, c'est celle que Huegli utilisait jusque-là (lui n'est pas présent pour cette dernière rencontre). J'essaie le baquet et il semble convenir, je vais donc rouler pour la première séance d'essais avec. Il fait très froid, moins 2 degrés et je me suis « mis en tenue » dans le camion atelier. S'habiller dans ces conditions, ça fait de l'effet, vous pouvez me croire. À l'heure où la plupart des gens sortent à peine de leurs lits douillets un samedi matin, devoir enfiler une combinaison de course dans un froid glacial fait qu'on se repose encore une fois la question : « euh, je fais quoi ici au juste ? »...

La piste est réputée très large et très rapide et, ce matin, elle doit être très froide donc très glissante. Markus nous a recommandé d'y aller doucement d'autant qu'il explique que la largeur de la piste masque les points de repères habituels. Je n'ai jamais roulé « en vrai » sur le nouveau tracé de Magny-cours (qui date de 1991). J'y ai tourné lors du challenge Honda il y a plus de vingt ans mais il s'agissait alors de l'ancienne piste, le circuit actuel n'en reprend rien. Même si le tracé est similaire, tout est différent à commencer par les installations qui sont enfin dignes d'un circuit international alors que l'ancien se contentait d'être un vaste champ de boue traversé par un ruban de bitume. Bref, a priori, je ne connais pas ce circuit alors que je l'ai quand même parcouru des centaines et des centaines de fois en « simulation ».

En effet, depuis 1993, je suis un habitué des simulations

logicielles de courses automobiles, ce que certains qualifieraient de « jeux vidéo » mais il s'agit de bien plus et bien que cela. J'ai utilisé successivement des jeux tels que la série des Grand Prix (I, II et III) de Microprose, F1 Racing d'Ubisoft, F1 2000 et F1 2001 d'Electronics Arts (tout ça sur PC), sans compter IndyCar et Nascar Racing de Papyrus ainsi que des jeux de rallyes (en tout sans doute une vingtaine de logiciels à travers les années !).

Sans parler de tous les autres jeux de course que j'ai acheté, testé et rangé aussitôt car il s'agissait plus d'arcade que de simulation. Soit dit en passant, je réalise que mon « investissement » fait dans les simulations de course révèle aussi la profondeur de ma passion pour le pilotage et la compétition. Quand on est au volant de son ordinateur et qu'on a réussi une belle course, on ne peut s'empêcher de penser « aurais-je fait aussi bien sur une vraie piste ? ». C'est aussi la somme de ces expériences virtuelles qui m'a poussé à accomplir une véritable saison « pour voir »...

Bref, tous ces jeux de F1 m'ont permis de découvrir et de m'habituer aux tracés des différents circuits du championnat du Monde et, parmi eux, on trouve toujours Magny-cours. En fait, lors de mes courses en simulation, je n'ai jamais trop apprécié ce circuit où j'ai toujours eu du mal à trouver le bon rythme. Mais j'avais quand même l'impression de bien le connaître d'autant que les retransmissions TV des grands prix de F1 permettent de comparer le point de vue que l'on a en tête avec ce que voient vraiment les pilotes grâce à la vision « caméra embarquée ».

La semaine précédant Magny-cours, je m'étais astreint à un entraînement spécifique afin de bien mémoriser le tracé et de ne pas être dérouté une fois sur la vraie piste : j'ai tourné longuement avec F1 Racing et F1 2001 en poussant à fond les réglages de détails du circuit et la définition du logiciel afin d'avoir un rendu aussi fidèle que possible. J'ai parcouru des dizaines de tours à faible vitesse pour bien m'imprégner de tous les petits détails et repères visibles depuis le

cockpit qui pourraient m'être utiles par la suite. Et quand je suis entré pour la première fois sur le vrai circuit, je dois dire que je n'ai pas été déçu par ma préparation : j'étais en terrain connu. Les toutes dernières versions de logiciels de course de F1 proposent une reproduction hyper fidèle et hyper réaliste du tracé de Magny-cours (pour les autres, je ne sais pas mais je suppose que c'est du même niveau) au point que la bretelle d'accès à la piste en sortie des stands est bien conforme à sa dernière modification (la bretelle longe la piste jusqu'à la courbe Estoril). Plus encore, le moindre panneau, la moindre flèche et le plus petit vibreur est bien là où il doit être et, quand on sort de l'épingle du château d'eau, on voit les structures du musée Ligier (qui borde le circuit à cet endroit là) de la même façon, c'est saisissant !

