

Mardi 14 avril. Malgré les gants d'hiver que j'ai ressortis, je me suis caillé les mains en allant au Mans avec ma toute nouvelle ZX-9R. Les essais débutent à 14 h. L'équipe arrivée la veille a déjà installé les stands et les motos sont prêtes à rouler.

Cette année, avec deux motos engagées, c'est la grosse armada. L'effectif a doublé et c'est un tour de force de faire rentrer tous les camping-cars, les camions, les tentes, les caravanes et le bus de Jerman, un de mes deux coéquipiers, dans l'espace qui nous est dévolu. En attendant, tout seul avec ma petite moto, ce n'est pas moi qui ai aggravé les problèmes. Pour l'intendance, c'est un cuisinier pro qui a été embauché, un mec rodé à nourrir quarante bouches.

Après la bouffe prise en commun sous la tente débutent les essais. Je m'élance le premier sur la n° 10. Il fait 4°, quelques gouttes de pluie viennent piquer ma visière... Pas un temps à faire des temps ! En plus, il y a un trou à l'accélération et je ne me sens pas à l'aise sur la moto. Les guidons ne vont pas et je trouve la ZX-7R trop basse de l'arrière.

Melting-pot

Un heure et demie d'essais à trois pilotes, ça passe très vite et après une dizaine de tours, je cède les guidons à Thierry Paillot. J'ai l'explication pour la position de conduite : Igor Jerman a fait ouvrir davantage les branches, celle de droite plus que celle de gauche ; en plus, après vérification, Bernie et Gilles, qui sont responsables de la n° 10, s'aperçoivent qu'une des branches a été soudée plus inclinée que l'autre.

En revanche, malgré les modifications de carburation, le trou persiste. Pendant que les mécanos s'affairent sur les motos, le reste de la journée se passe à aller saluer les connaissances, à discuter beaucoup, à glander pas mal. Le soir, le staff technique reste sur le circuit tandis qu'avec tous les pilotes et Christian Bourgeois (le team-manager), nous allons à l'hôtel.

Jerman, le Slovène ne parlant qu'un peu l'anglais, Bontempi l'Italien qu'un tout petit peu le



Face à la presse 15 h 15 dimanche, c'est l'heure de la traditionnelle conférence de presse des vainqueurs. La fatigue semble avoir pris le pas sur le bonheur des trois héros, Igor Jerman, Fast Sebil' et Thierry Paillot (de gauche à droite).

français, Lavilla l'Espagnol que le muet et aussi l'espagnol, les échanges sont assez limités. Mais Thierry nous distrait en narrant ses travaux pratiques à l'école de police. Verbalisation pour non port de ceinture, contrôle antidopage, ne lui manque que l'exercice de cinémomètre. A propos du contrôle anti-dopage, il nous signale son contrôle record : 5,4 g d'alcool par litre de sang, ça, même une bête ne serait pas capable de le faire !

C'est Jehan, très couche-tôt, qui donne le signal de fin de repas. Je l'imite aussitôt.

Mercredi 15 avril. Réveil à 7 h 15. Il pleut. Les essais débutent à 9 h sous une pluie glaciale. Le trou à la réaccélération est toujours là et ne facilite pas le pilotage. Les suspensions sont trop dures également. Sinon ça baigne... surtout à l'intérieur de ma botte gauche... Après les essais, nous poireautons pour faire vérifier nos équipements (cuir,

casque, gants, bottes, protection dorsale).

Ces formalités effectuées, c'est au tour des mécanos d'aller aux vérifications techniques avec les motos (conformité des éléments de sécurité, des plaques numéro, freinage de toute la visserie de frein, de raccord d'huile, pesage).

Pour nous pilotes, l'après-midi est "off" mais les laissez-passer pas encore disponibles nous bloquent sur le circuit !

