

CAROLE: quelques tours, avec une moto à plaque.

Avertissement liminaire: ceci n'est surtout pas un exemple à suivre. C'est juste le circuit du point de vue d'un novice. Alors ne faites pas tout ce que je raconte, ok ?

Informations pilote

Moto : **Ducati Monster S4 stock 2002** (sauf pots)

Pilote: **Novice** (allez, mettons **2 semaines** de circuit en tout, dont 2 stages)

Temps de référence : **Inconnu** (vaut mieux pour l'instant)

Bon, voilà. Dans pas longtemps ça va être mon tour. Enfin mes tours, même vu qu'il n'y a pas trop de monde aujourd'hui. Toujours un petit peu le trac. Mais bon.

Allez, encore un petit coup avant de partir. Un petit coup de check-list.

Le plein d'essence. Ok. Les codes éteints. Ok. Mon U attaché à la barrière ? Ah non. J'oublie tout le temps. Bon hop le U. Ok. Les rétros en bas ? Ok.

Oui, j'ai replié mes rétros vers le bas, comme on m'a expliqué dans les stages, comme ça je ne m'occupe que de ce qu'il y a devant moi, c'est déjà suffisant, et en plus je peux sursauter à chaque fois qu'on me dépasse, ça endure.

Il n'y a plus qu'à y aller.

Me voilà sur le taxiway à gauche de la ligne droite des stands sur laquelle il y a les avions en wheeling. Autour de moi, il y a de tout. Des motos à plaque d'immatriculation, des motos sans plaque, des cuirs baptisés, d'autres non, des pneus carrés, des pneus sans rainures, et pas mal de pneus genre viril, avec de la barbe sur les côtés. Ça avance doucement, en deux files indiennes. Il fait chaud mais les umbrella-girls sont toutes à Estoril, on dirait.

Ca y est, on vient de contrôler mon bracelet, un grésillement dans le talkie du commissaire de piste et je suis de l'autre côté de la barrière. Prêt à jaillir sur la piste et à plonger dans Alfa.

Hé, mais en voilà un qui arrive, alors je vais démarrer après. Et puis un autre. Tiens, il a un numéro, lui, c'est quoi, ah 46, bon je risque de gêner, je vais attendre qu'il passe. Encore un autre, et puis ça y est, de l'espace, enfin.

Gaz.

Gazou, plutôt. Ce sont mes deux premiers tours, pneus froids, alors je les fais tranquille, progressif partout, juste j'accélère bien en ligne droite pour chauffer la roue arrière et je freine de plus en plus fort, en ligne droite toujours, pour chauffer la roue avant.

Et me voilà, après deux tours, prêt pour de bon à plonger dans Alfa.

Il faut que je vous dise, ma spécialité c'est le freinage. Je peux arriver à fond dans un virage, j'arrive toujours à le passer au ralenti. Quelquefois j'aimerais bien passer plus vite tout de même, mais bon c'est ma spécialité, alors...

Donc, j'arrive sur Alfa à la droite de la piste en tout début de quatrième, je freine entre les deux repères tout en rétrogradant avec coups de gaz sans relâcher la pression (obligé, c'est un bicylindre, et puis c'est ma spécialité), et me voilà en seconde. Je relâche le frein et je bascule la moto à gauche avec un déhanchement d'acrobate chinois (enfin je crois).

Au début, j'avais tendance à plonger trop tôt ce qui me faisait me rapprocher un peu trop vite du bord droit de la piste juste en sortie d'Alfa. Maintenant je casse davantage le virage, en le prenant un peu plus tard, et j'ai l'impression que c'est mieux, je relève à peine la moto à la sortie d'Alfa et je la ré-incline tout de suite très à gauche pour prendre l'espèce de chicane en dévers qui mène au Pif.

