

Mercredi 16 Avril 2025

Objectif atteint !

Avant d'entrer dans le détail,

- nous avons tous été qualifiés,- la moto a fonctionné sans histoires,
- on s'attendait à des chutes, on nous a prévenu, on a été servis,
- la ligne d'arrivée a été franchie après 890 tours et 1230 km.

Et ce qui n'était pas prévu, beaucoup d'étonnement et de sympathie autour de notre vieille machine à roues à rayon et frein arrière à tambour -«*viens voir, papy avait la même!*»- On a eu droit au podium et au trophée « Anthony Delhalle ». Pas pour notre rapidité bien sur, mais pour l'originalité.

Je passe sur l'arrivé sur place et l'installation jeudi ainsi que sur le contrôle technique, «*une 125 RDX !!!*».

Vendredi

Essais chrono le soir. Le stress. Claude démarre avec 1'13". On est fiers ! Ça sera le meilleur temps de l'équipe...mais le dernier des compétiteurs. Ah bon ???

Le point très positif est que nous sommes tous qualifiés ! Entre 1'13 et 1'19.

Après le contrôle technique, une autre grosse étape est franchie ! Pas gagné d'avance, mais on s'est bien organisé lors de essais libres de l'après midi.

2h45 à se partager en 6.

D'abord tous rouler un peu, 10 à 15' chacun.

Puis réserver le temps restant selon cette première hiérarchie : les plus rapides laissent les autres se faire au circuit, à la machine, voir même pour certain à leur équipement neuf et rigide.

Et surtout se faire à la meute de loups qui roule beaucoup plus vite que nous.

Non seulement il faut regarder devant et rouler le plus vite possible, mais aussi ouvrir les yeux que l'on a dans le dos, par correction pour ne pas gêner, et par sécurité comme on va le découvrir très vite.

2° à passer au chrono et première chute pour Djo qui se fait sortir par un concurrent en fin de sa séance (qui viendra s'excuser). Heureusement il a fait un bon chrono juste avant. Ça arrivera encore 2 autres fois durant la course, la roue arrière de celui qui dépasse en virant plus serré que nous, tape et dévie notre roue avant : au tapis direct, et dans le sens opposé au virage.

Toutes nos chutes d'ailleurs, y compris les « nôtres », celles ou personne n'est venu nous aider, seront de ce coté de la machine.

CLASSE	ÉQUIPE	PILOTE	TEMPS	CATÉ
1	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
2	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
3	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
4	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
5	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
6	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
7	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
8	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
9	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
10	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
11	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
12	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
13	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
14	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
15	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
16	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
17	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
18	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
19	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
20	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
21	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
22	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
23	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
24	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
25	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
26	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
27	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
28	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
29	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
30	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
31	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
32	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
33	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
34	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
35	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
36	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
37	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
38	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
39	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
40	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
41	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
42	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
43	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
44	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
45	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
46	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
47	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
48	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
49	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1
50	LE MANS CYCLES	100.000	1:02.000	CAT1



Ce coté c'est celui du maître cylindre de frein, d'origine, avec son réservoir en plastique qui explose littéralement lors de cette première chute.

On se jette sur la machine et on ne met que quelques minutes à tout changer, par un ensemble maître cylindre + étrier + durit préparé d'avance. Nous avons prévu que l'échange se fasse sans démonter aucune autres pièces : 4 vis et un collier plastique.

Le stress c'est que les essais chrono s'enchaînent, 12' par pilote, et le temps perdu à réparer c'est du temps en moins pour celui qui suit. Heureusement pas d'autres chutes. Pour mettre toutes les chances de notre coté, dès qu'un temps correct est réalisé, Christophe, notre panneateur ce vendredi, averti celui qui roule de rentrer au stand pour préserver la machine pour le suivant.

Une stratégie collective de survie.