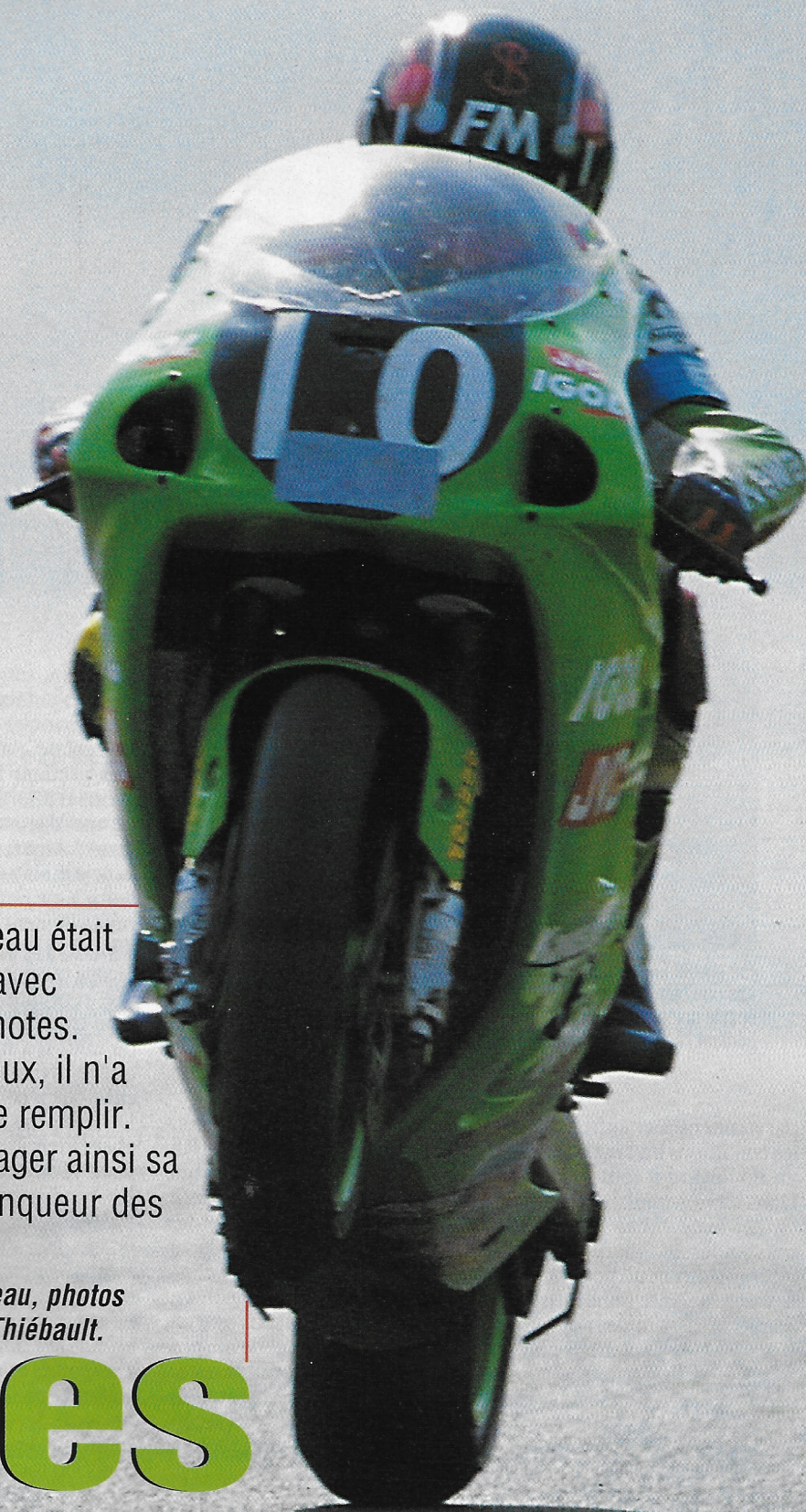
Chutes en série

Jeudi 16 avril. Journée chargée aujourd'hui. Deux séances libres d'une heure, première séance chrono et essais de nuit. François Deforges, mon panneauleur et vieux pote, est arrivé... à moto. Bon d'accord, c'est une Suzuki, mais nous sommes les deux seuls de tout le team à être venus en bécane.

