

D

PAR DAVID DUMAIN, PHOTOS DAVID FOLCH

DAYTONA REAM



Trente ans après la seule victoire tricolore aux 200 Miles de Daytona, un petit pilote de Moto Journal a voulu suivre les traces de géant laissées par Patrick Pons sur le mythique anneau de vitesse de Floride, où l'épreuve se déroule toujours, même si elle a perdu de son prestige. Un seul objectif : terminer la course. Et témoigner...



Je hurle. « On ne change pas la roue arrière, il ne reste que douze tours. » P'tit Guy est stoppé dans son élan. Paco m'interpelle : « Regarde le pneu. » En une quarantaine de tours sur l'anneau, la bande gauche du Dunlop, pourtant spécifique, est déchiquetée. Rafael m'assure que je conserverai ma 23^e position. Je capitule. L'opération ne prend qu'une minute trente, pendant que le derrick crache ses 4,5 gallons d'essence (17 litres) dans le réservoir. Je redémarre en grommelant, mais, en vérité, je repars rassuré dans la ronde de nuit. Comment oublier le pneu éclaté et l'incroyable chute de Barry Sheene ici même, en 1975, quand les 200 Miles de Daytona attiraient des dizaines de milliers de spectateurs et que l'épreuve était, selon le champion anglais, « la course la plus

VÉCU NOT' CHEF AUX 200 MILES DE DAYTONA

La nuit est tombée sur le colossal international speedway de Daytona lorsque les 200 Miles sont lancés. Parmi les 45 engagés, un MJ boy...



prestigieuse de l'année ». Un rendez-vous incontournable pour les plus grandes gloires des années 70 et 80, mais qui, au fil du temps, a perdu de son lustre, pour se fondre peu à peu dans le championnat de vitesse américain. Tous les grands champions US (dont six ont été couronnés en GP 500 ou en MotoGP), excepté Kenny Roberts fils, ont remporté les 200 Miles. Sorte de rite initiatique pour les grands. L'épreuve a ensuite mué en course de spécialistes, tels le Canadien Miguel Duhamel ou l'Américain Scott Russell, tous deux quintuples vainqueurs et détenteurs des secrets de la recherche de vitesse sur le *banking*, cet anneau de vitesse très relevé (14 °, on l'escalade difficilement à pied). Étudié pour les courses de Nascar, ce gigantesque amphithéâtre – au cœur duquel se

trouve... un lac – peut accueillir jusqu'à 200 000 spectateurs. Si la moto n'a jamais connu tant d'affluence, l'âge d'or des 200 Miles est bel et bien révolu et la fréquentation ne cesse de baisser, année après année.

Des hématomes... sans chuter

Et puis, voici deux ans, le coup de grâce : l'épreuve autrefois reine n'allait plus se disputer au guidon de machines de Superbike mais avec des 600 au plus près de leur configuration stock, afin de limiter les coûts et garantir le spectacle. Je me souviens avoir accueilli la nouvelle comme un crève-cœur. Mais, parallèlement, une petite lumière s'est allumée aussi ce jour-là, alors que je préparais avec mes compères de *Moto Journal* les 24 Heures du Mans en RC 30.

« *Et si ça m'était accessible ?* »

Alors que je pense longer le muret au plus près pour me protéger du vent et plonger ensuite en contrebas afin de bénéficier d'un maximum de vitesse dans la longue ligne droite des stands, un bruit rauque me fait sursauter... sur ma droite. La Buell 1125 R de Shawn Higbee se faufile entre ma R6 hurlante et le mur du speedway. Je profite de l'aspi pour faire monter mon compte-tours de 15 000 à 15 500 tr/mn et je me colle à sa trajectoire propre, limpide. Je serre les dents en prévision d'un probable caillou qui me cinglera l'un ou l'autre bras (couverts d'hématomes aujourd'hui), mais c'est une fois de plus le casque qui ramasse. Je vais le rendre à Laurent dans un triste état, plusieurs éclats ayant écaillé la peinture de son Shoei acheté aux Etats-Unis et qu'il m'a prêté ➤