Nous avons eu 1 soucis mécanique vendredi. Lors des essais libres. Des les premiers tours (glups !) le rétrogradage en 3° est difficile voir impossible par moment. La aussi peu de temps. On profite de la pause de 30' pendant ces essais libre pour ouvrir le carter d'embrayage. La commande du barillet de boite et très légèrement décentrée. On recentre, on referme, remplissage d'huile, juste à temps pour la 2° partie de la séance et nous n'aurons plus de problèmes par la suite. A comprendre ultérieurement, la machine a été essayé une heure sur le circuit parisien de Carole sans aucun problème. L'atmosphère du mans ? Pas tout de suite, mais le moteur sera démonté pour comprendre.



Vendredi soir nous sommes soulagés.

Tout a été vérifié sur la machine, le maître cylindre remis au mieux. La moto est nettoyée, elle brille de tous ses chromes en noir et blanc, au milieu des autres énormes en plastique mat et multicolore.

Les visites s'enchaînent, spectateurs ou concurrents qui viennent s'enquérir du type de notre moto, de l'année modèle ou la montrer à leurs copains. On est devenu potes avec les gars du contrôle technique, tous très sympathiques



Samedi

Warm up le matin

Presque tranquille, la moto fonctionne sans difficulté et les autres concurrents se sont calmées.

Départ de la course

Comme une vraie de 24heure, les motos sur la grille 30' avant le départ, avec une foule autour, interviews des premiers, puis évacuation, tour de formation, tour de chauffe, et enfin le départ.

Claude démarre en dernier et arrive à en doubler 1 ou 2, mais devant ça roule très très vite et rapidement les premiers doublent les derniers.

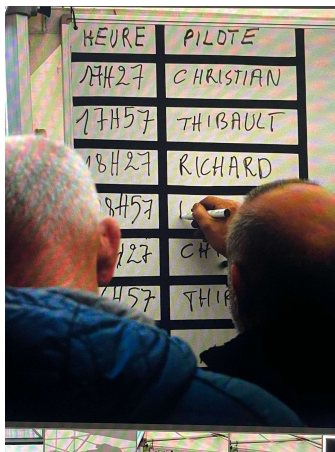


Nous avons décidé de rouler en binômes pour la concentration et pour augmenter le temps de repos. Nous ne pouvons pas rouler plus de 30' de suite sous peine de pénalité. Un binôme fait donc 2 heures : l'un puis l'autre puis rebelote. Et passe au binôme suivant. Chaque binôme à donc 4 heures « libres » entre 2 passages sur piste. Appréciable pour dormir quelques heures la nuit.

Après Claude et Djo, je prends le relais avec Thibault. Et avant la fin de mon premier tour, il m'arrive la même aventure qu'à Djo lors des essais, je suis percuté par le n° 124, l'équipe FERT. Le pilote viendra s'excuser mais selon lui c'est de ma faute. Je rentre au stand, on change encore le maître cylindre. Et je repars, puis Thibault prends le relai. Pas facile de trouver nos marques, sauf Claude qui à l'habitude. Soit rouler « seul », mais se faire surprendre par un paquet qui vous double et freine là juste sous vos roues, soit toujours surveiller et prendre des trajectoires qui peuvent être gênantes. Un peu des 2 finalement. Les plus rapides sont les plus fair (et pas FERT) avec nous, on essaie de les gêner le moins possible et certains nous remercient même au passage par un signe.

A ce stade, au début de la course, nous ne sommes plus sereins. Au rythme de la casse des maître-cylindres on ne va pas aller loin : on a épuisé toutes nos pièces après 2 heures seulement. Mais avec Fifi on en refait un avec ceux qui sont cassés, et on a toujours d'avance un guidon détordu, un ensemble maître-cylindre + étrier, des leviers de frein et d'embrayage (que l'on ne cassera jamais).

Enfin un certain train-train s'installe, il paraît que le début de course est toujours très agité. Richard et Antonio prennent leur relais.

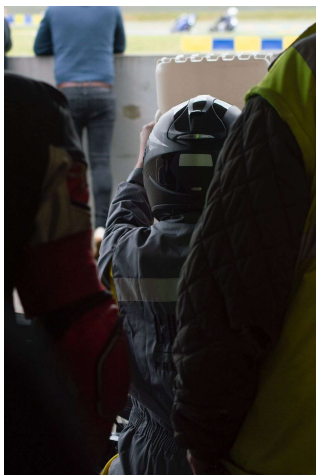


HEURE	PILOTE
17H27	CHRISTIAN
17H57	THIBAUT
18H27	RICHARD
18H57	L.
19H27	CH.
19H57	THIB.



