

M a r d i , 8 m a i 2 0 0 7

Trois petits tours

Et puis s'en vont. Mais dans quel asile ?

A la base, ce devait être un dimanche agréable entre gens civilisés et sains d'venus de Nantes pour rouler sur le tracé de Pau-Arnos, on s'était débrouillés p sessions.

Tout commence bien, V@le place une caméra sur sa moto et on fait quelques to de 71 MB). Et là, le drame ... il prête la caméra à Tba44 qui décide ensuite d'a couplant tout ça avec ce qui a été filmé en bord de piste par deux autres déjà

Les enfants, dites non à la drogue, ne cédez pas aux tentations des coyourts, si vous en prenez, vous deviendrez aussi fous que les gens qui ont commis ça

Merci à V@le et Tba44 d'être venus rouler, merci à Sanson et Lord Gaelus pou sens du terme) et merci aux messieurs en blanc de nous laisser en liberté.Tag

P o s t é p a r P ' t i t L u d a n s P i s t e à 2 3 : 5 2

Dimanche , 4 mars 2007

Reprise

Cinq mois loin de la piste, il paraît que c'est comme le vélo, que ça ne s'oublie pas pendant quelques jours, mais ce matin, c'est différent. Pour commencer, le seul matin où je peux aller à la messe, le reste de la semaine. Je cogne dessus trois ou quatre fois en l'insultant, le lit, entrouvre le volet et savoure le ciel rouge et mauve de ce début de journée.

Poy apporte les deux motos sur la remorque, je dois le rejoindre sur place avec la boulangerie histoire d'avoir de quoi grignoter entre deux sessions, même si la boulangerie est remplacée par l'habituelle boule au ventre. Je suis encore passé pour un dingue, mais la conversation après la messe à propos de ces voyous à moto.

Il est huit heures quinze, le soleil sort à peine et sur la route en direction du nord, il fait moins de 10°C et je suis avec une combarde ventilée, des bottes ventilées. Je m'insulte.

Un quart d'heure après je suis sur place, j'aide Poy à décharger les motos et m'occupe un peu de monde, et je retrouve avec plaisir Marco qui vient rouler avec son ECR rebaptisée ZX5-RR.

Les formalités administratives faites, il est temps de se lancer. Les éléments techniques, les gants, d'abord le gauche, toujours, et boire une bouteille de Volv... heu non, l'appréhension habituelle est plus présente que d'habitude. Pourtant j'ai tenté de faire un superbe autoportrait. Certainement la conséquence de cinq mois sans avoir roulé, ça le trac, alors en piste !

Contact, starter, démarreur, le moteur se lance et les pots font entendre leur clonk habituel, embrayage et premiers tours de roue de 2007. Passage devant la piste que la piste est libre. Elle est encore à l'ombre, les pneus sont froids, et moi je suis tout doucement pour reprendre mes marques et visualiser mes repères au sol. Je prends la poignée pour hausser le rythme et là, c'est étrange, j'ai l'impression qu'elle ne répond pas, c'est le fait de ne pas avoir utilisé Triscotte depuis un moment, que j'ai perdu la main. Dans un bout droit je tourne la poignée à fond et ... rien, j'ai l'impression de pédaler dans le vide, pas surpuissante mais tout de même. J'en viens à me dire que c'est le fait de ne pas avoir fait de sorties bourrines de moins que ma quotidienne, mais j'ai tout de même la sensation d'avoir un moteur qui ne tire rien. Les sorties de courbes et les bouts droits sont un calvaire. Pour en être certain, je fais un passage par les stands pour monter l'Alfano afin de couperet tombe immédiatement, je suis à dix secondes de mes chronos de l'année dernière. Je me remette dans le bain, mais là tout de même, c'est inquiétant.

Sortie du Ténére, le dernier virage, en montée, qui lance la ligne droite. Marco accélère, j'accélère et je le vois s'éloigner. Bon, c'est évident, il y a un souci, mais ça passe pourrir par son poumon de 55 chevaux avec le vent dans le dos. Je sors de la piste, Oliv' vient d'arriver avec son ZX10-R, Poy s'est arrêté. On béquille la moto pour résoudre le problème et trouver ce qui bloque la poignée. En fait le câble de gaz est bloqué, ça ne permet pas de tourner la poignée à plus 50%. J'insulte la durite.

Maintenant que tout est en ordre, ça devrait aller mieux. On se prépare à repartir avec des assouplissements pour échauffer mes muscles. Comme je suis méticuleux, je prends le temps. Voilà, comme ça Poy est bien énervé maintenant, il m'annonce qu'il va me couper la piste, tiens pour rattraper ma Triscotte maintenant qu'elle vient de récupérer ses 75 chevaux. Ça avait ça. Gloups ... Bon, 100 chevaux d'écart ça ne doit pas beaucoup jouer. Poy m'insulte.

En repartant en direction de la piste, je me rends compte qu'il commence à y avoir des motos tous avec des missiles potentiels. Certains ne sont assurément pas là pour amuser les spectateurs. Pas grave, ça me fera une motivation, redoubler en virage ceux qui m'auront e

Il suffit parfois de peu de choses, une poignée de gaz non bridée et ça va tout mieux dès le premier tour. Je suis encore à trois secondes de l'an dernier mais la matinée sera parfaite, il fait un temps superbe, il commencerait même à faire prévu je suis une chicane mobile dans la ligne droite, mais je retrouve assez vite retarder mes freinages et coupures de gaz. la boule au ventre a disparu pour chaque courbe.

Est-ce l'amortisseur changé durant l'hiver (celui d'origine étant devenue une confiance ? Sans doute le mélange des deux. Les appuis sont plus sains, la moto pencher encore un peu plus et de garder le genou plus longtemps au sol dans l'usage des freinages au panneau "presque trop tard" pour dépasser certaines motos permet pas de rattraper.

Notamment ces mecs insupportables qui s'amuse à te frôler quand ils te dépassent mieux. Merci à l'imbécile en R6 bleu et combi rouge qui me l'a fait deux fois de GSXR noir qui a joué à ça au début de la descente en l'agrémentant d'un début je me suis vengé tout seul (après l'avoir insulté) en lui faisant le freinage à l'

Bon, avec tout ça, ça laisse peu de tours clairs pour tenter de faire un chrono et l'objectif du jour était de se faire plaisir tout en essayant de revenir dans la de même deux secondes et ça m'agace un peu. J'insulte le chrono, il s'en moque. Sur un tour je regarde quels sont les endroits où je perds du temps de manière droite, je coupe les gaz 50 mètres trop tôt, le double droite dit "du fer à cheval qui fait bouger la moto et fuir les secondes. Il me faut donc travailler ces deux

La ligne droite se présente, je n'ai personne au train pour me doubler, je peux Le panneau 100 approche, je garde les gaz, tête dans la bulle, à la recherche approche est en descente, pour le moment j'ai l'impression de foncer tout droit dans le coin. Je cherche des yeux le vibreur à droite. Le voilà ! Je coupe un peu vient se frôler l'herbe, il faut relever la moto pour le changement d'angle, remède leste sur le vibreur, je retrouve les bonnes sensations et vise le second virage. Le double droite se jette sous mes roues, je me force à ne pas y changer de ra plus vite, la moto s'écarte sur le bord gauche, et pour passer le second virage regarde la sortie du virage, le slider fait entendre son raclement caractéristique botte, ce qui est une nouveauté pour moi. Et c'est que c'est bon !

Je finis le tour sans forcer dans les autres virages de manière à juger du temps formel, une seconde pleine. L'option « passer le fer à cheval en 4 avec (presque passer au virage suivant.

En fin de matinée j'enchaîne les tours en 1'38". Ce n'est pas la gloire, loin s'en horloge et c'est (je pense) bon signe. La semaine prochaine je travaillerai d'autres satanées secondes.