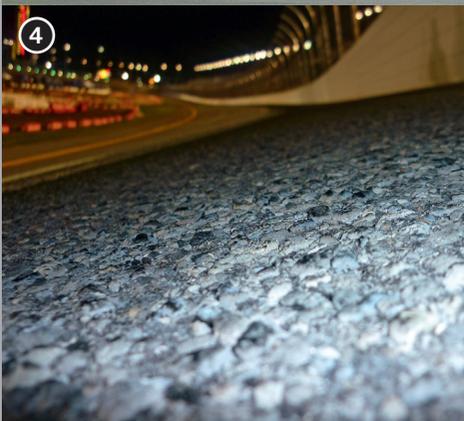
VÉCU DAYTONA



1 Mes bienfaiteurs mexicains : Juan-Luis et son fils Zared, qui m'ont prêté leurs R6, encadrent Chunga, à qui j'ai du taxer le carénage bariolé.

2 Un bitume lisse en apparence, mais qui chahute drôlement les pilotes en vérité. Les protections sont nécessaires contre les coups de réservoir dans le thorax. Ce qui ne dispense pas de régler correctement ses suspensions. Tout un travail...

3 Entre la ligne de départ aménagée dans la voie des stands et le banking : le terrain de supercross, où se déroulera l'ouverture du prestigieux championnat de SX US le lendemain. 4 Le revêtement du banking est si abrasif que les pneus spécifiquement développés pour cette course n'y tiennent pas une heure. 5 Pas étonnant qu'avec un tel régime le quatre-cylindres n'ait pas tenu jusqu'au bout. 6 Petite séance de jardinage en course. De nombreuses chutes ont émaillé la 69^e édition de cette épreuve mythique de près de deux heures qui, malgré les ravitaillements, s'apparente plus à de la vitesse qu'à de l'Endurance.



Le speedway de Daytona paraît vide avec ses 200 000 places



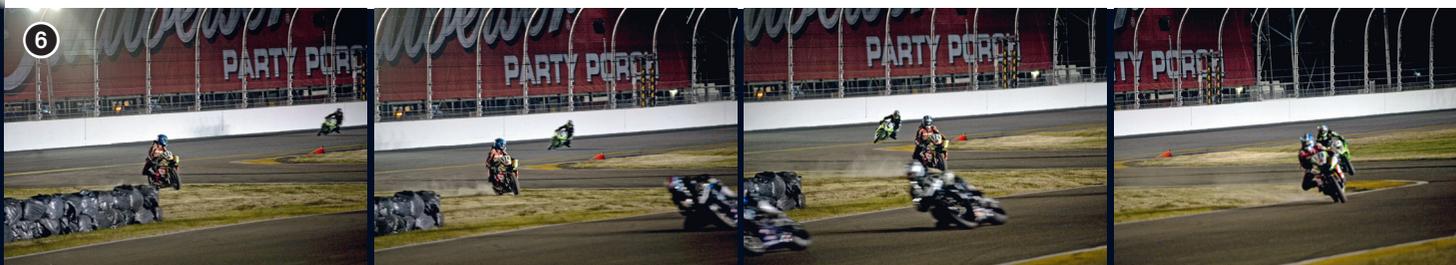
in extremis en prévision d'un contrôle technique rédhibitoire. Car les casques homologués pour les courses aux Etats-Unis doivent répondre à des normes (dénommées Snell) plus strictes qu'en Europe. Un comble quand on voit le nombre de harleyistes tête nue à la Daytona Bike Week qui se déroule en même temps. La Floride fait en effet partie des Etats américains qui considèrent le port du casque comme facultatif... Là n'est pas le moindre des paradoxes qu'il faut surmonter pour parvenir à prendre le départ de cette course mythique. A commencer par l'inscription, véritable chemin de croix qui m'a obligé à prendre une licence Ama (fédération américaine) et occasionné plusieurs week-ends de paperasse. Si l'organisateur tient compte du palmarès pour accepter un dossier, il ne prend en revanche pas la peine de vérifier les équipements de protection (combinaison, plaque dorsale, gants, bottes), en vertu d'un principe très simple : « *It's up to you.* » Comprenez : « *Il s'agit de*