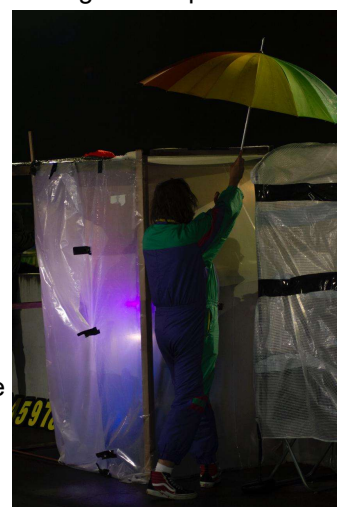
Ravitaillements et mécanique

Fifi et Remi prennent aussi le rythme, sans bruit mais efficacement.



Pas simple, le remplisseur doit être protégé de la tête au pied, il doit intervenir seul une fois la moto sur béquille, le pompier (le pilote sortant) doit être avec son extincteur entre le stand et la moto.

Une fois la moto remplie elle peut repartir, si mécanique c'est impérativement avant que la moto ne soit remplie. Et comme les pilotes connaissent bien la moto (ils ont construit la même), tous se jettent sur les outils en même temps. Globalement c'est un peu le bazar, mais ça passe. Sur les 4 jours, on s'engueule à peine.



La pluie arrive en soirée. Ca glisse. Vraiment. Beaucoup de chutes autour de nous. On se sent moins seuls. La course sera neutralisée 1 ou 2 fois. Nous nous n'avons pas de pneus pluie. Pas eu le temps de re-sculpter une paire de nos pneus, car on ne trouve plus de pneus pluie compétition en 18", taille ancienne qui est celle de notre Yamaha 125 RDX. Toutes les motos modernes sont passées en 17 pouces. Alors on roule doucement. Djo et Richard sans doute pas assez. Mais on répare à chaque fois. La piste ne sèche qu'en fin de nuit.

La dernière chute est pour Thibault, une des Yamaha officielles, la 773, l'envoie au tapis selon une méthode rodée. Le pilote ne viendra pas s'excuser, mais le team manager nous fera un mail d'excuse très correct après la course. On démontre au passage qu'une vieille Yamaha 2 temps bien réglé peut être fiable même après 50 ans d'usure (il n'y a aucune pièce neuve dans le moteur à l'exception d'un joint à lèvres coté allumage !).

A propos, notre moteur, re-assemblé juste avant la course, s'est « libéré » tout au long du WE et fonctionne de mieux en mieux. C'est souvent le cas avec des pièces un peu usées et nettoyées qui deviennent plus étanches avec un soupçon de calamine.

Pour les spécialistes : Nous avons choisis de tirer court. 10,1 kmh/1000 tours sur le dernier rapport, la 5°. Nous montons les rapports à 10.000 tr.mn, le voyant orange des clignotants recyclé à cet effet nous le signale. En fin de ligne droite en 5°, grâce à un allumage moderne à avance variable nous montons jusqu'à ~11.000 tr/mn soit environ 110 km/h.

Hormis un virage qui se passe occasionnellement en 2°, le circuit est parcouru sur les rapports 3, 4 et 5, relativement serrées et qui permettent de garder le moteur dans la plage d'accord des pots d'échappement entre 7000 et 10000 tr/mn.

Avec nos 2 cylindres à 2 temps nous battons de loin tous les concurrents en terme de fréquence et de mélodie sonore. Les échappements sont néanmoins plus silencieux que certains des monocylindres 4 temps qui peinent à atténuer leur basses et pénibles fréquences.

On termine donc la course avec 890 tours, 36° sur 44 (à confirmer par le classement officiel). Très loin du premier qui approche des 1200 tours, mais notre but est atteint : avoir participé, terminé, dans la bonne humeur, et sans blessure grave.