Des temps honorables et réguliers, une météo estivale, des dépassements plaisir pour une reprise, il y a pire. C'est donc vrai, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie

A noter, d'étranges spectateurs, amateurs de photos mais qui n'ont pas osé trop restés derrière les grilles. Timides sans doute ces Bordelais.

Un client avait aménagé son R1, le film de la matinée sera en ligne dès que possible

Posté par P'tit Lu dans Piste à 22:02

J e u d i , 2 1 s e p t e m b r e 2 0 0 6

Frayers, chute, cris

Heure par heure, récit d'un jeudi matin. Mise en place

Il est sept heures ce matin, et sur le moment, ma seule envie est de rester au baffe, et comme il a le culot de se relancer quelques minutes après, il en prend Sept heures du mat', un jour de repos, il faut être débile ! Ou avoir prévu d'aller alors il va falloir se lever. Le soleil pointe à peine son nez, donnant au ciel un déjeuner et me voilà dehors à attendre Tof qui a les deux motos dans le camion

Il est huit heures, on roule en direction d'Arnos et j'ai envie de dormir. Une de place, inscrits et les motos sont déchargées.

Triscotte est déjà en train de chauffer. Comment cela va-t-il se passer aujourd'hui impossible de faire descendre les temps, je plantais désespérément au-delà de jours, ça allait un peu mieux, la confiance était là, les sensations aussi. On m'a toutefois un peu de difficulté, on n'arrivait pas à faire "un". Il y avait la moto, la première.

Elle est en train de chauffer, doucement, faisant entendre sa voix de baryton. installé des platines de déport pour avoir les pieds plus en arrière. « Avec ça, n'est pas moi. Viens, on va s'amuser et ça va venir tout seul. » semble-t-elle m Je me contorsionne pour entrer dans la combinaison, j'enfile le casque, les ga doucement les pneus, prendre des repères et ranger dans un coin de mon esprit encore trop doucement dans chaque virage.

Montée en régime

Il est neuf heures, je tourne dans les mêmes chronos qu'il y a dix jours et impossible sur place me doublent à une vitesse hallucinante dans le ligne droite et j premiers virages. Je sors de la piste pour aller boire rapidement, un peu déçu. En fait le constat est simple : je sais que la moto peut le faire, mais j'ai un do plus penser. C'est tout bête, reste à le mettre en application. On repart pour q qui me montre ses trajectoires, les points de freinage ainsi que les endroits où ces points, mais quand j'arrive dessus, la main droite vient tout de même se p passer outre. Allez, on fait confiance, on lâche tout.

Frayers

Ligne droite. Vue la puissance phénoménale de Triscotte, je me cache autant q mètres arrive". En général je coupe le gaz un peu avant et relève le corps pou ne coupe pas tout de suite, mais 50 mètres plus tard, je me relève avant le pa droite. Triscotte ne bouge pas d'un poil, toute heureuse d'enfin rouler comme i point de repère pour relever la moto et basculer de l'autre côté. Le pif-paf éta encore, nous relançant pour le double virage à droite appelé "fer à cheval".

Bis repetita, je zappe mon point de repère pour utiliser celui indiqué par Tof. je garde les gaz aussi loin. Tant pis, s'il passe, je passe ! Le virage se précip changer. Voilà, le point de repère est là, couper à moitié, garder un filet de ga moto, voir le sol se rapprocher, être arrêté par le genou droit, viser la sortie e virage suivant. Punaise, c'est passé ! J'ai cru mourir mais c'est passé, et vite elles sont fantastiques. Je n'ai qu'à regarder, la moto suit. Je me battais avec semble naturel. Je suis ses yeux (normal, elle n'a plus de phare ... vous ne su mes bras. Pas le temps de trop y penser, le virage 4 arrive et le tour continue Fin de ce tour de prise de confiance, il y a plusieurs virages dans lesquels je devait passer, en faisant abstraction de mes peurs. Je jette un oeil au chrono 1'39"87 Je viens de passer sous la barre des 40, l'objectif du jour est atteint. tour, je n'en reviens pas.

Chute, cris

Il est dix heures. Si c'est passé sur un tour, ça devrait bien faire de même au me motiva d'autant plus par la suite.

Milieu de la ligne droite, je me fais doubler par deux hypersport, jusque là, no puissance pure. Et là, à mon grand étonnement, je les recolle dès le virage su le fer à cheval, je ne touche pas aux freins, je regarde le point de corde et vo l'intérieur du virage. Il va me ralentir pour le virage suivant, je vais devoir fre dispose, je ne vais jamais pouvoir relancer aussi fort que lui. Le genou vient f je m'écarte un tout petit peu de ma trajectoire, que j'élargis en remettant un p genou au sol. Le R1 est derrière moi, je viens de faire un dépassement par l'e atomisé dans la ligne droite ... je ... je passe plus vite en virage, je peux le t Rester concentré, chercher mes repères des yeux, un marquage au sol, sentir l décrire tout ce qu'il se passe, mais un sourire se dessine sous le casque. Voil épingle à gauche, il fallait que je m'en doute, le R1 me redouble, inconscient c poumon en ligne droite mais elle permet de freiner tard. Je reste bien à droite plonge au dernier moment et je vois le R1 qui s'écarte, il a pris son virage tro de repasser devant

Bien évidemment il aura sa revanche dès le début de la ligne droite, mais je sa

Passage sur la ligne, je suis trop concentré pour penser à regarder le chrono, j'avais quelqu'un à rattraper. Pourtant plus de R1 devant moi, personne à doub moi-même à battre. Un virage, puis le suivant, basculer le corps d'un côté à l' pousser ce moteur et entendre les pots hurler. Se sentir bien, prendre un pied Voilà cinq tours que je ne regarde plus le chrono, vite, y jeter un oeil au pass celle du chrono. Mélange de surprise, de joie, je crie. Je passe le pif-paf en h pots !

Confirmation

Il est onze heures, je m'arrête pour boire, il fait déjà 30°C dehors, et au moins nage. Tof m'a suivi quelques tours, il a également joué le lièvre, il me félicite fait plaisir, même s'il en reste encore beaucoup à faire.

Après un verre de jus d'orange et un petit gâteau (merci Jorge), je repars pour jamais en 1'37", ce fut un coup d'éclat, mais j'enchaîne tous mes tours en 1'38 seront autant de petites victoires personnelles. Dans un sens, c'est plus rassu plutôt qu'avec des chronos en dents de scie.

Fait marquant, sur un tour j'ai eu l'impression d'être à l'arrêt dans plusieurs v encore plus rapide que mon premier chrono de la journée. Preuve que les repè

Il est midi, je sors, coupe le contact pour de bon. Lessivé, vidé, affamé, mais personne aujourd'hui, ce moi qui pensait ne pas pouvoir faire mieux. Et je n'en Merci à Tof pour ses conseils et sa patience, il y a au moins une seconde qui v

Posté par P'tit Ludans Piste à 16:50

Dimanche, 28 mai 2006

Rouler sur la moto d'un autre

Allez à mon tour, laisse-moi grimper dessus, prête-moi ta ... moto bien évidemment testé ma moto, et on a l'occasion de tester celle qui devrait être à elle dans p à Nogaro ce dimanche et il nous propose de venir essayer sa machine. Bon, Nogaro n'est pas loin, la météo nous assure qu'il fera beau et même si on on pourra la voir autrement qu'en photo. On fonce.

Départ sous un ciel timide, il fait frais et gris ... pour peu de temps. Après qu de ses rayons, nous permettant d'avaler sans souci les virages des routes gers bien pour moi, il semble que le port d'un pantalon de piste soit un calvaire à l imposée. Pour bien faire, je fais au plus vite. Quoi ? C'est mal de rouler vite ?

