

Pilotage de course à Shannonville

En février dernier, Danny Jeannot me demande de l'accompagner à un cours de pilotage de motos de course à l'école Fast de Shannonville. Le vlimeux! Il sait me prendre par les cordes sensibles. C'est un projet que je caressais depuis quelques années...

Le cours en français est offert le lundi 26 mai par le champion canadien, Michel Mercier, qui a couru dans 7 pays différents entre 1973 et 1990 et s'est mérité 25 titres nationaux en Superbike, motocross et course sur glace. Jeune adulte (et bien avant l'arrivée de Danny dans ce monde), je suivais ses péripéties avec assiduité. Le prix du cours (788 \$) comprend la location d'une Kawasaki Ninja 650R ou d'une Suzuki 650SV, les assurances et les vêtements de course.

Nous devons nous y rendre en moto, Danny me précédant de deux jours pour visiter des amis à Toronto et pour faire des randonnées en moto avec eux. Mais changement de plan juste avant mon départ dimanche avec un appel de détresse de Danny. Il est au nord de Toronto. Sa Concours est en panne sans concessionnaire à l'horizon ouvert. Il finit par la faire remorquer chez ses amis, mais pas question de la laisser à Toronto. Alors, il me demande de venir le chercher, lui et moto, à Toronto avec sa camionnette. Une tournure d'événements qui nous déçoit tous les deux. Je gare ma ST 1300 dans mon garage et me rends à Aylmer pour récupérer Ti-Bleu. Adieu les 500 km tant prisés, la griserie de cette belle journée ensoleillée. Et la cerise sur le *sunday* (remarquez le jeu de mot bilingue), Ti-Bleu fait grève du système d'air climatisé et des freins ABS. Enfin, j'arrive à destination avec les muscles de la jambe droite plus développés qu'au départ. On fixe la moto dans la caisse de Ti-Bleu mais, à l'arrivée au motel de Belleville vers 22 h 30, on la retrouve couchée! Quelle journée, on est tous poqué, les gars et la moto. Une bonne nuit de repos et on oublie tout.

La véritable aventure débute le lundi matin à Shannonville. En arrivant sur le terrain vers 8 h, on aperçoit les portes ouvertes de l'atelier mécanique avec une trentaine de Kawasaki et de Suzuki bien alignées pour notre plaisir. À l'inscription, on nous classe par catégorie. On opte pour le niveau intermédiaire, ne sachant pas trop à quoi s'attendre. Un peu plus tard dans l'avant-midi, notre instructeur nous propose de changer de classement puisque nous étions trop nombreux dans le groupe intermédiaire. On accepte volontiers en pensant qu'on montait d'une coche. Quelle surprise d'apprendre en fin d'après-midi qu'il nous a placé dans le groupe débutant! Du moins, ceci expliquait la conduite hésitante de certains(es) pilotes.

Ensuite, c'est le tour de la piste de 1,8 km à pied pour se familiariser avec le parcours, quoique les virages à épingles n'ont pas la même perspective à pied qu'à 120 km/h. À 9 h débute la partie théorique qui porte sur les techniques de courbe, les stratégies de freinage et de rétrogradation, le code d'éthique, etc. On insiste sur la sécurité et l'importance de bien maîtriser les techniques de pilotage de course avant d'augmenter la vitesse.

Vers 10 h 30, nous passons à la salle d'habillage et, enfin, c'est le premier départ en pelotons de quatre ou cinq motos, chacun précédé par un instructeur pour indiquer les points d'entrée des courbes, les apex et les points de sortie. On commence lentement, mais la vitesse augmente rapidement avec les compétences acquises. On doit bien évaluer les distances pour l'entrée des courbes et pour les motos qui nous précèdent à quelques mètres de distance, car elles n'ont pas de lumière de freins!

Chaque tour de piste dure environ 10 minutes et est suivi d'un débriefing par notre instructeur pour revoir les points à améliorer. Le clou de la journée arrive en milieu d'après-midi avec la pratique du déhanchement. Nous révisons la technique en salle et faisons ensuite des tours de piste avec notre instructeur. Finalement, on nous permet de rouler en solo à notre rythme et en appliquant tout ce qu'on a appris dans la journée. C'est carrément enivrant. Je sens nettement un chatouillement de la rotule lorsque je frôle la surface du macadam dans un virage à 260°. Danny et moi terminons chaque tour de piste avec des *high five* et des exclamations de petits gars. Nous pourrions continuer des jours durant à ne faire que ça.

Mais voilà, l'aventure cède à la réalité des responsabilités familiales et du travail. La journée se termine vers 17 h avec la remise des certificats. Danny et moi nous promettons de refaire l'expérience l'an prochain. Peut être le niveau 2? Et cette année? Ben, pourquoi pas s'acheter une Kawa usagée pour faire des jours de piste à Calabogie? Hmmm, un autre rêve ou réalité? À suivre...

Michel Audy, Danny Jeannot et Ti-Bleu

Le 16 juin 2014.