Lors de cette première séance, mon principal problème ne fut donc pas la connaissance du circuit (ce qui ne veut pas dire que je n'ai pas eu à faire l'apprentissage du circuit pendant quelques tours, ne serait-ce que sur le choix des rapports de vitesse pour négocier les virages ou trouver les bons repères de freinage) mais plutôt le froid. En effet, il faisait tellement froid qu'on avait mal au doigt au bout de quelques tours, comme en moto !

D'autres facteurs typiquement hivernaux font leur apparition comme le soleil rasant (très gênant dans la sortie de la fameuse grande courbe d'Estoril) et surtout la buée : à chaque freinage, alors que la respiration se fige sous l'effort, la buée inonde l'écran du casque. Ce qui revient à dire que, au moment le plus critique, la combinaison du soleil et de la buée fait qu'on n'y voit rien ce qui ne facilite pas l'exécution du long freinage d'Adélaïde.

Mais, globalement, cette séance est une bonne surprise : j'ai été relativement à l'aise (ma connaissance virtuelle du circuit a largement compensé la largeur de la piste), la voiture me convient bien et la position dans un baquet qui n'a pas été moulé pour moi est bonne.

Évidemment, je n'ai pas été rapide car il fallait être prudent pour cette première séance d'autant que le froid rend la piste effectivement

très glissante. J'ai quand même pu remarquer quelques blocages de freins sur le train avant et une tendance à survirer trop forte en sortie de virage. Du coup, Markus ajuste un peu les réglages de la voiture en durcissant les barres antiroulis.

Pour la seconde séance, le soleil avait commencé à réchauffer un peu l'atmosphère et la température de la piste était remontée quelque peu. Non seulement le rendement des pneus était meilleur mais on n'avait plus froid aux doigts !

Cette fois, j'avais décidé d'attaquer un peu pour trouver le bon rythme mais j'ai été très handicapé par un problème un peu ridicule : ma pédale de freins appuyait sur l'accélérateur au moment des gros freinages ce qui limitait considérablement le ralentissement. Ce qui devait arriver arriva, à force de me retrouver dans une situation délicate au freinage, j'ai fini par tirer tout droit à l'épingle dite « du 180 ». Heureusement, en voyant que je ne pourrais éviter la sortie de route, j'ai gardé suffisamment de vitesse pour ne pas rester planté dans le bac à graviers et j'ai pu revenir en piste par mes propres moyens.

Une fois revenu aux stands, il ne restait plus qu'à nettoyer ma monoplace qui était pleine de graviers. Markus et Fred démontèrent tous les éléments de carrosserie. Vu comme cela, l'Arcobaleno ressemble à un insecte dont on pourrait voir l'exo-squelette. Ce nettoyage m'a permis de « mettre la main à la patte » : on a été jusqu'à retirer le baquet afin de pouvoir enlever tous les petits cailloux qui se cachaient dans les recoins de ma voiture. C'est grâce à des démontages de ce type qu'on finit par avoir une connaissance intime de sa propre voiture ; en voyant de quoi elle est faite, les éléments qui la constituent, sur lesquels on s'appuie, au sens propre du terme même !

Ce meeting n'était pas une rencontre comptant pour la coupe de France des circuits, son déroulement était donc différent. Cette fois, nous avons eu droit à des essais chrono comptant pour la formation de la grille de départ de la première manche, comme on nous l'a expliqué lors du briefing qui eu lieu à 13h00.

Cette séance chronométrée c'est à peu près bien passé (à part que mon moteur a désamorcé faute d'essence en milieu de séance, j'ai pu rentrer au ralenti et repartir pour quelques tours) sauf que j'ai été lent !

Quand je suis isolé, tout va bien : j'enchaîne les virages correctement, j'ai même l'impression d'être plutôt à l'aise. Mais quand je vois comment les autres me rejoignent, me doublent et me laissent sur place, je me dis que, forcément, il y a un problème quelque part... Markus a remarqué que je ne monte pas assez le régime moteur et que je passe les rapports supérieurs trop tôt, cela me coûterait de deux à trois secondes au tour d'après lui. C'est possible mais il ne doit pas y avoir que cela puisque j'ai tourné en 1.58.5 alors que Romain est en 1.52.8 et Steve en 1.50.2...

Sinon, j'ai de quoi être satisfait car la voiture marche bien : je n'ai plus le problème des pédales qui se touchent mais j'ai encore un peu de blocage sur l'avant droit et Markus s'est aperçu que les plaquettes avants étaient mortes.

Pendant l'après-midi, j'ai pu interroger Steve Brodbeck sur son vécu de la course. Ce qui ressort de cette mini-interview c'est qu'il est incapable de ressentir quoi que ce soit pendant le week-end tellement il est concentré sur ce qu'il fait. Ce n'est que quelques jours après qu'il réalise et qu'il éprouve de la satisfaction s'il a bien roulé. Pour lui, la course est un mélange de plaisir et de besoin qu'il ne sait pas bien définir. Pourquoi, à chaque fois que j'interroge un pilote, ce dernier est incapable d'expliquer ce qu'il ressent ?