Arrivés sur le parking gigantesque du Circuit de Nogaro, il faut à présent trouvo fois sur ce circuit, en spectateur, trois ans auparavant et je me rappelle du no garer. Bon, on fait doucement le tour des parkings, une TRX avec un carénage devrait vite se repérer. En attendant, ceux qui se font repérer, ce sont ces deu une moto fuschia avec les sliders sur leurs pantalons.

Tiens, ne serait-ce pas un arrière de Daytona ça ? On stoppe et je vois Lleidos balançant un « purée, le rose, en campagne, fallait oser ! » avec un grand sou laisse causer et fais déjà le tour de la bestiole. Y a pas à dire, un tel plumage. Même si j'ai un faible pour le look "rétro" des anciennes sportives, cet arrière indifférent. Quant au pot sous la selle, j'en ai encore de la bave plein le casq commençait à bouder.

Bon, il est bientôt quatorze heures, les sessions vont reprendre, si la miss ve Quoi ? Bon, elle insiste pour que je roule, je tente de me défilier en disant qu' d'avant, qu'elle verra bien si celle-ci est saine, que je connais pas le tracé, q pas oser taper dedans pour voir si elle tient vraiment, qu'il fait chaud (ça com pas payer deux demi-journées pour juste une session chacun, bref, tout ce qui un « mais de toute façon je sais pas rouler », le souci, c'est que là j'étais cré Bon, nous voilà inscrits tous les deux, j'ai perdu. Elle achève sa victoire par u minutes ». Ha, parce qu'en plus j'ouvre le bal. On est inscrits dans la série 1, chaicane mobile sur un circuit qu'on ne connaît pas. Vite, revenir à la moto, e Tiens, les biellettes d'amortisseur raccourcies, ça relève beaucoup l'arrière, r dynamique. Démarrage et première surprise avec le bruit. Un seul pot au lieu d bruit raisonnable. Bon, pas le temps de trop y penser, il faut filer en prégrille.

Session 1

Purée c'est quoi déjà le tracé ? J'ai tout juste eu le temps de jeter un oeil sur un droit, un gauche, un ... et merde, bon on verra quand le virage me sautera. C'est parti pour le tour de découverte, au milieu des cinquante-neuf autres qui Bon, mis à part la série de virages dénomée "l'escargot", ce circuit est très ra que la ligne droite semble longue, mais loooooongue. Jusqu'au moment où il fa droite. Purée c'est quoi cette meule, elle freine pas ! Ha si, il faut juste tirer car elle a le même système de freinage que Triscotte. Bon, à prendre en compt chronométré car il a monté un Alfano (chrono embarqué).

Il a dit qu'il tournait en combien déjà ? 1'47" ? Mauvaise idée que d'y penser, moto et je ne veux prendre aucun risque. Si je suis à moins de vingt secondes moi. Deuxième tour, les virages sont repérés, reste à tester la machine, ses ré d'angle, les freinages, et voir comment se comporte le moteur. Ca ira vite, sur parfaites. C'est une TRX, une vraie. Elle se guide du regard, permet de passer rond, un régal. Le reste de la session sera là pour se faire vraiment plaisir, et de manière détendue.

D'autant que je me rends compte que je ne suis pas le plus lent de la session.

ligne droite par des machines deux fois plus puissantes que celle que je chevauchais en entrée de courbe. Moi qui étais tout content de mon premier et unique dépassement en ligne droite, je me gave ! Intérieurs, extérieurs, c'est un régal. Si c'était ma moto, ça descend. J'ai commencé à 2'19, je suis à 2'09". Je commence à trouver mes gaz quand il le faut, la moto est posée sur un rail, son potentiel est énorme, ça pousse les chevaux de plus à la sortie de certaines courbes.

Fin de la session, 2'06". Je ne me suis jamais fait peur, je suis rentré dans le garage, la moto est parfaite. Mais comment en douter ? L'homme est un maniaque, quoi qu'il en soit, les modifications qui ont été faites n'ont été que bénéfiques. Le moteur répond mieux à mi-régime qu'à régime saine. Seul le carénage intégral vient à gêner mais c'est sans doute une question de confort des grandes jambes ...

Pause et sonomètre

Il était temps que la session finisse, je suis en nage sous le cuir et j'ai le pantalon mouillé. La dorsale, me précipite sur la bouteille d'eau que j'allège d'un demi-litre en la vidant. La miss est rassurée quand je lui dis en souriant que je lui vends ma TRX pour 100€. Plus précisément quels changements ont été faits sur le moteur, me montre ces commandes et j'ai déjà plein d'idées pour Triscotte.

On cause, on cause, mais le temps passe et c'est au tour de Lleidos d'aller rouler. Simple, en prégrille c'est quasiment le seul à ne pas partir sur une GSZCB-X-R. On voit dans son regard qu'il va bouffer de la Kawa !

Dans vingt minutes, c'est à la miss de tourner, elle flippe un peu car elle ne croit pas que si je veux lui montrer, histoire de rentabiliser ma demi-journée. Mais elle veut être rassurée, évidente pour elle, avec Cracotte. Alors là, tout y passe. Le pneu monté hier, la machine, les soucis si je me plante car c'est notre seul véhicule pour rentrer, pour pouvoir entrer sur la piste, mon horoscope négatif que j'ai lu quand j'avais 18 ans. Le souci c'est que mine de rien, je me ferai quand même bien un tour de manège. Hop, direction le sonomètre. Fichtre, le préposé est d'une rare amabilité. Je suis à 4.500 tours. Staline. Il me dit de monter à 4.500 tours, sous le coup de l'émotion je grimpe à 4.600 tours, attention, que le bruit peut casser l'appareil (un comble pour un sonomètre) et que ça va être un peu bruyant (je voudrais bien voir ça). Je redescends, 4.000 tours, ça ira bien. Voilà, 98 dB sur la piste, c'est une pastille.

Il vient pour coller ladite pastille sur le saute-vent, n'y parvient aps, grogne sur les vis. Les sportives avaient des carénages en fonte. Et là, je me marre quand il vient la coller sur le métal, ça colle tout de suite. Un réservoir de Speed Triple est en plastique, ça ne peut pas garder sa bonne humeur, ce qui provoque un énième grognement. Je n'ose imaginer la crise cardiaque de ce charmant monsieur si je venais titiller son réservoir.

Session 2

Nous voici donc en prégrille, elle sur la TRX, moi sur Cracotte, derniers conseils de la miss. J'ai gardé le rétro, je peux donc la surveiller du coin de l'oeil durant un tour. Tout va bien. Enfin pour être précis, au premier virage, je prends surtout un grand coup de volant. L'enclume posée sur le guidon quand il s'agit de passer le virage. La moto est posée sur le guidon, gravité plus haut, le guidon plus large, bref, je suis aux commandes d'une vacance polka. Au virage suivant j'entame le virage plus tôt et profite de la puissance. Voilà pourquoi je maintiens qu'une machine agile et peu puissante est une bonne machine. Bonnes habitudes. La ligne droite qui me semblait si longue tout à l'heure se passe en un clin d'oeil, le pot fait entendre son hurlement rauque, et la ligne droite paraît avoir disparu. 245, on va peut-être freiner plus tôt que tout à l'heure ... Ca passe, avec tout ça, j'ai fait encore cinq tours et je me décide à sortir. Je commence à me prendre au jeu. Cinq fois, j'aimerais autant que possible rentrer avec une moto entière.

Je voulais tester Cracotte sur piste, c'est fait, et elle n'est pas faite pour. Elle est faite pour la montagne, où on enroule plus les trajectoires, sans brusquer la machine. Ou au moins, je n'ai pas.

Je suis à présent spectateur et j'en profite pour regarder évoluer la miss. Elle est posée, en entrée de courbe, on sent qu'elle se retient car ce n'est pas sa moto. A la fin de la session, elle confirmera que la machine lui convient. Voilà, c'est fini.