La première séance qui débute à 10 h 30 se fait sur piste humide à de nombreux endroits et sous

Le bloc-n d'un va

oil' raconte sa course



Bertrand Sebilleau était parti au Mans avec son carnet de notes. Malgré les enjeux, il n'a pas oublié de le remplir. Il vous fait partager ainsi sa semaine de vainqueur des 24 Heures.

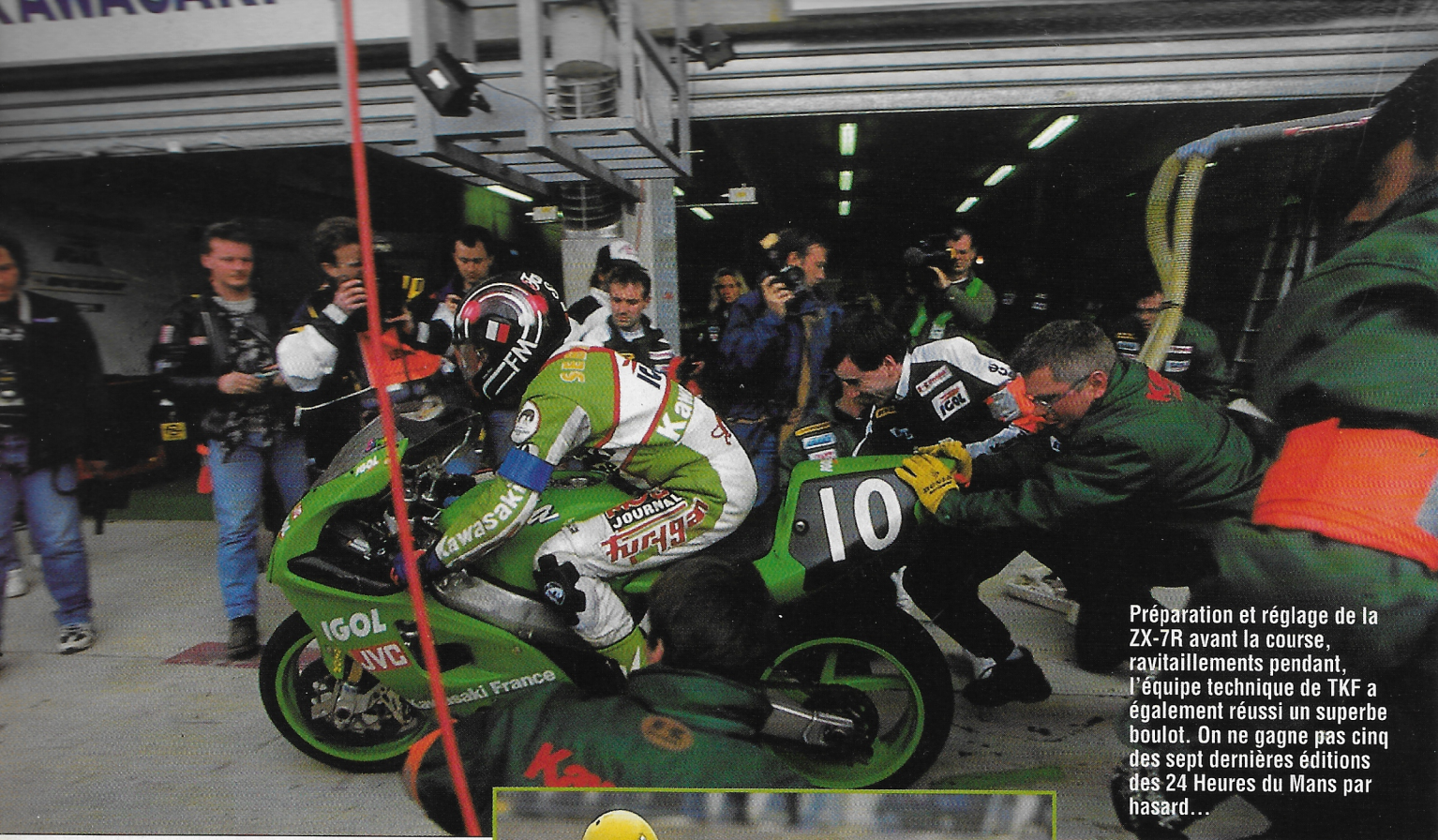
par Bertrand Sebilleau, photos
Bertrand Thiébault.