Pourquoi fait-il cela et pourquoi aime-t-il cela ?

Comment se fait-il que les réponses que j'obtiens se résument toujours à des explications simples comme « dépassement de soi », « plaisir de maîtriser un engin », le fait qu'on apprécie la vitesse, etc.

Tout cela, ce sont des réponses classiques qui ne me donnent pas la clé. Or, je suis toujours persuadé qu'il y a une clé d'explication à notre engagement dans cette activité.

Après les essais chronos, je suis bien obligé de me pencher sur mon problème : être à plus de huit secondes de Steve, même sur un circuit de 4 km, ce n'est pas normal. Je suis lent et je ne sais pas pourquoi. Et quand on est lent comme cela, on s'aperçoit qu'il y a une pression assez forte qui émane de tout l'environnement et qui se combine pour faire en sorte que vous alliez plus vite, pour que vous puissiez combler cette poignée de secondes qui vous sépare de votre niveau normal.

Comme d'habitude, nous avons fait notre traditionnel tour du circuit à pied à la fin des essais. Comme c'est la fin de l'après-midi, le soleil tombe rapidement et un froid mordant accompagne le retour de l'obscurité. Nous claquons des dents dans un bel ensemble en suivant Markus et en écoutant studieusement ces explications. Pendant ce tour du circuit, on avait vraiment la sensation qu'on était tous en apprentissage. Nous étions les élèves de Markus et il était notre professeur. Ce dernier n'avait qu'une envie, c'est de nous voir aller plus vite, de nous voir gagner des secondes entières sur ce tracé.

Lors de ce tour de circuit, Markus nous a donné tout un tas d'astuces : les bonnes trajectoires ou la bonne façon d'aborder tel ou tel virage. Sur chacune des parties de ce circuit, on pouvait se dire « oui, on peut grignoter un peu ici, on peut gagner du temps en passant là... » et j'avais l'impression que les secondes qui me manquaient se trouvaient dans les explications de Markus. À ce moment précis, on est tous persuadés que, effectivement, on pourrait aller plus vite en appliquant ces recommandations.

Quand on est à pied sur le terrain, ça paraît facile, évident, mais quand on est en mouvement dans la voiture, tout change. Les virages arrivent vite, on a l'impression qu'on est continuellement sur le fil, que si on braque trop la voiture va décrocher, si on freine pas immédiatement après il sera trop tard, que vraiment, on fait le maximum même si en fait, on est encore très loin de ce maximum...

Le soir au dîner, nous nous retrouvons tous une dernière fois. Là,

autour d'un verre, Markus nous exposa ce qu'il prévoyait pour le challenge de l'année prochaine. Avec Vincent, père de Romain, nous évoquâmes le décalage entre ce qu'on vit sur la piste et ce que des images filmées peuvent en rapporter. Je lui racontais ma déception en visualisant les images prises par Quentin à Dijon : on a l'impression qu'on se traîne, que les voitures sont presque arrêtées dans les virages alors que, vu de l'intérieur, c'est tout l'inverse !

C'est clair qu'en ne voyant que des images vidéo de nos courses, on pourrait légitimement s'interroger et dire « c'est ça le sport automobile ? C'est ça qui vous excite tant et vous pousse à faire tant d'effort ? ». Cruel paradoxe qui situe notre malédiction : on vit un truc très excitant mais on est incapable de le transmettre à d'autres.

Le lendemain matin, les conditions sont toujours aussi hivernales. Cette fois, j'ai pris soin de mettre ma combinaison à l'hôtel avant de partir et j'ai abondamment aspergé ma visière de produit anti-buée. Sur la prégrille, le spectacle est particulier : dans une lumière blafarde, ce petit monde se prépare à affronter une piste glacée. Les respirations des uns et des autres sont bien visibles puisque générant un panache de vapeur à chaque expiration.

On nous fait signe d'entrer de quitter la prégrille et c'est alors que j'aperçois Romain qui court vers sa voiture une batterie à la main. Le pauvre, il a sûrement un gros problème pour démarrer et sa course est déjà hypothéquée avant même d'avoir commencé !

En passant et avant qu'on nous donne accès à la piste, j'arrive quand même à prévenir Vincent (son père) qui court l'aider.