Ayant un peu de route pour rentrer et la fatigue arrivant, nous prenons congé.

mon charisme et la grâce naturelle de mon pilotage (laissez-moi y croire !) par profité pour jouer sa star, à se faire habiller, assis sur sa moto, par trois personnes capable d'exiger une demoiselle à ombrelle, je le vois venir le bougre !

Bilan

Une excellente journée, on a découvert un circuit bien agréable, la miss s'est bientôt être sa moto, j'ai pu faire quelques dépassements, on a rencontré un ty avertis d'un contrôle aux jumelles par un aimable automobiliste sur le retour. Merci à Lleidos pour sa gentillesse et la confiance qu'il nous a témoignée en m merci à Triumph pour le freinage de Cracotte, il y a quand même eu un bout de

Posté par P'tit Lu dans Piste à 22:24

L u n d i , 2 2 m a i 2 0 0 6

Voir rouler sa moto

Ça fait ce bruit là quand je roule ? (Mis à jour le 24 mai 2006)Ma douce a sa m temps en temps sur Carole, mais elle veut acheter une moto qu'elle pourra déd bracelets, un truc pas cher. Après un petit tour de ses attentes, en prenant en je lui déconseille un 4 cylindres sportif. Ca lui donnerait l'illusion d'aller vite facilement la lenteur dans un virage mal négocié.

Bref, il faut une machine à la partie-cycle irréprochable, avec un moteur dont bien ma petite idée sur la question

Elle fait le tour de quelques forums, se renseigne, regarde les annonces et ... piste. Tout est nickel sur l'annonce, le proprio semble soigneux et on prend re aller la voir de plus près.

Bon, reste à savoir si cette machione lui convient vraiment. Comment faire ? E d'Arnos ?

On va résumer, car c'est à elle de donner ses impressions, mais le challenge é à grand guidon sur un twin (au moteur vraiment on/off) à guidon bracelets, c'e circuit vallonné aux virages aveugles quand on ne connaît que le circuit Carole, Bon ok, elle est dingue !

Après quelques tours qu'elle fera sur la 900 SS de mon boss pour me suivre af tracé, on avale nos sandwiches en discutant des trajectoires, de la manière do différences (énormes) de passage en courbe par rapport aux 4 cylindres de sa Le soleil est présent, la température monte, l'ambiance aussi, la première sess les rupteurs. Voilà deux mois que je n'ai pas tourné, je prends trois tours pour bout d'une petite dizaine de tours pour lui confier la moto.

De loin je suis sa progression depuis la ligne de départ, l'hésitation est palpab la descente. Mais je ne faisais pas le fier lors de ma première sortie sur Trisc réflexes du moteur souple et linéaire de la moto que je venais de quitter. Et ça moto qui n'est pas à soi, loin de là.

Elle boucle 6 tours, fin de la session, elle se plaint juste de ne pas pouvoir .. qui la dérange, c'est parfait. Le freinage quelque peu brutal ne la dérange pas cadre. Tout juste me dira-t-elle que le moteur est effectivement un peu caracté Les dingues classés en "rapides" viennent de sortir. Avant de repartir pour ma freiner en entrant dans ses virages, mais simplement de couper les gaz, le fre Mais pour le moment c'est à moi de tourner, les pneus sont collés au sol, c'est chaque virage. Je me fais déposer dans la ligne droite et dans la descente mai dans des virages où je m'interdis de toucher aux freins, en restant sur un filet un plaisir difficile à expliquer.

Voilà deux tours que le ZX6-R 636 qui est devant moi me bouchonne, profitant dans les bouts droits. Je me retrouve dans sa roue à chaque virage, sans pouv ma courte vie de pistard, je m'impatiente et je cherche où et quand passer. Da intérieur quand je le vois freiner, mais sa trajectoire s'infléchit pour venir cou n'est pas assez importante, je coupe les gaz et vois sa roue arrière frôler ma Dans deux virages, ce sera la grande descente, avec son virage à droite qui im pouvoir garder sa vitesse. Je me colle dans sa roue, monte les rapports, reste commence à plonger, j'ai encore le nez dans la bulle, le casque devant moi se les gaz je m'écarte un peu, penche plus que d'habitude, la moto ne bronche pa virage d'après; j'ai fait mon premier extérieur. Pour ne pas me faire doubler à un peu mon freinage, tombe deux rapports au panneau trop tard. Désolé pour le passé. C'est très certainement banal pour un habitué, mais j'ai un sourire énor n'a servi à rien. Tiens, le CBR devant, je le vois freiner à l'entrée du pif-paf d dans le fer à cheval, encore trois tours et je le bouffe.

Rah le lâche, il sort ! Bon, au tour suivant je fais de même et vais regarder ma ignoble dans la ligne droite, si ce n'était pas ma moto ça me ferait rire. Ha be 175 dB, quel spectacle :p Il faut quand même que je pense à remettre de la lai jeter des pierres.

Bon, elle freine moins qu'avant, elle commence à prendre conscience du frein ça se voit. Même le chrono le voit, elle passe un peu plus tôt à chacun de ses

J'aurais bien fait encore une session, pour qu'elle découvre encore un peu plus plus le pleine mesure, mais elle a un avion à prendre

Pour ce qui est de la moto, le constat est sans appel : la TRX lui plaît. Et une n'étais pas assez bien placé pour prendre des photos en piste, donc voici la se première session sur Triscotte.

Elle s'est faite plaisir, elle a bien aimé la moto, et c'est bien le principal de c je ne parle pas de la moto.

On va êtres mignons tiens, tous les deux plein angle en TRX à se suivre sur le

** Mise à jour du 24 mai 2006 || sa version du même lundi **

Pour compléter le récit de mon cher et tendre&

Dimanche 21 mai :

On décide de faire un saut rapido au circuit, histoire de « faire les présentatio cambrousse, dommage pour moi, j ai le rhume des foins, ça débute mal& :-/ Co seul que je connaisse), il me paraît gigantesque : cool, ça s est plutôt pas ma . Par contre il est très vallonné : ça monte, ça descend dans tous les sens ! J là-dessus et puis aucune visibilité sur le virage qui suit : Aie, je déteste ça& l aveugle :-o ! Bref : je regarde mon chéri avec des yeux de cocker battu pour l dessus et ne pas venir demain& non ?.... pas possible ? ».

Lundi 22 mai :

Il fait beau mais y a un vent terrible, ça va pas aider ça ! Et puis il y a déjà p (étonnant pour un jour en semaine non férié). P tit Lu me demande comme ça v circuit& je vais tourner avec des bécanes qui me sont inconnues& des twin en par rapport à ma Z750& y a plein d amis à toi devant qui je vais pouvoir me r tout baigne& ! ». Deux groupes sont formés : les lents et les rapides. Enfin, au rapides car même les lents s élancent comme des missiles :grrr: . Euh& y aura groupe à moi toute seule : méga poireau ?

Bon, avant de « m élancer », j ai quand même pu rouler un peu avec la Ducat S Enfin des motos où je peux poser les pieds complètement à plat, du bonheur E et bien ça cale& quant au frein arrière& y a un frein :-p ? bon, il va me falloir que je n ai pas.

Les 1ers tours de piste se font avec la Ducat et bien désolée pour les puristes c est fiable et une fois en place, elle ne bouge plus, calée comme sur un rail. les poignets trop cassés me font rapidement mal. Bon, aucune importance, de t acheter une Ducat. P tit Lu est devant moi, pour me guider, me montrer les bon 1ere moitié du circuit passe facilement mais la 2eme partie est plus technique surprendre d ailleurs dans une épingle :grrr: , vite, bien placer son regard po de faire un tout droit. Ouf, ça passe ! La piste est super large, un vrai boulevard revêtement n est pas nickel, merci les similis trous et raccords .