Merci et bravo : Aux pilotes

- Antonio
- Claude
- Djo
- Richard
- Thibault
- Moi même, Christian

Aux mécaniciens et ravitailleurs

- Fifi

Au panneauteur

- Remi

Au team manager et à son assistant/panneauteur

- Carl

- Christophe

Aux assistantes photographie et bonne humeur

- François

- Coline

- Mathilde

Et à notre assistante spéciale (miam, paddock, course,...) - Joëlle

Le trophée !

A notre surprise on nous demande de monter sur le podium lors de la remise des prix pour recevoir le trophée « Anthony Delhalle » un ancien coureur du club organisateur, disparu trop tôt. L'originalité de la démarche à plu ainsi que notre vieille machine préparée proprement.



Nous avons reçu beaucoup de visites et de témoignages de

sympathie, dont celle d'Automne (je ne garanti pas l'orthographe), journaliste indépendant qui a suivi notre course. Peut être un article à venir dans un journal spécialisé ?

Un petit mot au passage pour remercier les organisateurs, le mob club Montgesnois, le patron de la manifestation Jacky, et tous les bénévoles.

240 pilotes, au moins autant d'assistants, des normes de sécurité de plus en plus contraignantes. 4 jours de manifestation et j'imagine des mois de préparation.

Bénévolement et juste pour le plaisir des autres. Respect comme on dit.

En chiffres, course et essais :

- 30h et 1400 km à fond
- 95L d'essence, 3,5 litres d'huile (de ricin, « neutre en CO2 »), 6,5L/100 en moyenne
- 5 jeux de bougies (changées par précaution)
- 2 maîtres-cylindre
- Quelques guidons et pédales à détordre
- 3 incidents résolus en live : rétrogradage 3°, joint de bouchon de réservoir (ne jamais acheter des pièces de remplacement sans les tester longuement), changement des garnitures arrières
- Les pneus sont à mi usure.

La moto pourrait repartir pour 24 heures, aucun souci du système électrique, aucun souci moteur, pas de fuite d'huile, pas de fuite d'échappement, pas même une fissure. La chaîne a été retendue après la pluie.

6 chutes : un genoux, une cote, une épaule, une cheville, un doigt, quelques bleus. Les pilotes ne repartent pas tout de suite, mais les réparations s'annoncent sans problèmes.

Autres reportages (photos surtout) à venir.

Je mets ce journal en veille pour quelques semaines sans mécanique.

Dimanche 6 Avril 2025

Le temps accélère ...

Pas mal de galères cette semaine, en particulier au remplacement de l'alternateur, grillé lors du dernier entraînement : le vilebrequin ne tourne pas rond, 2 à 3/10° de décentrage. Rare mais ça arrive sur ce type de vilebrequin, assemblé.

Est ce la cause ou la conséquence de la casse de l'alternateur ? Difficile de prendre le risque de remonter en l'état.

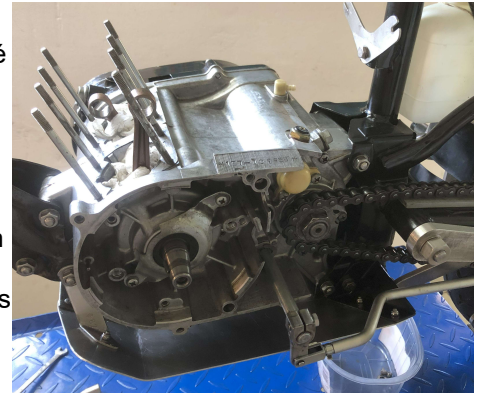
Lors des sorties circuits, nous avons un moteur de rechange au cas ou, mais dont le haut moteur n'est pas de première jeunesse.

Donc, remontage du bas moteur de rechange, qui avait été assemblé avec les meilleurs pièces disponibles, quasi pas usées.

« Comme neuf » dirait l'autre. Le vilebrequin à moins de 5/100 de battement, donc pas de risque coté alternateur (qui est bout de vilebrequin sur une moto et pas encore monté sur la photo).