otes

inqueur

une petite pluie fine. J'y vais très prudemment et me fais dépasser dès le deuxième tour par Bon-tempi qui roule sans réserve, comme pour un tour chrono. Je le vois rentrer en glisse de l'arrière au freinage du Garage Vert, sur une piste aussi piégeuse, je trouve qu'il fait très (trop ?) fort et le laisse partir sans regret. Je signe quand même le deuxième temps de la séance à... trois secondes de Piergiorgio ! Mais bon, les essais chrono, c'est plus tard. Il semble que la pluie et surtout le froid ne veulent pas nous lâcher. Ça va pas être une course de lopettes. En attendant, les mécanos ont bien bossé car la moto est mieux et le trou à l'accélération a enfin disparu. C'est le dernier truc à changer qui en était responsable : la tresse électrique.

A peine le temps de manger, la deuxième séance libre se déroule sur une piste franchement mouillée puisqu'il pleut sans discontinuer depuis la première séance. Hormis un pneu avant qui refuse de chauffer et une suspension arrière trop dure, la moto va bien. Je suis tout de suite dans de bons temps. Je parviens dans mon sixième tour à négocier les dépassements sans trop perdre de temps et fais un tour plus rapide qui hélas se termine avant terme dans le deuxième virage des Esses Bleus. J'ai mis un peu plus d'angle et l'avant, désespérément froid, a décroché. La chute est sans gravité. On va essayer des pneus aux pavés retaillés pour essayer de faire monter la gomme en température. Solidaire, "Zyva" Coutelle se prend une pelle au raccordement avec la Suz n° 4, la n° 1 aussi, tandis que la Honda n° 3 préfère s'y mettre au freinage de la Chapelle. Et tandis que la pluie crépite sur le toit du mobile-home d'où je vous cause, je confirme qu'on n'est pas partis pour une course de tapettes. J'ai bien gazé lors de la première séance chrono. Deuxième temps des premiers pilotes à seulement ▶



Préparation et réglage de la ZX-7R avant la course, ravitaillements pendant, l'équipe technique de TKF a également réussi un superbe boulot. On ne gagne pas cinq des sept dernières éditions des 24 Heures du Mans par hasard...



En piste Comme Bertrand, Thierry Paillot disputait pour la première fois une course d'Endurance dans une équipe officielle. Malgré une épaule luxée quelques semaines auparavant, il a parfaitement roulé, héritant l'honneur de passer sous le drapeau à damier.

► trois dixièmes de la pole de Bon-tempi, il n'y a que Arnaud Van Denn Bossche à s'être immiscé entre nous deux avec la Suz n° 4 en profitant de la série moins mouillée des troisièmes pilotes. La suspension arrière assouplie au max est encore trop dure et le pneu avant ne chauffe toujours pas, même s'il est un poil mieux une fois retaillé. Le problème du pneu froid, c'est qu'il glisse beaucoup plus brutalement, ce qui rend le pilotage très piégeux. Mais apparemment, d'après les chronos, les autres ne sont pas mieux lotis que nous. Bon, je vous quitte, je dois me préparer pour la séance d'essais de nuit. On va régler les phares !