P tit Lu accepte de se séparer de son TRX. Il me confie Triscotte. Ayé, c est l une 1ère session. Je l imagine sur le bas côté, en observateur impuissant, inq plante pas& mais elle est où& ah ça y est, je la vois&), surpris (ben oui, ça fa sa propre moto) et excité à la fois (c est quand même sa chérie qui est dessus fonce direct donner mes 1eres impressions => position : OK motorisation : je par le frein moteur, mais plus par le coup de pied au cul à l ouverture des gaz ça m apprendra à doser avec douceur prise en main : plutôt intuitive. Bref, la plutôt souple, légère et maniable, c est juste la pilote qui est une limace sur p n est pas foutue de déhancher (alors que je n ai aucun souci sur ma Z). P ti

conseils et peu de temps après, c est reparti ! Je me sens déjà plus à l aise, j confiance et à mieux ressentir la moto. J essaie d écouter « mon coach » : je p rapport au-dessus (effectivement, c est mieux) et j essaie de couper les gaz a aborder le pif paf au bout de la ligne d arrivée (ne pas freiner, ne pas freiner& vautrer& yeh ça passe !!!). Le session terminée, je ressors avec un sourire jus n arrive toujours pas à déhancher (mais pourquoi non de diou ?!), je me traîne sont meilleurs), mais la moto est entière, moi aussi, pas de frayeurs, juste du

Bravo à Triscotte pour m avoir convertie au twin .
Merci à mon chéri pour sa confiance, sa patience, son écoute, ses conseils et
Rdv dimanche 28 mai à Nogaro pour découvrir un nouveau circuit et essayer un
j ai de la chance, ma future moto& de piste (faut pas rêver, je ne me sépare pa
Restera plus qu à plier la carte pour pister tranquillement avec mon biscuit et

Duke, tu prépares un jus de fruit en plus du café ?

Posté par P'tit Lu dans Piste à 20:54

L u n d i , 2 7 m a r s 2 0 0 6

Ce n'est pas la taille qui compte

Mais le plaisir qu'elle donne. Et en lisant ce titre vous pensiez à quoi encore ?

Jour 1

Je n'avais pas donné de nouvelles de Triscotte depuis la séance de cross. Le c de fort belle manière par un artisan. Restait à trouver un jour de repos se cala piste.

Et ça se goupille pour deux matinées hier et ce lundi. Je décide de faire un di prendre de risques et de chercher à m'améliorer le lundi car il y a toujours du performances quand il y a du monde dans le virage

Fichtre, je ne m'attendais pas à voir autant de monde dès le matin. Voilà un ap paddocks, les boxes des stands étant pleins eux aussi.

Il y a déjà près de 80 motos, donc deux groupes de niveau sont créés. Je pren !

Tof part dans le groupe des rapides qui est déjà en prégrille, ce qui me laisse vais rouler dans une série de près de 35 machines.

Notre tour arrive, en prégrille ils sont tous à faire rupter leur machine, purée, commissaire nous libère quatre par quatre. Je fais un premier tour prudent, me brillants, il ne faudrait pas se mettre au tas d'entrée de jeu.

Bon point, la piste est sèche. Bonus, il est tout juste dix heures du matin et il vite, très vite. Je boucle le deuxième tour quand je comprends que les pneus s devant moi, je tourne la poignée et les 75 chevaux de la bête ne parviennent p ZX-6R de passer dans un hurlement. Le pif-paf arrive, cette fois-ci je m'en cog moto ne bronche pas, la confiance est là, j'arrive même à revenir sur certaines avant de me faire déposer à chaque ligne droite, mais qu'importe.

Gaby, Tof et les autres furieux du groupe des rapides enchaînent les tours aux passes d'armes à chaque virage, c'est un régal à regarder.

Mais pas le temps de s'extasier, c'est de nouveau à nous. La seconde session me fais toujours doubler par quelques dingues qui ont dû se tromper de groupe pilotage sur quelques virages, notamment à l'entrée du pif-paf où je m'obstine ne sert à rien, mais bon, ça ne se débloque pas.

Fin de session, Oliv' vient me voir, me donne mon temps. Je tourne en 1'54" C j'étais en 1'56" avant de m'étaler comme une bouse, donc il y a déjà du progrès éviter de perdre du temps, comment me placer à l'entrée de tel ou tel virage p freins. Même si j'ai parfois l'impression que leurs conseils m'envoient au carto tout, si eux passent, pourquoi pas moi ? Allez on repart.

Après le pif-paf, se forcer à tomber un rapport juste au niveau de la sortie des que je faisais, relâcher doucement le levier gauche pour ne pas affoler une mo tout seul, comme une fleur. Au tour suivant, en faisant la même chose je recol de 30 mètres dans la ligne droite. Au virage d'après, je le double quand il cho couper.

Voilà, il est là le secret et le déclic arrive enfin. Je ne ferai jamais la différen gaz. Je n'ai pas le choix, je dois passer plus vite en courbe. Ce qui impose de Je continue ma session en tentant d'appliquer ça et me surprend à prendre plu parties en ayant moins d'appréhension qu'auparavant.

Un seul fait notable en toute fin d'une session assez chargée au niveau du tra (appelée "tire-bouchon" par les locaux et "laguna seca" pour frimer par les aut dans un panache de fumée, les deux roues bloquées, pour éviter de me faire e droite, pour me faire chatouiller le bras par un autre mec GSX-R qui a eu le m passe comme on peut, mais lui va s'appuyer contre les pneus. A l'issue du tou que ce n'est pas grave, mais qu'il va couper ce passage sur la vidéo. Vidéo ?

réservoir. Il me donne l'adresse de stockage et donc si vous voulez un aperçu c'est disponible ici. Je vous conseille d'avoir les derniers codecs et de faire "pèse tout de même près de 39 MB. Merci à lui, ça vous donnera une idée du tra

Je finis la session sur une bonne nouvelle. 1'52" de manière régulière, c'est b bonne base pour travailler mes virages un par un.

Jour 2

Ça change, ce matin la piste est déserte et seules deux motos sont en prépara moindres puisque je vais pouvoir tourner avec un GSX-R 1000 et la dernière R sur un tour derrière quelqu'un, tant pis. Je signe la feuille de présence et m'é tour pour me mettre en confiance et pour voir si tout est ok sur la piste. Secor joueuse, on va mettre en pratique les conseils d'hier. Ca va être plus agréable rouler plus détendu.

Donc hier le gros reproche était ce rapport que je tombais avant le pif-paf. On là j'apprends la relativité.

Si en début de ligne droite je peste contre le manque de puissance du moteur l lamentablement tout du long, une fois que je vois le panneau annonçant les 50 assez vite ! Trop ? Oui pour le petit ange sur mon épaule droite, non pour le d passe sans couper, on sort le corps pour lancer la moto à droite, le vibreur es pour changer d'angle avant la compression. Ils avaient raison, ça passe sans s Pendant trois tours je vais sacrifier les autres virages pour m'attarder sur celu me soucier de ma vitesse, de toute façon je n'ai pas le tachymètre, et tant mie pas, c'est un régal. Le pif-paf, c'est vu, je fais un premier arrêt, principale Surprise, Titou, un collègue de boulot, est là et me demande si je veux qu'il pr me donnera une bonne idée du temps gagné (et à gagner) sur chaque virage et Je repars pour cinq tours, les pneus n'ont pas eu le temps de refroidir, ils son virages dans lesquels je freine; dans tous les autres, je me force à couper les plus haut sans jamais me sentir en danger.

Enfin pour être honnête il y a UN endroit du circuit où - même si je ne me sens Titou m'a dit que j'étais trop à l'intérieur durant la descente, je me force à res faut plonger (toujours en descente) vers le point de corde. La moto est presqu réservoir, le bras droit plié, le genou droit au-dessus de l'herbe et ça défile à épaule droite me murmure que si le pneu glisse, ça va piquer; de l'épaule gaud pneus sont chauds et que les limites de la machine sont encore loin.