Les organisateurs nous ont laissés non pas un mais deux tours de formation afin de faire chauffer les pneus. Précaution appréciable mais illusoire vu la température ambiante (pas plus de deux degrés au niveau de la piste elle-même). Je suis placé en 10<sup>e</sup> ligne sur la grille de départ et je suis particulièrement attentif à la séquence d'allumage des feux car Markus m'a fait remarquer que, souvent, les concurrents réagissaient à l'apparition du feu vert avec un temps de retard. Je suis

décidé à être aussi prompt que possible sans voler le départ pour autant.

Vert !

J'ai déjà embrayé, les roues arrières patinent un peu mais je prends un superbe départ, remontant au moins trois lignes. Dès le premier gauche, c'est la mêlée qui recommence : il y a des voitures partout et je suis obligé de soulager un peu pour trouver ma place. Même prudence au premier freinage d'Adélaïde, je gagne et je perds des places d'une façon un peu comique. On est tellement les uns sur les autres et si désireux d'éviter l'accrochage qu'un avantage pris un instant est perdu l'instant suivant.

À la sortie d'Adélaïde, c'est Lulu qui se porte à ma hauteur. Nous faisons toute la ligne droite qui suit côte à côte mais j'ai bien l'intention de repasser devant lors du freinage du S dit du Nurburgring. Mais, au moment de freiner, je bloque mes roues et suis obligé de tirer tout droit en passant par l'intérieur du S. Je peux revenir sur la piste sans même perdre du temps et je me retrouve devant Lulu, bonne affaire sauf si ma manœuvre est sanctionnée par les commissaires de piste...

Lors du second tour, j'essaye de remettre à fond à l'endroit suggéré par Markus dans la grande courbe d'Estoril, aussitôt, ma monoplace part dans un gros travers que je rattrape le cœur battant !

Cet incident m'a glacé et ma confiance est détruite. Je ne m'attendais pas à une telle réaction et je suis obligé d'être prudent vu le peu d'adhérence qu'offre la piste. Comme si cela ne suffisait pas, j'ai un autre gros problème : mon freinage est complètement déséquilibré avec trop de puissance sur le train avant. Du coup, je bloque les roues à chaque gros freinage...

J'arrive à rester sur la piste à chaque fois, à relâcher et à reprendre sans autre dommage que de louper le point de corde mais c'est plus que pénible : c'est un gros handicap.

Théoriquement, je pourrais corriger cela en jouant sur la molette du répartiteur mais voilà que je ne me rappelle plus dans quel sens il

faut l'utiliser pour reporter une partie de la puissance sur l'arrière. C'est vraiment le bon moment pour avoir ce trou de mémoire !

Plutôt que de faire une bêtise et d'aggraver encore mon problème, je préfère ne pas y toucher (d'autant que j'ai remarqué les fois précédentes que le freinage était un peu inconsistant pendant quelque temps lorsqu'on venait d'agir sur le répartiteur).

C'est deux éléments combinés, je me retrouve dans l'impossibilité d'attaquer et je suis obligé de freiner plus tôt que prévu et moins fort que d'habitude. Mon rythme s'en ressent fortement et je vois revenir Lulu dans mes rétroviseurs. Il me passe à nouveau au freinage d'Adélaïde et je repasse au S du Nurburgring. Cet affrontement a métamorphosé notre Lulu : aujourd'hui, ce n'est pas le pilote timoré que j'affronte mais un Lulu qui aurait mangé du Lion...

Notre bagarre dure deux tours, il ne me lâche pas d'une semelle et me harcèle partout. Quand il parvient à me dépasser, je le repasse aussitôt au prix d'une manœuvre limite de peur de le voir filer devant. Finalement, c'est une F3 qui nous dépasse qui va nous départager : à l'épingle du 180, Lulu part en tête à queue juste derrière moi alors que je viens encore de lui faire l'intérieur en même temps que le F3 qui nous prend un tour.

Je m'aperçois aussitôt qu'il n'est plus là et je suis rongé par l'inquiétude : est-ce moi qui l'ai viré ?

Au tour suivant, j'aperçois son Arcobaleno blanche à cheval sur le vibreur et lui debout à côté, il est donc hors course. Je termine cette épreuve éprouvante en mode « survivant », je me contente d'enchaîner les tours sans trop en faire car les conditions de piste et les handicaps mécaniques qui affectent ma voiture m'ont complètement inhibé. Romain est parti dernier depuis la voie des stands mais voilà qu'il est dans mes roues, qu'il me double et me laisse sur place sans perdre une seconde. Il est à l'attaque et ça se voit. Je ne lui ai opposé aucune résistance car, aujourd'hui, je ne suis pas dans ma forme habituelle.