vos protéger. » Le souvenir d'un article illustré par la combinaison déchirée de l'infortuné Barry Sheene me revient. Le bitume du banking est tellement abrasif que l'organisateur de la course oblige les motos à disposer de pneus spécifiquement développés pour ce tracé : très durs à gauche, tendres à droite pour les quelques virages de l'intérieur du stadium, dans ce qu'on appelle l'*infield*. Pourtant, ces D 211 GP spéciaux ne tiennent pas deux heures, même avec une 600. « *A ta place, je n'essaierais même pas* », fut la réponse de Steve Brubaker, imposant directeur du service course de Dunlop, quand je lui eus parlé d'une éventuelle stratégie de course à un seul train de pneus parce que je ne disposais pas d'un système de changement de roue rapide.

A quatre tours de la fin...

Alors que j'entre dans l'*infield* au cul de John Ashmead, le premier privé vainqueur de l'épreuve, en 1989, la température de mon moteur grimpe brusquement en

flèche. Ce n'est pas possible ! 102, 105, 110°... Je m'écarte de la trajectoire de la Ninja qui me précède pour le faire refroidir. 114, 118, 121° ! Meeeeeerde ! Le quatre-cylindres est en train de rendre l'âme. Je regarde derrière moi : personne dans la lumière blafarde des projecteurs, les très nombreuses chutes ont éclairci le plateau. Je lève le nez pour voir au sommet de l'immense tour de résultats combien de tours a parcouru le leader. 53 sur 57, c'est pas possible ! A dix minutes du drapeau à damier, mon rêve est en train de partir en fumée, comme celle qui ne va pas tarder à s'échapper de mon moteur. Miraculeusement, la température redescend jusqu'à 103°, je monte sur l'anneau pour la 49^e fois, louchant sur les voyants. Alors que mon thorax, nanti d'une protection achetée sur place, se fait violemment percuter par le réservoir comme à chaque fois que j'emprunte cet anneau lisse en apparence mais terriblement cahoteux au guidon, ma tête n'est plus à ces inévitables douleurs des ➤



VÉCU 200 MILES DE DAYTONA

courses d'Endurance. Je me représente les visages défaits de tous ceux qui m'ont aidé dans cette aventure et qui considèrent ces dix dernières minutes comme l'aboutissement de tant d'efforts.

Rafael, Riton, Juan-Jorge, Paco, P'tit Guy, RhumG, Alain : tous tenus en haleine par le chrono derrière le petit muret des stands, pour vivre l'arrivée de notre équipage franco-mexicain comme une victoire. Parti de la 41^e position avec un chrono de 1'58" en qualif, j'avais profité du roulage en course pour améliorer ce temps de deux secondes. Les circonstances de course avaient fait le reste, pour me rapprocher d'un top 20 synonyme de prime à l'arrivée et de blague entre nous. « Si j'obtiens les 1 000 \$ offerts à ceux qui pointent entre la dixième et la vingtième place, on part en virée pour la nuit. Ma femme comprendra... » avais-je fanfaronné, certain d'être à l'abri d'une telle performance. Mais il y a eu ce crash monumental dès le premier virage de la course, balayant cinq favoris.

Puis cet autre, au même endroit, lors du second départ. Et puis les ravitaillements foireux de teams super bien équipés mais peu habitués aux courses d'Endurance :

réservoir dégueulant l'essence pour l'un des leaders, axe de roue de travers et doigt pris dans la couronne pour un des mécanos voisins. Les impondérables de l'Endurance en raccourci, sur une épreuve de deux heures comptant autant de rebondissements qu'une de vingt-quatre.

Triumph, Kawa... puis Yamaha

Je me suis aussi fait surprendre, écopant d'un *ride-through* pour vitesse excessive dans les stands (stupide, je sais...). Reste que, même si je suis à la porte du top 20, je ne peux risquer d'exploser mon moteur et d'arroser d'huile mon pneu arrière ainsi que la piste, et je dois me résigner, la mort dans l'âme, à rentrer à mon stand alors que la tour m'indique que Josh Herrin, sur Yamaha R6 lui aussi, n'a plus que trois tours de 3 miles et demi (5,65 km) à boucler pour être proclamé vainqueur.