On garde par contre le haut moteur initial, qui est en meilleur état. En fait on ne trouve plus de pistons et segments neufs et les pièces de remplacement sont de piètre qualité, certains d'entre nous l'ont appris à leur dépend (durée de vie 30' à 60' sur circuit).

On tourne avec les « meilleurs » pistons et segments que l'on récupère sur de vieux moteurs.



Le décalaminage est long et fastidieux, il faut des segment et des gorges de segment parfaitement propres.

On en profite pour un coup de peinture avec séchage au four, comme les pros (ne pas oublier de bien aérer avant de mettre le poulet...)



Des heures de préparation, mais une fois terminé, c'est bien propre. Surtout avec les ailettes latérales polies comme pour la décoration d'origine

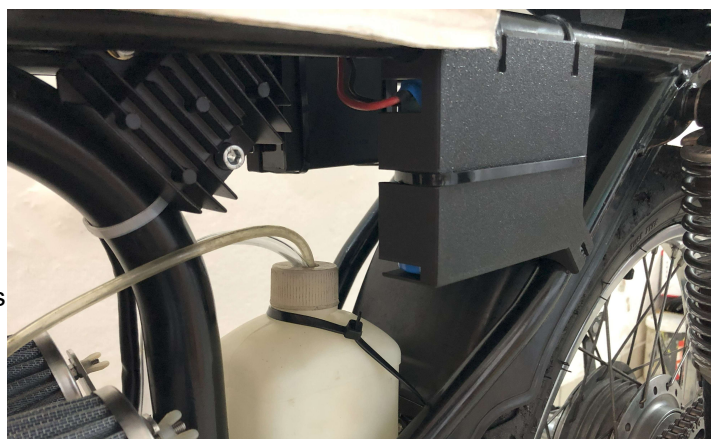


Le décalaminages des échappements coûte pas mal de temps, Richard est venu donner un coup de main pour gratter, et aussi pour préparer 2 roues de plus, pour les changement de pneus.

Antonio lui est venu et revenu. Pour l'installation de l'équipement électrique qu'il est aller tester la semaine dernière au mans, et pour aider à avancer aujourd'hui, il reste une multitude de petites taches.

Batterie Lithium sur un support plastique « maison » et régulateur.

On distingue en bas le bocal de récupération des reniflards.



Le phare LED sous la plaque n° avant, et le poste de conduite avec son 2° coupe contact par lacet au poignet à droite et à gauche la commande du feux de pluie sur batterie.



Les 2 feux arrières sont fonctionnels.
On a même prévu un message pour ceux que l'on va doubler.
Valable aussi pour ceux qui s'impatientent pour nous doubler.

La moto a démarré ce soir. Le son est fantastique :

- Presque pas de bruit de bouche à l'échappement avec les silencieux décalaminés et remplis de laine de céramique neuve.
- Le sabot moteur en aluminium amplifie le son métallique, et fait croire à plus de cylindres que 2. Magique !

On va rouler avec Antonio sur le circuit Carole demain en fin de journée, tranquille, juste pour vérifier que tout fonctionne. Comme la moto à été démontée de A à Z et le moteur en partie il peut toujours y avoir un oubli ou un pb.



Puis il restera 2 jours pour terminer la moto, pneus neufs et révision du freinage avant entre autre, et faire le ménage dans les pièces de rechange.
On décolle de région parisienne jeudi matin.

Les plaques n° (j'ai entendu « les sacoches »...) ont été raccourcies pour être plus esthétiques (et plus du tout conformes).
La mousse néoprène est collée sur la selle.
Le réservoir est rempli de mousse « explosafe ».

Les pneus sont eux aussi tellement collants que le sabot se remplit de graviers soulevés par le pneu avant. Petit déflecteur à prévoir.



Je ne suis pas sur du lien de la semaine dernière, je le redonne ici : <https://youtu.be/gghKzeP45Wo> ou chercher « RDX 6 à la Châtre 2024 » sur you tube.

Dimanche 30 mars 2025

2° séances d'entraînement lundi 24

Sur le circuit de Kart du mans. Très technique, on le confirme. Vraiment pas facile les enchaînements de virages, pas le temps de réfléchir entre 2.