Avant, je me payais un guidonnage brutal et inquiétant juste en bas de la chicane au moment où je redressais la moto pour engager l'entrée du Pif. Je ne sais pas trop ce que je faisais. Je devais avoir une mauvaise position et appuyer trop sur le guidon en changeant de côté (j'ai un guidon plat de roadster sans amortisseur de direction, stock je vous dis). Depuis, et avec cette trajectoire plus droite qui traverse la ligne blanche, je me contente de rester un peu sur l'avant pour éviter un wheeling à la remise des gaz en bas de la chicane parce que je trouve que ça s'allège vraiment beaucoup. Hé oui, je trouve que c'est plus pratique d'avoir la roue avant au sol pour freiner de l'avant...

Parce que je freine moi, entre la chicane et le Pif ! Il y en a qui bourrent dans le Pif, je sais. Ils sont en troisième, moi je suis très bien avec ma seconde. C'est un rapport que j'affectionne, même, la deux, sur tout le sinueux de Carole. J'ai pas besoin de dépasser 110 dans toute cette partie, moi. Même 60, sans doute. Un jour, il faudra que je regarde le compteur à cet endroit.

Donc, j'arrive dans le Pif, milieu de piste, et là en général je m'attends à ce qu'il y en ait 2 ou 3 qui me doublent par la droite, puisque je freine, moi. Maintenant, l'autre jour il y en a un qui venait juste de rentrer sur le circuit derrière moi alors que j'arrivais à Alfa, il m'a fait l'intérieur dans le Pif, une bécane genre R1 avec une petite plaque d'ophtalmologiste, et je me suis dit, tiens il n'a pas peur avec ses pneus froids, peut-être il avait des couvertures chauffantes, ça doit être un pro. Alors, instantanément, j'ai décidé de prendre sa roue, en me disant, profite et apprend. J'ai surtout appris à éviter, quand il s'est mis par terre deux mètres plus loin. Donc, le Pif, je freine.

Mais bon, au moins je sais que là j'ai une marge de progression.

Je déhanche donc à droite, je tâche de venir rejoindre la corde à peu près au milieu du Pif et de la tenir jusqu'à l'entrée du Paf, ce qui fait plus ou moins une ligne droite sauf que je suis sur l'angle, encore un truc qu'il faudra que je comprenne un jour.

Et après, paf, c'est gaz coupés et bascule générale à gauche. La S4 se bouge assez bien d'un côté sur l'autre je trouve. Cela dit je fais 90 kilos tout harnaché donc ça aide quand il faut mettre le poids sur le repose-pied intérieur. Le seul problème c'est que la piste, au Paf, monte jusqu'au point de corde à peu près et qu'après il y a une sorte de plat. Ce qui fait que lorsque la S4 est anglée à gauche hé bien une fois sur trois j'ai la latérale qui frotte pile au passage de la rupture de pente, et je me suis fait au début deux ou trois chaleurs parce que ce n'est pas progressif du tout. Maintenant elle est usée au tiers de l'ergot, donc elle frotte moins souvent, mais comme je commence à prendre plus d'angle le résultat est que la seule chose à laquelle je pense dans le paf, c'est « frotte ou frotte pas, ce coup-ci ? »

Par conséquent, concentré comme je suis, je loupe souvent ma trajectoire d'entrée dans le gauche suivant et donc sa sortie.

Ce qui fait que pour préparer l'entrée de la parabolique, je n'ai pas trop besoin de freiner, juste de revenir milieu de piste. L'inconvénient du milieu de piste, c'est qu'on me double de tous les côtés. Mais bon, j'aime autant. Au moins comme ça c'est fait et dans la parabolique, je serai tranquille, avec toutes les bricoles auxquelles je dois penser.

Au fait, quand je dis « on me double », il n'y presque que les « sans plaque » qui me doublent, tout de même. Alors à force d'être déposé, je suis toujours étonné quand à mon tour je dépasse quelqu'un. Je suis surpris de voir qu'on puisse quand même rouler plus lentement que moi.

Au fait, quand je dis « je double », c'est rarement des « sans plaque » que je double, tout de même.