Dur d'abandonner au moment de toucher au but, de réaliser ce formidable et improbable rêve, construit jour après jour avec des passionnés qui ont tout donné pour vivre cette aventure. Ils ont été nombreux à rendre ce projet possible à force de générosité et d'énergie.

A commencer par une poignée de Mexicains. J'étais pourtant résolu à faire envoyer par avion une Kawasaki ZX-6R préparée par l'icône frenchie du Tourist Trophy Fabrice Miguet. Le projet du Team of Paris d'engager aux 200 Miles les Daytona victorieuses au GP de Macao ayant fait long feu, Mig ne s'était pas résolu à lâcher l'affaire. Mais, voyant que son scaphoïde ne serait pas guéri à temps, il m'avait proposé sa moto. Les obstacles étaient nombreux pour réaliser ce transfert (dégazage du réservoir, multiples certificats...) mais ceux d'ordre financiers avaient été réglés par un sponsor (l'agence Crit Intérim), par l'entremise d'un artiste peintre et motard passionné : Didier Chamizo. J'ai hélas dû décliner ce sponsor providentiel et la Kawa de Mig pour envisager une autre solution, non moins providentielle : un team mexicain, le Chunga Racing Team, devait se rendre à Daytona la semaine précédant les 200 Miles, pour y disputer plusieurs courses. J'avais rencontré ce team de Cancún lors d'un reportage, et deux des pilotes, Juan-Luis et son fils, acceptaient de me prêter leurs Yamaha R6 millésime 2008. Ma petite équipe composée de Riton ▶

1 Cinq pilotes au tapis lors du premier départ, trois lors du second : l'entrée dans l'*infield* constitue un véritable goulet avant lequel les freinages à plusieurs de front sont fréquents. 2

Bob trimballe son camion-atelier sur les paddocks, où il dispose d'un poste de soudure. Exercice ô combien périlleux avec les réservoirs...



Trio Seuls un Français et deux Italiens ont représenté l'Europe sur l'anneau mythique

1





4

3 Avant la compétition, un hommage est rendu aux soldats américains, ici avec Paul James, le rapide attaché de presse de Harley-Davidson, qui court sur Buell. 4 Rafael tient entre ses mains notre réservoir enfin paré d'une vanne Zenith pour les ravitaillements. Trouver et adapter cette pièce a relevé de la chasse au trésor... 5 Contrairement aux courses d'Endurance que l'on connaît, il est possible de ravitailler et de changer les roues en même temps...

5



3

SA BITE ET NOS COUTEAUX LES PIEDS NICKELÉS À DAYTONA

PAR JUAN-JORGE, WORLD WIDE TEAM-MANAGER DE L'USURPATEURS RACING TEAM

↳ Les 15 conneries à ne pas faire quand on s'engage aux 200 Miles

1. Essayer de préparer une moto en partant de deux pétoires mexicaines tombées trois fois la semaine précédente.
2. Avoir un anglais niveau 6^e (on aurait compris le monsieur qui nous disait d'installer une loupiote à l'arrière). Oublier son Harrap's...
3. Utiliser un iPhone pour le chronométrage.
4. Laisser sur le carénage le groupe sanguin d'un *piloto mexicano* qui n'est pas celui du *French rider*.
5. Utiliser une bulle peinte quand le pilote doit se mettre en limande sur l'anneau et ne peut regarder au travers.
6. Panneauter Dumain sur son retard sur Melissa Paris, la seule fille engagée (elle aura la délicatesse de se bourrer pour finir juste derrière lui).



Rafael, Riton et Juan-Jorge avec des blousons Honda et Suzuki : un team Yamaha au top !