Instant grisant, pendant une demi-seconde le temps s'arrête. Puis le raccord q visage, il est temps de serrer le levier droit, de tomber assez de rapports pour encore beaucoup de mal. J'arrive à la négocier relativement bien, j'enregistre me conviennent bien

Je boucle plusieurs tours et m'arrête deux minutes pour calmer le jeu. Titou m le pif-paf est passé proprement et me dit dans quels virages je perds visibleme Je décide de faire un tour à ma façon, puis un tour en changeant un seul virag me dire. Et je garderai la méthode qui me permet d'évoluer en étant le plus à l La parabolique qui monte sur la gauche, j'y entrais trop tôt, du coup je coupai milieu .. bref, pas top. Je reste à droite aussi longtemps que possible, je sors son point de corde, en gardant un filet de gaz. Tout est bien plus doux et ça p propre, bref, celle-ci on la garde.

Certes Triscotte n'est pas puissante, au regard des deux missiles qui me dépa droite, c'est vraiment une petite machine. Mais elle a pour elle d'être légère, s d'infos. J'arrive maintenant dans chaque virage à savoir comment les suspensi bref, j'arrive à me voir de l'extérieur. C'est assez difficile à expliquer, mais le Je sais que la première grosse chute arrive toujours par excès de confiance, m étant relâché, je respire bien, on fonce.

A chaque virage je me rends compte que je passe bien mieux que le matin mêm repères, mais la moto n'est plus brusquée, tout paraît fluide. Allez savoir pour

Huit, neuf, dix tours d'affilée, je commence à me sentir trop bien, c'est le sign voie des stands, coupe le contact et demande à Titou ce que ça a donné. Même rouler, le chrono est impartial, lui.

Plusieurs tours en 1'48" et un tour en 1'46"8 ... Moi qui voulait juste me sentir dépasser mes espérances, j'ai un sourire jusqu'aux oreilles.

Bilan

Rendez-vous est pris pour le 17 avril, j'ai encore quelques secondes à grapiller. La moto est parfaite pour cet usage, l'usure du pneu est régulière, donc les suivants devraient être bons. Le pneu est bon.

Il y reste de la marge, je dois apprendre à déhancher encore plus pour pouvoir aller plus vite. Elles sont là ces secondes, qu'elles se planquent car j'ai la ferme intention d'aller plus vite mais elle a son caractère et ne compte pas en rester là.

Purée, dire que j'ai failli vendre cette moto ...

Posté par P'tit Lu dans Piste à 16:25

L u n d i , 6 m a r s 2 0 0 6

Ça passe, ça passe

Il suffit d'y croire. Comme je le disais mercredi dernier, les semaines se suivent

Ce matin, il y a du beau monde en piste, et pas pour amuser les photographes, part nous quatre, ils sont tous là pour s'entraîner en vue des championnats d'e R1 dernières générations. Bon, dernier préparatifs, on signe la feuille de prés sacs (exit les téléphones, les appareils photo, ...) et on attend que le léger ve détrempée.

Les premiers tours se font à petite allure, histoire de faire chauffer les pneus, 900SS contre cette japonaise deux fois plus puissante), un GSX-R 1000 full po Suivant les tours, on parvient même à se trouver au même moment dans le mêm à sécher, les pneus font savoir qu'il est temps de se lâcher, on y va.

Je laisse Tof et Poy prendre le large dès la grande descente. Malgré les 75 hé peux pas me coller à leur roue, d'ailleurs la flaque qui se maintient dans le vir descente me fait chasser des deux roues, histoire de me rappeler que je ne su dérobadé du train arrière après l'épingle. Bref, la piste est humide, froide, et

La matinée sera sans histoire, tout se passant pour le mieux. Hop, super, paus Et là, le drame, la pluie qui fait son entrée, forte, rageuse, décidant de miner et de ceux qui viennent d'arriver. Tournera, tournera pas ? En début d'après-m même un semblant d'éclaircie. Optimistes, on repart. Enfin pas Tof, qui a dû re par sa journée d'hier. Bref, je repars, au milieu de doux dingues à qui je rends détail va plus tard prendre toute son importance.

D'un naturel distrait, je m'étais préparé un cache-tachymètre destiné à me mot saugrenue de couper les gaz à un moment inopportun, ça fleure bon l'artisanat marrer. Les plus observateurs auront noté le porte-clef fait sur mesure pour m Et donc je boucle plusieurs tours, essayant à chaque tour de reculer mes repèr passage en courbe. Mon virage préféré - le pif-paf en bout de ligne droite - pa entendu il arrive qu'un missile de 180 chevaux m'y colle un intérieur quand je différence de vitesse est telle que ça ne me perturbe pas le moins du monde. C plus vite que ma vaillante Triscotte. Sauf un. Et ce détail va bientôt prendre to

Il fait soif à force de faire le guignol, je décide de sortir pour faire une petite avec Sébastien. C'est un client, il court avec sa CB500 préparée. Le voilà celui que moi sur les bouts droits, et ce détail va enfin prendre toute son importanc votre écran, impatients de comprendre quel rôle peut jouer un CB500 orange.

Donc je repars, pendant que Sébastien se prépare à son tour. Un tour pour rec Un autre tour pour se lancer, au troisième tour je suis motivé, la moto est bien je m'éclate.

La ligne droite est vide, deux, trois, quatre, cinq, je me déporte à gauche, je p de la quatre, retarder la prise d'angle, le compteur dit que ça va passer, je pe orange à cet endroit là ? Ventrebleu, il a pris ma traj', passe pile là où je com majeure entre lui et moi, c'est que je ne suis pas habitué aux courses en paqu Réflexe débile, je touche aux freins, la moto se redresse, allez savoir pourquo loupe pas, la roue se bloque tout de suite. Je suis à fond de quatre et je tire t tout semble bien aller, je pense pouvoir remonter et stabiliser tout ça quand la m'éjecte. Par un tour de passe-passe inexplicé, la moto se retrouve couchée j'ai la jambe gauche coincée dessous (super, encore cette jambe ...). Bonne no bras par dessus la bulle pour couper le contact et j'essaye de la relever pour c terrain est en pente et les roues sont en amont. Va soulever une moto quand t Poy arrive, inquiet de me voir coincé. « Ca va P'tit Lu ? Rien de cassé ? » "No « Ha c'est que ça ? Tu nous as fait peur » Fichtre, elle devait être belle vue d

Poy pousse ma moto, aidé du commissaire. C'est original ce côté gauche recou un certain cachet. Je vire la terre du repose-pied gauche. Erf, tige de renvoi d gauche est tordue, mais ce n'est rien. Plus gênant, en enlevant la terre du mot carter a un trou de trois ou quatre millimètres. J'ai dû prendre un caillou furie boue + huile, voilà la fameuse recette du Vautrage à la Lu, à servir bien chaud

Sébastien rentre aux stands, comme tous les autres vu que j'ai déclenché le di excuses quand on lui dit que je suis tombé à cause de son dépassement. Pour simplement tombé à cause de moi, un stupide mauvais réflexe alors qu'en reco Ce que je lui dis. Il me dépanne bien en donnant une tige de renvoi qui s'adap je repartais dans la foulée. Au lieu de ça, on charge Triscotte sur la remorque carter sera réparé, mais pas aujourd'hui, pas la tête à ça. Il faudra faire le to fourche, les bracelets, et tout ce qui peut avoir bougé dans la farandole. Pour ma part je n'ai rien, si ce n'est une combinaison un peu sale et un genou moto), le casque n'a pas une marque, pas même de terre, donc il n'a pas tapé, courbatures arriveront demain je le sais, on va voir si Kamol est vraiment le p

Mon état d'esprit ce soir ? Je répare cette semaine et je repars sur la piste dè simplement !

Ce que je retiens de la journée ? La prochaine fois je laisse la porte fermée

Merci à tous les spectateurs et aux pilotes qui me suivaient qui sont venus s'e et un grand merci à Poy pour sa présence et son aide.