Je suis incapable de lutter avec les formules Ford et Formules

Renault qui me dépassent de tous les bords. Je suis très lent, encore plus lent qu'en qualifications. J'en ai conscience mais je ne peux rien y faire : je « subis » la course comme jamais et je suis soulagé en voyant enfin le drapeau à damiers. C'est la course la plus longue et la plus mauvaise que je viens de vivre depuis mes débuts avec l'Arcobaleno. Je suis classé 22<sup>e</sup> sur 31 partants avec un meilleur tour en 2.00.8 (même Lulu a fait mieux en 2.00.7). Steve finit 14<sup>e</sup> et Romain 15<sup>e</sup>, une performance si on considère son départ.

Une fois de retour dans le stand, je suis resté longtemps assis dans le cockpit, prostré, KO les yeux fermés par cette course affreuse. J'attends de retrouver mes esprits et d'évacuer ce mauvais sentiment avant de descendre de la voiture. Je suis plus que très déçu par ce déroulement. Jamais je n'ai pu rouler en confiance, j'ai dû être sur un mode défensif tout le long, à chaque freinage, à chaque virage et ce n'est vraiment pas agréable.

Même si j'ai des excuses à mettre en avant, je peux me rendre compte que j'ai ma part de responsabilité dans ce scénario. Dès les premières minutes, j'ai été saisi par l'ambiance fantomatique de la prégrille (avec le soleil rasant et la lumière blanche, encore accentuée par la brume) et je n'y ai trouvé aucune motivation. Le reste de la course a été une suite logique de ce contexte glacial : au contraire des autres, je n'ai pas surmonté ce contexte défavorable pour trouver le ressort qui m'aurait poussé à attaquer. Au contraire de Romain qui a bien redressé la barre après son mauvais départ, mes petits problèmes de freins et d'adhérence du train arrière m'ont complètement effondré.

C'est à ces moments-là qu'on réalise qu'il faut vraiment une puissante motivation pour supporter tous les aléas de la course. Certes, on est tous présents volontairement mais on ne maîtrise que peu de paramètres. On se retrouve vite être le jouet des éléments et à devoir affronter des conditions non-imaginées au départ.

C'est sans doute que je ne suis plus assez saignant pour la compétition, la vraie. Tourner seul sur un circuit dans une voiture de

course et tracer sa voie au milieu de la meute, c'est radicalement différent et cela demande bien plus que de simples capacités de pilotage.

En retrouvant Lulu dans le garage, je suis rassuré par ses paroles car je ne suis pour rien dans sa sortie de piste. Il n'est pas déçu affecté par la façon dont notre affrontement s'est terminé, au contraire, il rayonne : c'est la première fois de l'année qu'il a enfin pu aller jusqu'au bout d'une vraie bagarre avec quelqu'un qu'il connaît et il est encore sous le coup de l'excitation, la magie de l'adrénaline qui m'a bien manqué cette fois...

Entre les deux manches, Markus fit quelques modifications sur ma voiture afin de corriger les problèmes que j'avais rencontrés. Mais, il était clair que j'étais au plus bas, le moral atteint par le niveau lamentable de ma performance. Le paradoxe, c'est que ce creux m'arrivait en fin de saison. Ma courbe de progression défilait toute logique !

Les caractéristiques de ce circuit de Magny-cours n'étaient pas étrangères à ma mauvaise adaptation : le tracé nivernais est à la fois rapide avec quelques pif-paf à prendre en 4<sup>e</sup> et ponctué de gros freinages très appuyés, tout cela demande beaucoup d'équilibre et c'est précisément ce que je n'avais pas. Ce circuit m'a permis de mettre le doigt sur une grosse lacune de mon pilotage : je ne suis pas à l'aise dans les courbes rapides, je n'aime pas quand il faut tourner franchement le volant à haute vitesse.

En début d'après-midi, le soleil réchauffe enfin un peu l'atmosphère et on s'achemine péniblement vers les 7-8 degrés. Hélas, au moment de notre seconde manche, le ciel est voilé par les nuages et le froid nous retomba dessus brutalement. Avec ce brusque refroidissement, on allait retrouver la piste glaciale qui régnait le matin. Avec un froid pareil, les pneus ne montent pas en température et ne sont jamais dans leurs conditions de fonctionnement normales. Il n'y avait pas que les pneus d'ailleurs : alors qu'on avait souvent eu des

problèmes de température d'huile pendant la saison, là les indicateurs restaient au plus bas, même au bout de dix tours.

Sur la prégrille, je me raisonne « cette fois, tu donnes tout ce que tu as, même si les conditions sont mauvaises car c'est la dernière course de l'année et si tu n'es pas plus saignant qu'en première manche, ce n'est même pas la peine de t'aligner ». Encore deux tours de formation avant le départ, cette fois, je suis placé en 11<sup>e</sup> ligne sur la grille.