Pour revenir à la parabolique, je suis toujours en seconde avant l'entrée, donc, et là je fais un truc bizarre. Je passe la troisième en quasi sous-régime, mais bon il y a du couple dès 3000 tours donc ça me fait un filet de gaz convenable. Ensuite je plonge pour attraper le premier point de corde.

En effet, j'entre en troisième parce que j'ai besoin d'y être à partir du milieu de la parabolique et que je n'arrive pas à la passer, cette foutue troisième, en étant déhanché à droite. Soit parce que mon repose-pied est trop bas, soit parce que j'ai des bottes trop épaisses, soit parce que je me débrouille paradoxalement comme un pied, mais bon je n'y arrive pas.

Et j'ai pourtant essayé de complexes stratégies alternatives :

a- me dé-déhancher pour passer la vitesse et de me re-déhancher ensuite : beuh, flou dans la trajectoire et guidonnage associé à une production brutale d'adrénaline.

b- ne pas déhancher du tout: beuh, ça va bien pour le tour de chauffe.

c- essayer quand même de la passer cette vitesse, en glissant le pied 'sous' ce foutu sélecteur ; mais après avoir passé trop souvent la première sur l'angle à fond de seconde (et l'avoir réalisé avant de lâcher l'embrayage), je me suis dit qu'il DEVAIT y avoir une autre solution.

Alors être en quasi sous-régime en troisième en entrée est la meilleure solution que j'ai trouvée pour l'instant: je n'ai pas besoin de changer de vitesse déhanché. Je ne passe la quatre que vers la toute fin de la parabolique, et là c'est plus facile car j'ai moins d'angle.

Donc à partir de ce premier point de corde, j'ai une sorte d'accélération constante jusqu'à la fin de la parabolique. Ce qui est amusant c'est que j'ai l'impression de ne pas changer d'angle et de passer corde droite, milieu de piste, re-corde droite, extérieur gauche. Genre c'est la piste qui se promène sous la moto et moi je ne fais rien. La S4 est impérialement stable sur l'angle alors on se prend vite pour un champion de la trajectoire. Maintenant j'imagine que lorsqu'on passe plus vite les variations d'angle sont plus apparentes.

Vers les deux-tiers de la parabolique, à la corde, il y a une sorte de cassure du bitume qui comprime un peu les suspensions. C'est à ce moment là que mon pot droit racle. Pourtant il est ovale donc plus étroit que celui d'origine qui raclait dans tous les virages à droite du circuit. Et parfois, quand ce n'est pas le pot, c'est mon pied droit. Ce qui fait bizarre, pour un novice comme moi, c'est d'être accroupi déhanché, donc un peu à côté de la moto, à 130-140, avec le sol qui défile pas loin du nez tout de même, et d'avoir tout à coup le pied droit qui se met à vibrer contre le sol. Il y a comme un réflexe qui pousse à appuyer sur le repose-pied gauche à ce moment là.

L'autre chose bizarre, quand j'y pense, c'est que mes sliders sont toujours aussi neufs que quand je les ai achetés. Pourtant j'avais pris une version sans coussins d'air. Je dois manquer de souplesse en ouverture de hanche... ou alors ils ne commenceront à s'user que lorsque ma béquille à gauche et mon pot à droite seront complètement limés. Donc, si on veut être gentil, on peut dire que je pose le genou, mais je le pose sur rien, quoi. Je me console en me disant que je fais des économies de sliders.

Evidemment, il y en a qui profitent de ce que je suis occupé à regarder pourquoi mon slider ne frotte pas pour me doubler à l'accélération sur la ligne (presque) droite qui va de la parabolique à Golf. Je croyais que mes 106 chevaux de moto caractéristique ça cravachait, mais non j'en vois qui me passent avec 40 km/h de mieux. Il faudrait que j'essaie le méthanol.

Ah oui, au fait, pour mesurer mes progrès dans la parabolique, je regarde ma vitesse au moment où je commence le freinage de Golf. Au début j'étais à 130, maintenant je suis à 180 et comme je suis toujours aussi perfectible dans l'entrée, je devrais pouvoir gagner encore au moins quelques dizaines de km/h. Surtout avec le méthanol.

