

Championnat de France Supersport au Mans

Oublie que t'as aucune chance... et fonce !

Pardonnez mon silence depuis ce début d'année... Mais je n'ai pas vu le jour. Jusqu'en décembre, tout s'était enchaîné selon Le Plan. Mon pote Nico Pautet m'ayant lâchement abandonné pour retourner au Manx Grand Prix afin de retaper sa maison, j'avais décidé de casser ma tirelire pour changer de moto, une Kawasaki ZX6R modèle 2009, et de m'orienter vers le Tourist Trophy, histoire de voir si ça pouvait passer. Mais à la mi-Janvier, j'apprends que mon profil ne correspond plus avec l'avenir de l'entreprise... Plus de boulot, quoi, et un gros point d'interrogation pour le reste de la saison. Pourtant, quelques semaines après je suis recruté par une nouvelle société (ouf !), mais pas que... Un soir de février, coup de fil de Jean-Marc Rummler, le boss du team Optimark où évolue mon pote Xavier Denis... Je vous passe les détails, mais il lui reste une Honda 600 CBR sans pilote, un planning de courses magique, et il souhaiterait que j'intègre sa structure... Incroyable ! Moi qui me préparais à repartir pour une saison tout seul, comme depuis toujours, me voilà avec une moto et toute une équipe autour de moi !!! Léger détail, ma future machine ne sera pas prête pour la première manche de la saison, mais qu'à cela ne tienne, j'utiliserais ma Kawa pour me qualifier au pays des rillettes... Samedi 19 mars, une semaine avant la course, je pars donc serein pour deux jours d'essais sur le circuit du Bourbonnais afin d'effectuer mon premier roulage de la saison. Tout est prêt, tout est calé, il n'y a plus qu'à s'entraîner et préparer la course de la semaine prochaine, mais...

Mais la course reste la course, et rien ne se passe jamais comme prévu... Dimanche 20 mars, dernière séance d'essais, le moteur de la Kawasaki rend l'âme, avale ses soupapes et me laisse blême dans le paddock. J'ai le lendemain un stage avec Rony Schwartz, point d'orgue de la préparation de ma saison... Les jeunes de l'ISAT, avec qui je participerais à la course de Scarborough, me laisse l'antique BMW de 1979 pour quand même participer au stage, sous le regard perplexe du moniteur... Pas grave, je travaille dur, avec dans un coin de ma tête une foule d'idées et de solutions potentielles qui me permettraient d'être au départ de la course le week-end d'après. Parmi celles-ci, je retiens l'hypothèse d'une greffe de moteur de CBR dans une partie cycle déjà prête. Mardi, courbaturé des essais de la veille, je prends mon camion et file à Poitiers récupérer ce fameux châssis. 500 bornes plus loin, de retour à la maison, je grimpe sur la 600 CBR de prêt pour 250km qui m'amèneront à la fin du rodage. Je rentre tard, fatigué, mais j'ai bon espoir...



Le flat d'Isatmot, sous les excellents conseils de Rony Schwartz, a vendu du rêve aux modernes lors de ce stage...

Mercredi, j'enfile mon bleu pour 14 heures de mécanique, mais impossible de débrider la moto et de retirer l'ABS avec les pièces que j'ai à disposition... Le soir, la mort dans l'âme, je renonce à cette solution, et quasiment à la course. Coup de fil à Jean-Marc, j'expose la galère... Ah oui, mais tu sais, Couille de loup peut te prêter un moteur de Kawa ! Ah ? Bon. Va pour le moteur de Couille de loup...

Couille de loup, alias Claude Montagnier, est un side-cariste qui roule au TT sous les couleurs Optimark et qui, en plus d'être généreux avec la poignée, possède un stock de pièces et



de moteur Kawasaki dans lequel il m'invite à taper. On cale le transport jeudi matin pendant que je donne les derniers bisous à ma fille, je charge le camion, et en avant pour Le Mans.

Sur place, les choses se passent presque trop facilement. Stéphane, mon mécano, nous a rejoints. A 20h le moteur cassé est sorti du châssis. A 22h30, après avoir changé plusieurs fois de main, Anaïs nous dépose le nouveau moulin. Minuit, la moto redémarre, c'est beau... Minuit et demi, plus d'électricité sur le paddock, difficile de continuer en nocturne, on laisse tout sur place, il fera beau demain...