7. Essayer de monter une vanne zenith la veille de la course après avoir découvert que c'est obligatoire.
8. Oublier d'expliquer au pilote que la vitesse maxi dans les stands est en *miles per hour* et non en *km/h* (1 mph = 1,61 km/h).
9. Traduire « *Y me veut quoi, ce con ?* » au commissaire, lancé par le pilote en rentrant au box quand il a pris un *ride through*.
10. Regarder, atterré, le pilote faire 9 tours non-stop aux essais de nuit malgré un panneau "170 box" agité par la direction de course jusqu'au drapeau noir (pour absence de loupiote à l'arrière).
11. Apporter des couvertures chauffantes de France. Aux Etats-Unis, c'est du 110 volts, elles sont donc devenues des couvertures tiédissantes...
12. Ne pas être fichu de finir dans les 20 premiers et prendre les 1 000 \$ qui vont avec.
13. Ne pas aller à la messe de bénédiction des pilotes (on n'aurait peut-être pas pris le moteur dans la figure).
14. Voler un extincteur de 5 litres dans la maison qu'on a louée alors qu'il en fallait un de 10 litres.
15. Tenter de faire les deux heures de course avec un seul pneu arrière (à moins de vouloir se débarrasser du pilote).

↳ A faire impérativement, en revanche

Constituer une équipe solide avec deux Mexicains géniaux et drôles, trois Bretons sympas et efficaces (changement roue arrière et ravitaillement : 1'35), une nounou en or, un photographe qui n'a pas la *turista* et des loueurs de maison (Sandy & Alain) qui apportent chaises, tables de camping... et extincteur de 10 litres. Et, surtout, acheter la méthode "à six mille" ou recruter un bon interprète anglais-français.



VÉCU 200 MILES DE DAYTONA



25^e avec le budget le plus réduit de tous les engagés. Un rapport qualité-prix honorable, même si, parfois, on a eu honte...

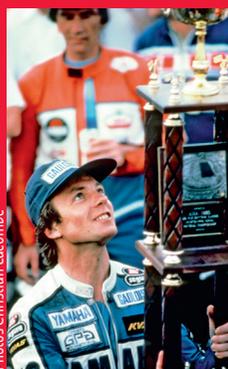


1 Paco et RhumG vérifient le seul éclairage obligatoire. 2 La botte gauche luisante d'huile, il valait mieux rentrer au stand. Même trois tours avant la fin... Je perdrai trois places dans l'opération. 3 N'a pas compris l'intérêt de l'aspiration, le garçon... 4 Une chicane au milieu de la ligne droite évite aux motos de prendre trop d'élan avant d'enquiller les extrémités du banking... 5 Notre voisine de stand n'était autre que la ravissante et rapide Melissa Paris.



à la mécanique et de Juan-Jorge au chrono (je veux dire team-manager...) était renforcée par un mécanicien mexicain hors pair, Rafael, avec qui nous allions vivre un véritable parcours de combattant afin de préparer l'une des deux motos pour la course. J'allais en outre hériter les trois mécaniciens bretons de Mig, qui avaient déjà réservé leurs billets et leur fabuleux camping-car avant que leur pilote ne renonce.

Sur place, il nous a fallu d'autres aides pour réaliser notre projet aux moyens cruellement modestes comparés à ceux des nombreux teams disposant de semi-remorques. Ainsi Poncho, team-manager de la Kawasaki numéro 7 du Vénézuélien Mantini (victime du crash du second



PATRICK PONS, SEUL FRANÇAIS VAINQUEUR À DAYTONA

Le 1^{er} mars 1980, Patrick Pons est encore auréolé de son titre de coupe du monde Fim 750 quand il aborde les 200 Miles de Daytona comme un entrainement de présaison. Au guidon de sa Yamaha frappée du numéro 303, il se paie le luxe de battre un Roberts au sommet de son art et la révélation Spencer sur leur propre terrain et devient le troisième Européen (après Agostini et Saarinen !) à remporter l'épreuve mythique qui attirait alors le gratin des Grands Prix. L'année d'après, Pons n'est plus là, victime d'un accident fatal sur le circuit de Silverstone à l'âge de 27 ans, six mois après son triomphe sur l'anneau de Daytona. Mais un autre Français manque de peu de lui rendre un bel hommage en inscrivant une seconde victoire tricolore de rang au palmarès de l'épreuve. Marc Fontan se souvient : « Daytona reste un de mes plus beaux souvenirs de pilote, je me souviens encore d'avoir perdu en 1981 pour une poignée de secondes à cause d'un ultime ravitaillement. »