Aussi, avant je freinais tout droit, maintenant, avec la vitesse il y a un léger virage à gauche, ce qui fait que je freine un peu plus tard, lorsque je suis revenu vraiment droit. J'imagine que ceux qui sortent de la parabolique à 230 doivent être vraiment obligés de s'incliner.

Donc, à Golf, je rentre quatre-trois-deux, et je reste aux deux-tiers gauche de la piste. Là, comme tout le monde, j'ai ce fameux repère de plaque de bitume rectangulaire. Quand je passe dessus, je lâche le frein et je plonge à la corde. Avant je lâchais au moment de la roue avant sur la plaque, maintenant juste après le passage de la roue arrière et c'est beaucoup mieux. Ensuite, je rattrape la corde là où le vibreur fait une droite et je sors jusque sur le raccord de bitume. Ca c'est dans mes rêves. En réalité, il y a toujours un type pour me faire l'intérieur au freinage donc je ne vais pas à la corde, et un autre pour me gratter à l'accélération. Quelquefois, c'est le même : il me fait l'intérieur, il sort large alors je le regratte sur la trajectoire, et il me re-regratte sur l'accélération.

Ce virage-là, je freinerais un peu moins, je le passerais plus vite. Ca a l'air trivial ce que je viens d'écrire, mais je suis sûr qu'il y a des virages, si je freine moins, je ne les passe pas plus vite, je sors.

Ensuite, c'est à nouveau la trois, la quatre, et un petit bout de cinq pour aller jusqu'à Hôtel. Je me demande où un pro va le plus vite, d'ailleurs, si c'est la ligne d'avant Golf ou celle d'avant Hôtel. C'est le seul moment où je m'ennuie un peu. Pour passer le temps j'essaie de coller le menton sur le réservoir mais il est vraiment trop bas sur la S4.

Ensuite, à Hôtel, hop, quatre-trois-deux, et en général je rattrape au freinage le type qui m'avait gratté à Golf à l'accélération. Je ne sais pas pourquoi mais je freine assez tard sur ce virage là, juste au deuxième plot. Ce n'est pas que je sois distrait, ni que j'essaie de voir s'il y a des gens que je connais sur le muret, ou si les feux clignotants clignent, ou s'il y en a qui sortent, etc. C'est juste que c'est un gros freinage, comme celui de Golf, mais que comme il y a moins à faire avant, je peux davantage me concentrer sur le freinage: et hop, redressé au passage du plot, coudes verrouillés, épaules et les bras genre fer à cheval en acier massif, et gestion dégressive millimétrique de l'adhérence comme si c'était une baisse d'impôts. Après quand ce sera devenu un réflexe complet, je freinerai plus cool et me consacrerai à l'augmentation de la vitesse d'entrée. Pas tout à la fois, non plus.

Alors du coup, Hôtel, par la force des choses, j'ai testé toutes les trajectoires, en fonction de mes distances effectives de freinage... J'ai tourné pendant, juste après, ou très après l'arrivée à l'entrée du virage. En plus, Hôtel donne l'impression d'être beaucoup plus large quand on y entre que quand on en sort, ce qui fait que qu'on est toujours surpris par le manque de place à la sortie et on a tendance à resserrer là où on devrait redresser et accélérer.

Du coup, la meilleure trajectoire que j'ai trouvée, c'est un point de corde assez loin dans le virage qui me fait sortir à 30 cm du vibreur extérieur. Le problème, c'est que je ne la trouve pas à tous les passages et il m'est arrivé souvent de devoir décélérer pour éviter le vibreur.

Ensuite, c'est à nouveau l'accélération pour rejoindre progressivement Dunlop sur la droite et se préparer... à plonger sur Alfa.

Et ce tour-ci, avec toute l'expérience que je viens d'accumuler à l'instant, c'est sûr, mes sliders vont enfin frotter !