Comme en première manche, je prends un bon départ mais je prends à l'intérieur du premier gauche et c'est un mauvais choix : trop encombré, je dois vraiment lever le pied pour m'insérer dans le train. Mauvaise surprise, j'ai encore des problèmes de blocage du train avant au freinage et, une fois de plus, Lulu est dans ma roue dès l'épingle d'Adélaïde.

Bon, j'attaque autant que je peux dans les premiers tours afin de faire disparaître de mes rétros la voiture blanche de Lulu et ça marche, je suis arrivé à le distancer. Sans être vraiment rapide, mon rythme est quand même bien meilleur que ce matin, j'arrive même à remettre à fond dans Estoril (pas vraiment à l'endroit indiqué par Markus mais ça ira comme cela).

En revanche, chaque freinage est vraiment délicat : soit je bloque tout, soit je ne freine pas assez, soit je freine trop tôt. Choisissez messieurs-dames !

Du coup, je me paye encore un tout-droit à la dernière chicane qui aurait pu mal se terminer et où je reviens sur la trajectoire par miracle. Une trace de graviers coupe la bonne trajectoire sur la ligne d'arrivée, sans doute les restes d'une sortie de route. Peut-être ai-je embarqué quelques cailloux avec moi car lors du freinage pour la dernière chicane (dite du Lycée), mon accélérateur reste ouvert en grand !

Le moteur qui hurle et qui pousse encore au moment du freinage, voilà qui est pratique... Je pousse le coupe-circuit pour le faire taire et je passe la chicane en roues libres et en serrant les fesses,

ouf !

Sur le moment, je pense que c'est fini pour moi mais je ne vais pas ranger ma monoplace sur le côté sans faire au moins une tentative : je remets le contact et je relance le moteur. Bonne surprise, l'accélérateur n'est plus coincé, je peux reprendre ma course. Sans doute un petit caillou coincé au mauvais endroit au mauvais moment et qui s'est logé ailleurs suite aux vibrations du moteur en surrégime...

Lors des tours suivants, j'aperçois la voiture de Romain arrêtée en pleine ligne droite, sûrement un problème mécanique. J'arrive à remonter et à dépasser quelques concurrents en formule Ford ou en formule Renault mais Lucien Lelièvre (sur une formule Renault que je reconnais bien) que j'ai déjà affronté et battu à de nombreuses reprises reste hors de portée.

Dans l'épingle du château d'eau, je peux vérifier un des principes que nous a expliqué Markus : sans motricité, pas de tenue de route. Dans cette épingle, j'enroule en troisième en sous-régime car je considère que la seconde est trop lente. Mais, à la remise des gaz, mon moteur répond mollement et l'Arcobaleno glisse de l'arrière à chaque tour à cet endroit. À cet instant, je sais que si la reprise de mon moteur était plus franche, le train arrière resterait bien collé sur la trajectoire.

Cette course se termine enfin, j'avale le tour de décélération sans émotion particulière, simplement content d'avoir fini entier. Les résultats ne sont pas glorieux puisque je me classe 19<sup>e</sup> (toujours sur 31 partants), c'est mieux qu'en première manche mais pas de quoi pavoiser. Lulu finit 20<sup>e</sup> mais j'ai réussi à lui coller 14 secondes. Steve finit 13<sup>e</sup> et remporte le challenge Arcobaleno grâce à ses bons classements.

En ayant connaissance des temps réalisés, je suis déçu de constater que j'ai été encore plus lent qu'en première manche (meilleur tour en 2.01.4). Comme Lulu a lui aussi été plus lent, j'imagine que les conditions de piste étaient encore pires mais les chronos de Steve et de Romain ne confirment pas cette hypothèse.

Justement, Romain a cassé son câble d'accélérateur alors qu'il se bagarrait avec Steve pour la victoire dans notre groupe.

Après la course, nous avons les honneurs du podium de Magny-cours puisque nous formions une catégorie que l'organisateur a classée à part. Me retrouver sur ce podium était agréable sur le moment mais nullement significatif. Je sais que j'ai fait ma plus mauvaise course de la saison à Magny-cours et ce n'est pas ce triomphe non-mérité qui efface l'amertume de ce constat.

Finalelement, Steve Brodbeck se retrouve champion de notre compétition en ayant remporté trois des six courses (à Croix en Ternois, c'est Sébastien Dhouailly qui termina premier et Steve second) alors qu'il avait manqué les deux premières rencontres. Il totalise 86 points et, sans minimiser les mérites de Romain ou d'Alberto Pianta, il mérite bien son titre.