3 pilotes : Antonio, Christian, Richard.

2 assistants : Christophe, Remi.

L'occasion pour certains de se voir pour la première fois.

Et bien sur quelques soucis

- Des bougies court-circuités / encrassées par l'huile de ricin. On connaît déjà, il faudra un petit stock et les changer régulièrement.
- Un alternateur HS, le rotor touche le stator et la chaleur brûle le verni. Pas de cause évidente... Heureusement on avait pris une machine de rechange et donc on a pu profiter de toute la journée.



Nous on étaiens venu pour s'entraîner relax, mais on s'est fait doubler toute la journée, alors...

Pour les temps, finalement ça devrait aller, on est tous à 1'20" ou moins, et après re-calcule la limite de qualification va être aux alentours de 1'24. Les meilleurs teams seront à 1'05.

Préparation de la moto

La liste est longue.

Heureusement j'ai pas mal de temps libre et presque toutes mes journées y passent : comment faire, commander la matière et les pièces, réaliser. Antonio est actif aussi, en particulier toute la partie électrique : choix des éclairages, réalisation d'un système robuste de régulation, etc. Le test électrique en live est prévu lundi 31, toujours sur le circuit du mans.

Résistance aux chutes

- Cales pieds repliables
- Platines en AU4G « intordables » ald AGS
- Frotteurs sur les amortisseurs arrière
- Selle en PHD de 10mm (plastique) ald contreplaqué. Il y aura même 15 mm de mousse néoprène « spéciale course » pour le confort et soulager les bras au freinage !

Simplicité pour changement de pièces en cas de chute

- Standardisation de quelques tête de vis
- Platine démontables indépendamment et rapidement
- Support de béquille de stand au niveau des amortisseurs (et pas des cales pieds qui pourraient devoir être changés régulièrement...)
- Démontage rapide de l'ensemble maître cylindre et étrier.

Conformité

- Plaques n° de course
- Eclairage avant et arrière
- Eclairage arrière de pluie sur batterie
- Protection du levier de frein
- Sabot récupérateur d'huile
- Récupérateur des reniflards de boîte et de carbu
- Coupe circuit à lacet au poignet
- Mousse sur les pontets de fourche
- Réservoir rempli de mousse « explosafe »
- Rayon embouts d'échappement >2mm
- Aileron protège chaîne en plastique ald alu.
- Puissance maxi 15cv à la roue

Quelques photos, tout n'est pas terminé.

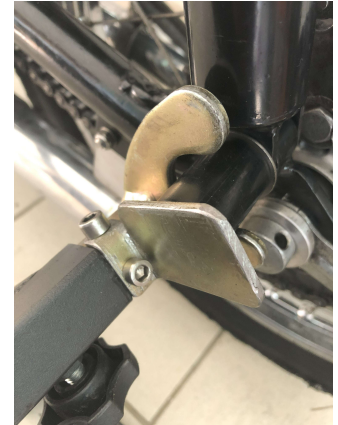
Construction selle et plaques n°arrière. Certains disent que ce n'est pas beau...mais c'est solide !



Platines démontables et cale-pieds repliables, protège chaîne en nylon
Protection de levier de frein et de pontet



Plaque n°avant, vis étrier freinées, protection amortisseur = support de béquille de stand



Sabot alu, il n'y a pas de place sous les pots qui sont très bas, le sabot va se monter entre les pot et le moteur. Ca passe juste mais ça passe. La caisse moteur du cadre fermera le sabot à l'arrière. Et embouts de pot arrondis.



Avec Richard on a démonté la moto car il y a de la soudure à faire sur le cadre. Et au passage, l'aligner parfaitement. Comme toutes les pièces, c'est un vieux cadre récupéré qui a bien vécu...

Relâche ce WE, on ré-attaque Lundi.

En bonus : La motos sur le petit circuit de la Châtre, idéal pour 15cv (...et pour les sorties de route sans gravité)

<https://www.youtube.com/watch?v=gghKzeP45Wo&t=439s>

Il y a encore plus de virages sur le circuit du mans...