Posté par P'tit Lu dans Piste à 20:52

J e u d i , 2 m a r s 2 0 0 6

Les semaines se suivent et ne se ressemblent pas

Et tant mieux. Après la première approche d'il y a deux semaines, retour sur la pratique tranquillement la somme d'informations reçues. La piste reste un endroit tout en restant serein me semble encore un vSu pieu, mais je suis bien décidé à progresser et prendre confiance.

Triscotte est chargée depuis la veille dans le camion de Thierry, qui arrive en bruine ... les nuages vont partir, on y croit, on en veut, si si si ! J'entame une petite danse du beau temps afin de nous faire bénéficier de cond piste, je vois que mon stratagème a fonctionné, un petit vent se lève, de grand piste commence donc à sécher.

Tiens, la dernière R6 garée dans les paddocks, toute neuve. Et c'est quoi à côté et propre. Ça sent la séance photo pour un magazine ça. Le doute est levé qu GSX-R et la Daytona Triple. Cinq motos de cette année, cinq 600 supersport, f concessionnaires. Forcément, une telle juxtaposition donne aux paddocks un a avouer qu'elles sont belles.

Ho pas toutes, d'ailleurs chacun a déjà ses favorites. Personnellement, la CBR était déjà laide à sa sortie) et la ZX6-R n'est pas assez acérée et semble pre catégorie. La Triumph étonne par sa finesse, on croirait presque regarder une taille des plaques indique que nous avons affaire aux essayeurs de sa Gracieu photos en statique et vont s'élancer sur la piste pour découvrir successivement On descend la GSX-R 1000 de Thierry pour la garer à côté de la splendide 999 TRX. Elle rend pas mal de chevaux à la plus modeste des 600 qui vont partir e démarre pour la faire chauffer et là les choses sont mises au point. Je les ato Bon d'accord, juste pour le bruit, mais c'est toujours ça de pris :p Et après tou est normal qu'elle chiffre au moins 30 dB de plus ...

Ce n'est que ma deuxième venue ici et, si la moto piaffe d'impatience, il convi piste présente encore de nombreuses flaques et autres traces humides. On qui petit coup d'Sil dans la ligne droite pour s'assurer que personne n'arrive et c'e J'oublie les essayeurs, j'oublie Thierry et Guillaume qui de toute manière ne m personne pour me montrer les trajectoires et points de freinage, je vais devoir oublier ce que ma raison tente de me chuchoter.

Deux petits tours pour retrouver mes repères visuels et pour voir si la trajecto aux pneus de monter en température et à la tête de se vider.

La piste, la moto, moi. Oublier le reste, faire abstraction des missiles qui vont prises de virage et réussir à rouler sans être crispé.

Triscotte est sympa, elle se balance de virage en virage, me montrant à chaque que je lui demande. La matinée sera pourtant prudente, je préfère prendre mes que ça commence à passer de manière plus fluide, je sens mieux la moto me re le temps de penser à ce que m'ont dit Tof et Oliv' sur les freinages et le filet gros soucis semblent aujourd'hui redessinés, la moto n'allant pas n'importe où l'entrée. Y a pas à dire, il est des conseils qui apportent beaucoup, merci vous

Il est midi à mon horloge interne, et croyez-moi, elle est précise. Donc quand pots je sors et on en profite pour demander leurs impressions aux Anglais.

Si la CBR est pour eux en retard techniquement parlant, et pataude par rappor frappés. La GSX-R pour son homogénéité, la R6 pour ses montées en régime et pour son moteur et sa maniabilité. Le concept de cette petite trois cylindres m confirme que la firme de Hinckley a réussi son coup. Je regrette de n'avoir pu Daytona dans la ligne droite.

Une pizza et un sandwich plus tard, me voilà prêt à repartir. Quelques potes s notamment un ZX9-R, et une Ducati hybride (cadre de 748 et moteur de 900SS)

Est-ce dû à la température qui monte doucement ou au surpoids consécutif au est rivée au sol, et je ne m'en plains pas. Vous vous rappelez de ce moment lo ? Vous n'allez pas forcément plus vite, mais tout paraît naturel et vous vous d comme ça l'heure d'avant ? Et bien c'est pareil.

Ils passent 20 km/h plus vite que moi dans ce virage ? C'est donc que je peux passe sans couper les gaz. He he he, ça paaaaasse .. merd' merd' merd', on co plus loin qu'avant et j'ai dû passer avec 5 km/h de mieux. Pour ce tour ci on v la même chose sans précipitation au prochain passage. Pour le moment, direct emmenant sur l'épingle.

J'adore le freinage de cette moto, il est radical. Certes il n'y a aucune progres actuels, mais qd on saisit le levier, la moto s'arrête net. Ce qui est sans doute semble être une arme pour la piste. Enfin je verrai ça quand je serai capable d

Pour le moment le but est de passer plus vite en virage alors le levier de droit diabolique de ce moteur si je freine trop avant le virage, je prends trente mètr méthodes : il faut passer sans freiner et en penchant, les pneus ont encore un botte droite viendra juste toucher le sol deux ou trois fois dans la double épini n'arrive pas à bien appuyer sur le repose-pied extérieur. Petite chaleur, mais droite.

Thierry trouvera sa limite à droite dans le virage avant la descente. Décrochag l'herbe. Un trou dans la combi, une pédale de frein tordue, mais rien de plus g qu'il la passe au jet d'eau, le groupe continue à tourner. Sur quelques virages comment ils passent, avant de leur dire au revoir dans chaque ligne droite. To même temps qu'eux avec ces dizaines de chevaux en moins, il faut passer plus comment faire ?

Il est 16h30, la journée touche à sa fin, le soleil ressort franchement. Je m'arr Oliv' et Heidi qui sont venus nous faire un petit coucou et je décide de poser l toujours cinquante grammes de gagnés. Pas tout hein, mais une bonne partie. et ça va passer !

Trois grandes expirations sous le casque et on repart. Un petit tour pour reme décider où progresser (partout, je sais ...), et on entame la ligne droite. Ce pi me faisait toujours couper les gaz doit passer sans ce subterfuge. Je me place Le panneau 50 mètres surgit, le droite approche, TOP je vois la sortie du gauc jeter la moto sur la droite. Passage au ras du vibreur, la piste plonge, la moto négocier le passage sur l'autre vibreur, qui va défiler sous la botte gauche ava sur ce double droite qui se casse, monte, replonge lui aussi. Ce circuit est un quelques secondes, je sais que je vais aimer y tourner. Deuxième passage, mê Nom d'un piston, je prends mon pied ! Je me risque même à sortir le corps de l qui remonte. Je sens que la moto est bien en appui, je jette un Sil furtif sous vibreur, et là, comme un gosse, je me marre, je crie sous le casque, et je rega moto sur un filet de gaz. Le virage est sur une dépression, elle dérive doucem parle, je sais comment elle travaille à me maintenir dans l'axe, elle s'amuse a on rentre, je préfère frôler les vibreurs que l'excès de confiance.

Voilà, il est temps de remettre la moto dans le camion, elle mérite amplement idée du temps que j'ai mis au tour, mais aujourd'hui, en plus d'un plaisir imme inquantifiable.

On y retourne lundi, et je soupçonne Triscotte d'avoir souri quand elle l'a appr

Encore une fois merci à Heidi pour ces photos prises en action, on dirait presc

Posté par P'tit Lu dans Piste à 21:17

M a r d i , 1 4 f é v r i e r 2 0 0 6

Silence, moteur, on tourne.

Enfin pour le silence, il faudra repasser ...Après la tentative avortée de lundi deux bécanes démarrent, youpi.