La surprise, c'est que ce n'est pas Romain qui prend la seconde place mais moi !

En effet, je totalise 72 points alors que Romain doit se contenter de 68. Romain et moi avons marqué à cinq reprises mais son abandon lors de la toute dernière manche lui coûte cher (il marque quand même des points ayant parcouru plus de la moitié de la distance). Lulu termine 4<sup>e</sup> alors qu'il a mené une bonne partie de la saison. Mais, même si j'aime bien Lulu, il est moral que ce ne soit pas lui (ou même moi) qui l'est emporté. Treize pilotes sont classés mais seuls neuf ont marqué des points ce qui fait que ce championnat n'a pas été vraiment significatif : pas assez d'épreuves et pas assez de concurrents...

### **L'heure du bilan**

Au moment de faire les comptes, je suis globalement satisfait : je voulais vivre une saison, je l'ai fait (et heureusement qu'il n'y avait pas plus d'épreuves car je me serais certainement lassé, comme lors du challenge Yamaha). J'ai eu mon lot de malchance (la finale du Vigeant alors que j'étais dans la roue d'Alberto ou la seconde manche de Dijon

alors que j'étais devant Steve et la seconde manche à Croix en Ternois) mais j'ai aussi eu quelques coups de pouces du destin (sinon, comment expliquer que je finisse second de notre classement ?).

J'avais trop peu d'adversaires directs pour que le challenge soit significatif mais, après tout, bon nombre de pilotes passent leur saison avec comme seul but de « taper » leur équipier. Moi, j'ai eu quand même régulièrement quatre à six équipiers et je n'ai jamais terminé dernier (mais jamais premier non plus d'ailleurs...).

Les meilleurs moments de la saison ? La première manche et la finale à Lédénon. Les plus mauvais moments ? La première manche à Croix en Ternois et la première manche à Magny-cours.

Dans le positif, je mettrais également la qualité des gens que j'ai côtoyés (je garde un souvenir savoureux de mes discussions avec Alberto, Romain, Vincent et tous les autres), alors que du côté négatif, je pense à la fiabilité de nos Arcobaleno : trop de casses du système de marche arrière. Ce n'est pas normal que, presque tous, nous ayons été victime de ce dispositif qui s'est révélé être le seul point faible de nos monoplaces.

Le fait que je finisse second a été comme la cerise sur le gâteau mais il faut savoir situer cette « performance » : je ne dois ce rang qu'à ma régularité et à une bonne dose de chance. En effet, il faut être lucide, j'ai rarement dominé mes adversaires alors qu'ils ont été devant moi la plupart du temps.

Ceci dit, je me suis quand même comporté un peu mieux que prévu : j'ai été compétitif quelquefois et combatif le plus souvent. Je peux être content de moi !

Pour ce qui est de l'aspect financier, je considère que, globalement, j'en ai eu pour mon argent. Le sport automobile coûte cher, j'ai encore pu m'en rendre compte cette année et il ne faut pas imaginer pouvoir boucler une saison sans dépenser une somme conséquente. Aussi, j'estime m'en être bien tiré sur ce plan.



## Épilogue

**M**e voici arrivé au bout de cet ouvrage. Je ne suis pas certain d'avoir réussi à capturer et exprimer le pourquoi des sports mécaniques. La fascination qu'ils exercent restera donc encore mystérieuse.

En revanche, je suis heureux d'avoir pu transcrire ce que j'ai vécu et ressenti. En me forçant à ce travail de mémoire et d'écriture, c'est presque comme si j'avais pu en profiter une seconde fois !

### **Le virus ne guérit jamais**

J'ai compris une chose en écrivant ces lignes : la passion qui est ancrée en vous ne s'éteint jamais, même si le désir prend des formes différentes selon les années et les expériences, même si, désormais, je n'ai plus le ressort nécessaire pour m'aligner en compétition, j'aurais toujours plaisir à tourner sur un circuit.

Et même si je n'en suis plus vraiment capable, je sais qu'on est jamais vraiment rassasié de compétition, qu'on finit toujours par la rechercher à nouveau sous une forme ou sous une autre. Quand on est dedans, on ressent parfois une lassitude (car c'est une situation dévorante). Mais, quand on y met fin, l'envie revient toujours, avec force, collante, obsédante.

## **Je connais mon profil de pilote**

Je suis un compétiteur, c'est-à-dire que je ne suis pas très rapide pendant les essais mais que je donne le meilleur de moi dans la bagarre au sein du peloton. Paradoxe intéressant de cette activité égocentrique : j'ai besoin des autres pour donner le meilleur !