Ou pas. Ludo, mon deuxième mécano fraîchement débarqué, nous a ramené la pluie ce matin pour la première séance d'essais. Pas grave, le but est de faire quelques tours pour valider le remontage, se remettre en tête le circuit, commencer le job, quoi. Mais au bout de 8 tours, un soupçon d'optimisme m'envoie par terre à la sortie du virage du Musée. Les boules. Je relève la bécane, pas fier, et rentre au stand pour quelques petites réparations dont nous nous serions bien passés...

Deuxième séance d'essais libres, sur le sec. Je me régale avec la machine, commence à prendre mes repères et évolue à grand pas. Les conseils prodigués par Rony lors du stage me reviennent en tête, et, pour la première fois, j'ai le temps de penser sur la moto, alors que je suis toujours débordé d'habitude. Je m'applique, essaie de comprendre, et termine la journée avec un chrono de 1'54"0, bien loin de ce qui se fait devant, mais pile poil dans mon tableau de marche qui a pour objectif de me qualifier.



Les qualifs, justement, sont ce samedi. Je roule à nouveau en 1'54 le matin, mais cette fois-ci sur une piste séchante, et passe en 1'52"9 l'après-midi sur un tarmac parfait. Le pneu arrière, par contre, commence à montrer des signes de fatigue, et je préfère arrêter la séance plutôt que de me mettre par terre inutilement. Je suis dans les derniers, mais qu'importe. Le circuit n'est pas mon domaine de prédilection, ça manque d'arbres, de trottoirs et de bosses. L'objectif du week-end est de valider une course afin de décrocher la première des deux signatures nécessaires qui m'enverront au Tourist Trophy, et rien d'autre.





Dimanche matin, première manche. La piste est trempée, c'est mon premier départ d'une course de vitesse sous la pluie, et je dois vous avouer qu'à 38 pilotes dans la courbe Dunlop, et ben c'est pas drôle ! Ayant en commun avec les piliers de comptoirs une horreur absolue de l'eau, j'assure tranquillement, trouve un petit rythme, remonte sur un pilote, le passe, sur un autre, le... merde, c'est Xavier ! Après sa chute ici-même sous la pluie l'an dernier, le Flying Rouquemoute joue aussi la carte de la prudence, d'autant que la blessure qui s'en était suivie l'avait handicapée pour le reste de la saison. Bon, je le double quand même, ce sera sûrement la seule fois de l'année, alors excusez moi d'en profiter. Julien Toniutti, mon autre coéquipier, a lui filé loin devant. A l'aise sous la pluie, rapide comme toujours, Ju impressionne par ses performances et sa polyvalence. Enfin, je vous dis ça, hein, moi j'ai rien vu, je faisais du kayak à l'arrière du peloton...



Bref, c'était génial, et même si la course de l'après midi ne fut qu'un remake du matin (même pluie, même place...) et que j'aurais rêvé d'une piste pour sèche pour me lâcher, le contrat est rempli. Après une semaine de longue haleine, le travail et les potes m'ont permis de franchir la ligne d'arrivée de cette épreuve de Supersport, chose assez comique pour moi qui fut longtemps mécanicien sur cette même épreuve !

Un immense merci à Claude Montagnier pour le prêt de son moteur de dragster, à Anaïs pour le taxi et la bonne humeur, à Stéph et Ludo qui n'ont pas compté leurs heures pour me faire une machine aux petits oignons, à toute l'équipe Optimark qui m'accueille cette année et sans qui tout aurait été bien plus difficile, voir impossible, à tous les partenaires et les potes qui m'ont permis d'arriver jusque là, à mes deux coéquipiers même s'ils sont trop rapides, et à Jean-Marc, cet ado quinquagénaire qui a décidé que, pour être heureux, il fallait que nous le soyons. Merci !



Rendez vous les 9 et 10 avril pour l'épreuve de Supersport Belge de Croix en Ternois, et les 16 et 17 avril pour attaquer choses sérieuses... avec la Spring Cup de Scarborough, ses sauts, ses arbres, et sa météo approximative !!!!

Morgan GOVIGNON