

EQUIPE HEXAGONE

Par Olivier Demoget

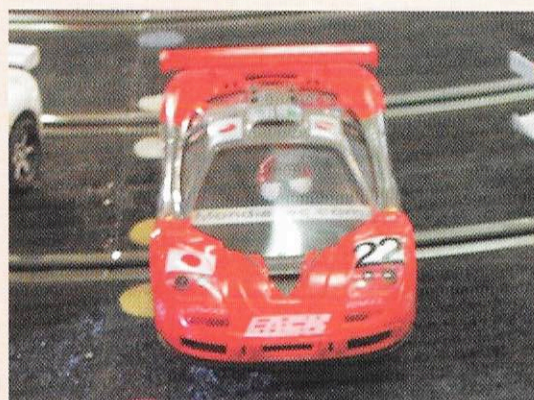
LA PREMIÈRE ETAPE

Pouvoir participer aux 24 heures du Chesnay est déjà une victoire. Chaque année, le succès de l'épreuve attire de plus en plus d'équipes. Il faut surveiller le lancement du départ des inscriptions sur le site du SCIF (club du Chesnay) et poster aussi vite que possible son bulletin. Certains l'ont même posté le dimanche soir, jour du top départ et cela depuis une poste parisienne qui doit être la seule ouverte en France. C'est décidé, il y aura un facteur dans notre équipe l'année prochaine pour être sûr d'obtenir notre sésame. Ensuite, viens l'attente. Une première liste de participants est parue sur le site. Celle des équipes qui ne font qu'une course de ce championnat d'Europe de courses (6) de 24 H sur pistes DaVic.

A nouveau l'attente pendant de très longs jours. Et les organisateurs annoncent enfin les autres équipes sélectionnées. Celles qui théoriquement jouent le championnat. Cette longue attente et le risque de ne pas être retenus nous avait incité à choisir une auto connue avec laquelle nous avons fait les 2 précédentes éditions: la Mac Laren Ninco. Elle ne nous sert qu'à cette occasion. Aussi le court délai pour préparer une auto plus compliquée a conforté notre choix. La robustesse de cette voiture est un gage de tranquillité pendant les 24H.

L'EXPÉRIENCE...BONNE CONSEILLÈRE

Notre expérience de courses d'endurance sur piste en bois est à ce titre bonne conseillère. Les autos les plus rapides ne sont pas toujours les plus fiables. Pour autant, les fiches techniques des autos acceptées au départ des 24 H permettent un choix varié dans les marques (Scalex, Ninco, Fly, Scx etc...) et aussi dans les modèles.



On se croirait aux vraies 24 H du Mans avec des prototypes et des GT. Je salue à ce titre le travail réalisé par les membres du club du Chesnay pour les fiches d'homologation. Fins techniciens et simples amateurs de pilotage peuvent ainsi s'affronter à armes égales pendant cette épreuve. Seul bémol dans les stands à propos de la dernière version de la puce qui équipait les autos. Celle-ci faisait 5.8 gr contre 3.5 à la précédente avec un encombrement différent. Cela rendait plus difficile la mécanique dans les châssis étroit (Lola Fly par exemple utilisée par une seule équipe cette année). Mais peut-on reprocher aux organisateurs d'avoir fait cette ultime amélioration ? En effet, grâce à cela, il n'y a pas eu de rajout de tours ni de déprogrammation de puce, sujets toujours houleux et rendant les discussions parfois âpres.

Notre choix de voiture effectué, notre engagement retenu, il ne nous restait plus qu'à acquiescer une auto neuve pour renouveler châssis et coque qui en avait vu pas mal. Sur cette auto la préparation est simple :

1 - Réduire les roues avant pour qu'elles touchent le moins la piste (frottements = frein)
 2 - Obtenir un équilibre des masses en étant le plus près possible du poids minimum de 80 gr (attention pour information, après 5 à 6 heures de courses, chaque pneu peut perdre 1 gramme). Il est donc préférable d'avoir une auto proche des 82-84 grammes.

3 - Les axes arrière les plus roulants.

La polémique sur internet avant le départ est venue des axes arrière. En effet, la qualité de la rectitude d'un axe en fait sa performance. Ces produits issus de l'industrie du jouet ne sont pas faits pour des performances extrêmes contrairement à des axes d'autres marques destinés à la compétition. Nous ne débattons pas là des règlements mais une homogénéisation des règles entre courses du championnat serait la bienvenue.

4 - Une belle peinture pour bien voir sa voiture et le tour est joué. Il faut bien sûr fiabiliser les accessoires, poignées, pièces de rechange faciles d'accès etc...

LA COURSE

Tout d'abord les chronos. Après des essais libres de 2 H pour peaufiner ses réglages et choix de lestage, on met en conformité la voiture pour le contrôle technique. La voiture sera ensuite isolée en parc fermé en attendant les essais



chronométrés. C'est un exercice compliqué que de rassembler en un tour ses meilleurs freinages, passages en courbe, relances tout en évitant les obstacles que constituent parfois les autres concurrents. L'enjeu qui paraît dérisoire a son importance. Le choix de la place sur la tribune de pilotage dépend des chronos. Nous avons fait le 5ème temps. Nous avons donc choisi en 5ème notre poste de pilotage pour toute la durée des 24H. Comme la piste est très longue, ce choix est important pour une bonne visibilité, éventuellement aussi pour la proximité des stands. Avant le départ, c'est le concours de «beauté» des voitures.

Les allemands l'emportent avec une très jolie Dallara d'inspiration libre. Suivent dans l'ordre le briefing des pilotes, le warm-up et la mise en grille. Enfin vient le départ ; 15 autos sur 2 files derrière un pace-car, c'est très réaliste. Surtout avec le nombreux public présent.

Mais déjà les premiers incidents surviennent alors que la course n'est pas encore lancée. La mac Laren juste derrière nous en 7ème sur la grille, l'équipe Mondialtec se fait sortir par les 9èmes, une reynard bleue. Cette reynard (très rusée) viendra nous éperronner à notre tour en pleine ligne droite. Conséquence, un départ en dernière position du peloton. Le coup est dur à avaler surtout que c'est un grand moment de fierté au sein de l'équipe que de prendre le man-

che en premier. Il faudra trouver une solution à ce problème car à chaque départ en peloton ou chaque regroupement derrière le pace-car, le cas se présente d'avoir des pilotes qui ne respectent pas les distances. Comme sur l'autoroute mais en moins grave. Sauf pour la course. En effet, à l'arrivée, nous n'avons sauvé notre 4ème place que pour 9 tours. A peu de choses près cette bétise du départ pouvait nous coûter cher.

Notre course sera assez fluide. Nous n'avons pas connu d'arrêt au stand trop long et les quelques incidents et fautes de pilotage nous ont rétrogradé jusqu'à la 7ème place. Mais l'endurance est l'habitude de notre équipe qui ne craque pas dans ces moments là. Je dirai même au contraire qu'elle prend les bonnes décisions et dans une bonne ambiance. Pour l'illustrer, je citerai l'anecdote de notre première pénalité. Car nous aussi nous faisons des bétises. La tradition dans l'équipe veut que le premier pilote sanctionné pour une poussette, ce qui vaut un Stop&Go de 10 secondes, donc le premier puni de l'équipe paie sa tournée aux autres.

Je pense que nous avons tous pris du plaisir au pilotage et autour de la piste. L'ambiance était au top et notre classement, 8ème il y a deux ans, 6ème l'année dernière et 4ème cette année, nous amène à vous donner rendez-vous en 2006 pour la deuxième marche ou pourquoi pas mieux !