Il fait zéro degré, la piste ne semble pas bien chaude, on en profite pour prendre une session et écouter les conseils. Ben oui, quand tu as roulé deux fois sur une piste écoutes ce que te dit celui qui y vient souvent depuis trois ans

« Tu prends ma roue, tu restes à deux mètres maxi, je te fais signe avec la main quand freiner et quand rester sur un filet » Bon, ben c'est parti, même si pour le premier tour est surréaliste, je dois me réhabituer à la position imposée par le moteur capricieux qui a plus de frein moteur que de bourrins, prendre quelques secondes. C'est l'instant déprimant, j'en bave pour gérer tout ça et lui pilote d'une main,

Dans le même temps, la piste voit arriver quelques motos supplémentaires. Oli écurie privée vient s'entraîner, lâchant deux 250 2T et un CBR 600 qui ne tardent pas à faire la chicane mobile

Le pif-paf rapide du bout de ligne droite passe plutôt bien, il suffit de ne pas être aveugle. Vous ne connaissez pas le tracé ? Petit rappel.

Bon, les explications de base ont été faites, la Ducat' va tourner à son rythme. 12874 informations qui m'ont été données.

Ne pas toucher aux freins sauf pour les deux épingles, laisser la moto suivre sans pas hésiter à casser le virage pour replonger à la corde sur les double apex, surtout se dire que quoi qu'il arrive, ça passe, que les pneus et la moto sont bons. Ça vient, doucement, d'abord travailler les trajectoires, sans freiner et en jouant avec son regard et laisser la moto le suivre. Ne plus regarder le compte-tour (à Termi, cette partie là n'est pas difficile), se forcer à entrer un peu plus vite que le compte que la raison avait tort. Mais avant tout, se faire plaisir, même avec de la douleur.

Pause repas à midi (merci Heidi pour la montagne de bolognaïses) et c'est reparti. On ajoute deux GSX-R 1000 et un Hornet à la bande.

Pour ma part l'après-midi servira à parfaire les leçons du matin et à faire en sorte que les autres bécanes me déposent un peu partout. Avec 100 cv de moins que les autres, j'ai arrêté dans la ligne droite et la descente; les extérieurs que me font les 250 2T sont beaucoup plus fort dans ces virages. Je sens bien que les pneus sont collés au bitume, mais je préfère me garder une marge de sécurité pour cette première. Des optimistes me rappelleront d'ailleurs rapidement à l'ordre et feront monter la température.

Au fur et à mesure je prends de l'assurance et arrive à me rendre compte par moi-même que certains virages, des freinages foirés et des remises de gaz trop précoces. Mais ça va, ça va, les pervers : la fatigue arrive et je commence à me dire qu'il serait plus prudent de ralentir.

Tiens donc, parfait, le drapeau à damier est agité en bord de piste, fin de la séance. J'ai bouclé une petite cinquantaine de tours en restant sur ses roues, j'ai un sourire et mes objectifs de la journée sont remplis.

Le chronomètre n'est pas l'objectif des sessions à venir, j'ai encore trop de centièmes. Pour la prochaine fois je veux continuer à prendre confiance sans trop réfléchir à chaque virage et venir y poser sans y penser ces splendides sliders* qui ont le don de faire passer le temps.

P'tit Lu - content de ne pas avoir fait de miettes

*Si si, ils sont magnifiques mais vous ne savez pas le reconnaître

Posté par P'tit Lu dans Piste à 01:38

L u n d i , 6 f é v r i e r 2 0 0 6

Quand ça veut pas ...

A croire qu'il ne fallait vraiment pas y aller. Tout s'annonçait pourtant bien : e étaient montés, et j'avais réussi à me lever tôt, ce qui en soi tient déjà du miracle. On sort les motos de l'atelier, Triscotte démarre avec peine. Elle a été alimentée plusieurs fois, il faut que la pompe à essence se remette en route après presque deux ans. La Ducati, elle, ne démarre pas, batterie H.S. malgré la charge qui a été faite. L'auxiliaire, mais s'il faut éviter de couper le contact une fois sur place, ça fait du bien. Au bout de plusieurs essais infructueux, la Ducati rentre au garage et je redémarrage escorté par la moto de ville du boss, des fois que le moteur fasse un caprice. Première tentative, pfiout le moteur se coupe. « Ha, pauvre tanche, tu as oublié la béquille ! » Deuxième tentative, rebelote, ça coupe. Sgreugneugneu soit le contacteur de béquille ne fonctionne pas, oui forcément, avec le fil branché ça ira mieux. Troisième avertissement. Bon, ça redémarre, c'est déjà ça. Ayant perdu l'habitude du twin je cale deux fois. Troisième tentative, seconde fois, j'ai beau passer au point mort, le voyant ne s'allume pas. Contacteur fait le point mort n'est pas du tout détecté, donc la machine refuse de se lancer. Ca fait trois avertissements, je commence à bouillonner sous le casque. Soit le voyant pour éviter une chute sur piste qui serait programmée par le dieu de la poisse. Soit la partie à la poussette (saleté de passage en pente à pousser une machine qui va pas à faire pousser par le boss qui prend appui sur mon repose-pied.

Avec tout ça on a perdu deux heures, la Ducati demande un changement de batterie. Il va falloir regarder ça cette semaine, en espérant que la météo soit de mon côté.

Ha elles pouvait poser devant l'objectif ces deux frimeuses, mais bon, quand ça

Posté par P'tit Lu dans Piste à 11:08

M a r d i , 2 3 a o û t 2 0 0 5

Le circuit

C'est quoi ?

C'est ça !

Récits ici.

P o s t é p a r P ' t i t L u d a n s P i s t e à 0 2 : 4 4

L u n d i , 1 1 o c t o b r e 2 0 0 4

Superbike à Magny-Cours

Premier week-end d'octobre 2004, invité au dernier grand-prix de la saison, pe paddocks nous découvrons les dernières japonaises ou de vieilles italiennes. E scooter; d'ailleurs cette moto semble avoir trop testé la limite.

Au détour d'un stand, on se dit que la passion commence parfois bien tôt sans qu'on pourrait croire des pilotes de ce niveau un peu hautains, il en est qui ne alors est-ce une manière de faire le vide que d'y passer vingt minutes comme c pas reconnu) ?

L'ambiance dans les paddocks est assez étrange avant la première course, on montre que l'enjeu pour certains est énorme.

Stéphane Chambon apporte la preuve qu'on peut être court sur pattes et touch la moto. Merci à lui, je revis depuis la démonstration

Les courses vont commencer, direction la loge VIP (purée comment on a bien m placée juste au dessus des stands de Laconi/Toseland et Haslam/Haga.

Point de vue sympathique pour admirer les coloris nucléaires, le nouveau cadr Je ne peux vous décrire le bruit des départs, les vibrations ressenties jusque des gens autour de moi, espérant un bon départ de leur chouchou respectif. Vo du premier.

Il y eut quelques chutes et abandons, dont celui de Vermeulen qui avait l'air Lors de la parade Pirelli, j'aperçois un usurpateur que certains ont cru être mo twinseat qui sera victime d'un souci sur la roue arrière et ne fera qu'un tour.

Et là, arrive le moment tant attendu. Départ de la seconde manche SuperBike. Le constat est simple : Laconi doit gagner. Au pire il peut être second si Tose Je n'ose imaginer la pression sur ses épaules au moment de sortir des stands, coéquipier semble être plus tranquille. Quant à elle, elle s'en fout.

A l'issue de la course magnifiquement remportée par Haga, Toseland relâche la l'instant de grâce, il semble se rendre compte de ce qu'il vient de conquérir gr

Un petit bonhomme s'en rend compte également, et le cycliste du matin courtve bras de son père, même lors de la conférence.

Des images plein la tête, un petit bout de rêve, l'envie de revenir l'an prochain malgré la rivalité Ducati/Honda sur la piste, l'amitié nippo-italienne est bien v

P'tit Lu - vivement le prochain

Posté par P'tit Lu dans Piste à 06:04