Samedi 22 mars 2025

On fait les 23h60 !

C'est une épreuve d'endurance réservée à des motos de faible puissance, 25 et 15cv, qui se court sur le circuit de Kart du Mans, très technique et d'une longueur de 1400m. Beaucoup de virages et peu de lignes droites.

Nous - les membres du projet « RDX piste »- nous étions déjà posé la question l'année dernière de participer. Nous avons décidé de franchir le pas cette année 2025. Nos motos sont naturellement en catégorie 15cv.

Le projet « RDX piste »

En 2 mots ce projet réuni depuis 2021 quelques membres du club des anciennes Yamaha 125cm3 bicylindre 2 temps produite entre 1968 et 1982. L'idée est de goûter aux joies du roulage sur piste, sur ces vieilles motos, sans prétention et juste pour le plaisir.

9 motos ont été construites à ce jour et 3 autres sont en cours.



Le projet est résumé dans un document destinés aux membres du club et accessible à l'adresse suivante : <https://cdemazure4.wixsite.com/moteur2t> (en fin de page)

Revenons aux 23h60

L'épreuve se déroule sur 4 jours, de jeudi 10 au dimanche 13 avril. Les essais qualificatifs ont lieu vendredi en soirée et la course du samedi 12 à 14h30 au dimanche 13 à 14h30.

L'entrée est libre pour les spectateurs.

Le circuit est le circuit de Kart international qui jouxte le circuit du Mans ou sont courus les vrais 24h00 auto ou moto.

L'épreuve n'est cette année inscrite à aucun championnat, mais le niveau est parait-il plutôt relevé avec des team managers et pilotes de renom, ou en devenir, qui viennent s'amuser ou se préparer pour une future carrière.

Notre premier challenge a été l'inscription. Au repêchage (bravo François !) et en s'associant avec la sympathique équipe « Kawasaki Rollin's moto » avec qui nous allons partager le stand 23.

Nous on est les « démons fumants », c'est le nom du club, et ça résume bien l'état d'esprit, la fumée du 2 temps surtout : « *remet un peu d'huile, on n'est jamais assez sur de ne pas serrer le moteur...* »

Le deuxième challenge va être de se qualifier pour la course. Il faut que chaque pilote fasse moins que 130 % du temps des meilleurs en piste. Pas totalement acquis, car le niveau est relevé et la piste très technique.

L'équipe initiale est constituée du team manager et de 6 pilotes. Pas tous jeunes. C'est une affaire de vieux copains et de famille.

- Team manager : François
- 6 pilotes (qui se partageront la moto, la durée maximale d'un relai est de 30') : Claude, Christian, Joël, Richard, Thibaut, Antonio

Christian et Joël sont frères. Richard et Thibaut père et fils. François, Claude, Christian, Joël ont fréquentés les mêmes établissements scolaires il y a bien longtemps, les professeurs n'en ont pas gardé que des bons souvenirs.

Des assistants nous ont rejoints depuis pour aider : « mécanique », « panneauter », cuisiner : Joëlle, Remi, Christophe, Fifi, Coline, Carl, Francis,

Avant l'épreuve, plusieurs activités sont au programme, discutées lors d'un RV hebdomadaire en visioconférence

- Préparer la moto conformément au règlement : phare, plaque n°, coupe circuit, etc...
- Pour chaque pilote, se doter d'un équipement aux dernières normes de sécurité
- S'organiser : qui fait quoi, matériel à amener, pièces de rechange, pneus, essence, huile, etc..
- Tester le circuit du mans. La durée des essais libres comme qualificatif est plus que réduite et aucun d'entre nous ne connaît ce circuit.

Le premier baptême a eu lieu dimanche 2 mars, 2 heures sur les roues et quelques secondes sur ... les fesses. Le bitume accroche mais n'est pas très moelleux ! Le circuit est effectivement très technique et même pour un entraînement on vous roulerais dessus. Il va falloir prévoir des leviers et cales pieds de rechange...

On trouve sur Y-tube quelques vidéos éducatives des années précédentes.

A suivre...