Je sais aussi ce que je ne suis pas : je ne suis pas un fauve de la piste comme d'autres peuvent être des « bêtes de scène ». Le vrai fauve de la piste va tout de suite pousser à la limite n'importe quelle voiture alors que moi, il me faut du temps pour, progressivement, approcher mon meilleur niveau.

Si Soheil Ayari est un « tigre mangeur d'homme sillonnant la vaste jungle », moi, je ne suis qu'un « chat domestique arpentant un appartement ». Je sais que je suis un pilote honnête, capable d'emmener une voiture de course à une vitesse pas trop ridicule par rapport à ce que peuvent faire de vrais professionnels. Je sais que je suis un concurrent tenace capable de belles attaques si les circonstances s'y prêtent.

## **Le plaisir de la limite**

Parvenir à piloter correctement un engin donné, comprendre les endroits-clés d'un circuit, ressentir les réactions de la voiture, approcher ses limites, voilà le vrai plaisir du pilotage.

C'est un plaisir intense mais éphémère et, bizarrement, ce n'est jamais sur le moment qu'on le ressent. Dans le feu de l'action, la concentration recouvre tout, ce n'est qu'après, quand on s'arrête, que l'on peut se remémorer ce qui s'est passé et apprécier, enfin. Mais ce n'est déjà plus qu'un souvenir...

C'est en regardant la photo du podium de Magny-Cours que je me suis fait cette réflexion : tout ça pour ça !

Tous ces efforts, toute cette énergie pour aboutir à cette photo, seule trace tangible que toute cette aventure est bien arrivée. En début d'année, on espère ce podium, à la fin de l'année, on contemple sa

concrétisation sur une image. Mais, en fin de compte, ce qui reste c'est qu'une année s'est écoulée...

Certes, c'est assez nostalgique comme réflexion mais c'est bien une forme (légère) d'amertume que je ressens en évoquant cette conclusion. La surprise de cette ultime saison, c'est la prise de conscience du danger.

Auparavant, je n'avais jamais eu une perception aussi forte des risques où plutôt cette perception est montée progressivement au fil des années. C'est vraiment cette année que cet aspect des choses est devenu un frein (à ma compétitivité) et que je m'en suis rendu compte. Ici aussi, il y a un grand paradoxe car, soyons francs, les circuits ne sont pas dangereux et aller courir le week-end est moins risqué que de partir en vacances sur les routes. Pourtant, comme la recherche de la limite est permanente, la peur de la faute et de la sanction l'est aussi.

J'ai continué à vivre ma passion sous différentes formes : en 2004 et 2005, j'ai accompagné mon fils Valentin sur les circuits afin qu'il puisse tenter sa chance dans le championnat de France de Pocketbike, une expérience riche en émotions.

Je ne retourne plus les pistes réelles car j'estime avoir fait le tour de la question. En revanche, je suis devenu très actif en simulation : je participe à plusieurs championnats « online » et je suis membre de plusieurs ligues organisatrices de ces championnats. Le « SimRacing » (c'est ainsi que l'on nomme ces courses sur Internet) est formidablement prenant et mériterait d'être raconté...

Je pense que je vais écrire une suite à cet ouvrage où je vais raconter mon expérience de « team manager » avec Valentin et où je pourrais décrire toutes les joies et avantages de la compétition virtuelle grâce au SimRacing. A bientôt pour de nouvelles aventures !



## Postface

Ce livre a une histoire : j'ai rédigé les premiers textes lors des courses de scalex avec Denis (voir le chapitre II "les années scalex") en 1975. Par la suite, je ne me suis jamais arrêté d'écrire à propos de mes "aventures mécaniques", accumulant les chapitres sous la forme de récit isolés ("les années slot", "les années karting", etc.).

J'ai rassemblé ces textes pour en faire une première compilation en 1992 que j'ai diffusé à mes amis. Dans une certaine mesure, il exact de dire que "Racing" a été mon tout premier livre !

A partir de mes courses avec l'Arcobaleno, l'idée d'un "vrai" livre se précisait mais je suis d'abord contenté de diffuser (sous forme de pdf à télécharger) cette version de Racing enrichie par mes courses les plus récentes sur mon site Internet personnel. Les retours favorables que j'ai eu sur les forums des passionnés de sport-auto m'ont poussé à continuer ce travail de relecture, de complétude et de correction.

Au final, cette version papier n'a pas les photos qui illustraient la version pdf que j'ai laissé en téléchargement pendant ces dernières années pour que le prix de vente reste raisonnable... Mais les photos de ces histoires sont rassemblées aujourd'hui sur mon site à <http://www.alain-lefebvre.com>, suivez le lien "mes livres" et vous trouverez une section dédiée à "Racing" avec de nombreuses illustrations classées par chapitres.