départ), nous a sauvé la baraque plusieurs fois. D'abord en hébergeant nos Yam aux côtés de ses motos vertes ; puis en nous aidant à trouver ce qui a constitué notre quête du Graal : le système de ravitaillement avec une simple vanne de type Zenith (à ressort). C'est seulement lorsque nous avons trouvé un carénage en polyester pour remplacer celui en carbone, interdit, que nous avons appris que les ravitaillements devaient désormais s'opérer de la sorte. Un additif au règlement reçu par mail la veille des premiers essais !

Une chasse au trésor s'est alors engagée pour nombre d'équipages étrangers non avertis de ce changement pourtant connu des teams américains. L'équipage italien du magazine *Duorote* a ainsi fait venir un réservoir spécifique à 2 000 \$ pour qu'Andrea Padovani puisse vivre son rêve au guidon d'une 848 autrement plus performante que ma R6. Le point positif de nos efforts pour trouver les pièces et greffer une vanne zenith sur un réservoir de R6 sérieusement cabossé, c'est que nous avons perfectionné notre anglais technique, tout d'abord auprès de Miles, de Street Competition, qui a fait venir une vanne en express de l'autre bout des Etats-Unis, puis auprès de Bob, un improbable artisan itinérant, trimballant son propre poste de soudure de paddock en paddock.

Comme il nous restait encore quelques pièces à trouver, le bon vieux système du troc avec notre voisin de stand (Calvin Martinez) nous a encore permis d'avancer : un pneu arrière usé contre une couronne de 46, un tour à l'aspi pour les qualifs contre le prêt d'une paire de couvertures chauffantes en 110 volts, etc.

Rush... more

Aussi modeste que fut la préparation de ma Yamaha, désormais parée du coloris arlequin du carénage de Chunga (calquée sur celui de Lascorz en Supersport), elle me permettait cependant de suivre les autres engagés à l'aspi sur l'anneau. Les six courses qu'elle affichait au compteur (et les chutes qu'elle avait hélas subies le week-end précédent) nous incitaient toutefois à choisir une démultiplication raisonnable pour ne pas dépasser les 16 000 tr/mn. A trois tours près, le calcul était bon...

Mon retour prématuré dans les stands, accompagné d'un panache de fumée, n'a laissé aucun doute sur mes possibilités de reprendre la piste pour les trois ultimes boucles. Ma botte gauche luisante d'huile achevait de m'en convaincre, alors que les visages désolés se succédaient du côté de commissaires américains compréhensifs, jusqu'à ce que je rejoigne le drapeau breton qui marquait le repère de mon

stand. Assis sur le muret, abattu par un tel coup du sort et les yeux encore écarquillés par mes tours à une vitesse vertigineuse dans l'immense amphithéâtre, j'essaie d'encaisser. L'abandon fait tellement partie de l'Endurance que j'y suis rompu, mais je reste hagard. Je souffre de voir s'agiter le drapeau à damier alors que je reprends encore mon souffle. Il est 22 h. Les nuits sont exceptionnellement froides en Floride cette année et je frissonne. Je vais prendre une longue douche dans le camping-car flanqué des têtes des présidents du mont Rushmore. Ils ne me font plus rire. Tout à ma déception, je reviens filer un coup de main à l'équipe, qui a déjà débarrassé le stand. Et là, coup de théâtre. Loin d'être consterné, Juan-Jorge exulte : « *Tu es classé 25^e !* »

Le dénouement étant proche de notre arrêt définitif, nous ne sommes donc pas considérés comme ayant abandonné. Je tombe dans les bras de Rafael. Ce classement officiel, accueilli comme une victoire par notre modeste équipe, me libère et me permet de me sentir digne de l'hommage que je voulais rendre à l'immense champion que fut Patrick Pons. Car les Américains ont oublié, eux, qu'il y a 30 ans, un Frenchie était venu leur botter les fesses sur leurs propres terres. □

Les 200 Miles sur le net : <http://www.youtube.com/watch?v=iBBfGbjORJ4>