Ça y est, j'ai fait quelques ronds, mais je dois dire que je n'ai pas fait vraiment attention au réglage des phares. Il faut dire qu'au Mans, la piste est suffisamment éclairée pour y rouler sans éclairage. Mais Thierry qui a pris le relais s'est chargé du réglage. Ils annoncent encore de la pluie demain matin pour la deuxième séance chrono.

Bain de foule

Vendredi 17 avril. Réveil plus tardif (8 h 45), effectivement il pleut et il fait froid. Je roule toute la séance et, comme hier, fais le deuxième temps des premiers pilotes, mais ne parviens pas à améliorer à cause du froid. La Honda Daffix a trouvé des bons pneus chez Michelin qui

parviennent à chauffer malgré les conditions hivernales et colle un boulevard à tout le monde. Dans l'après-midi, je retourne à l'hôtel avec Jehan histoire de s'arsouiller au billard. Nous retournons au circuit pour la visite des stands par le public. Ils sont nombreux à se presser devant la 10 et la 11. Les appareils photos sont de sortie et nous signons billets ou programmes. Les encouragements fusent, ça fait chaud au cœur. Nous nous retrouvons à l'hôtel pour un dernier briefing au cours duquel nous mettons au point les derniers détails concernant le déroulement de la course.

Un petit combat de boxe sur Eurosport entre deux Anglais très teigneux pour me changer les idées et je m'endors sans stress pour sept bonnes heures.

Samedi 18 avril. Vous ne pouvez pas savoir comme ça fait du bien de voir le soleil après une semaine de flotte. On va enfin pouvoir rouler sur du sec ! On va avoir 24 heures pour s'éclater, je l'espère, sur piste sèche.

Une salade, un plat de pâtes et un yaourt à midi, il me reste encore une heure avant de me préparer. Je sens la tension monter, mais suis pour le moment étonnamment serein. Je vous raconterai la suite après mon premier relais.

Devant d'entrée

Là, je vous raconte mon début de course on ne peut plus à chaud, vu que je viens tout juste de tomber mon cuir. Ça s'est super-bien passé. Aucun stress, même si la tension est encore montée d'un cran, j'ai roulé à

ma main, sans forcer, sans fatigue et putain ce que ça fait du bien de rouler sur du sec ! Je me suis éclaté, j'ai essayé de rester très prudent lors des dépassements d'attardés, et pour éviter de me déconcentrer, j'ai augmenté légèrement de rythme vers le milieu de mon relais. Les deux Kawa en tête au premier ravitaillement, difficile de mieux démarrer la course. A plus tard, je vais me faire masser.

Je reprends la plume après mon troisième relais, le premier de nuit. Il a mal démarré puisque le ravitaillement sous pace-car nous a coûté un demi-tour. Du coup, je me suis retrouvé avec Piergiorgio. Une fois la piste réouverte, il m'a taxé au Raccordement. C'est la première fois sur ces 24 Heures que je me fais doubler. Ça a été sympa, car on s'est ensuite suivis un moment. A la faveur des dépassements, il a pris le large puis en fin de relais, je l'ai ramarré. J'ai roulé en 1'48/49 régulier, soit une seconde moins vite que de jour. Je commence aussi à sentir que les muscles ont bossé. Mais j'ai toujours la forme.

Il est 7 h 30. Je vous ai abandonnés cette nuit, mais le temps est tellement court entre deux relais. On se change, on mange un peu, puis c'est le massage des ostéos, Claude et Alexis. Et c'est déjà l'heure de retourner à la mine. Quand je dis la mine, c'est qu'avec la fatigue et les douleurs ►

► un peu partout, ça devient dur. Mais on se maintient, la moto pète toujours le feu et à part une patte de fixation de silencieux, on n'a pas eu une galère. Grâce à celles des Suz, on a maintenant six tours d'avance sur la Yam ou la Honda qui se tirent la bourre. J'ai eu un relais pénible cette nuit, le deuxième. Je n'ai pas pensé que l'humidité très importante de l'air allait occasionner de la buée sur mes lunettes. Je me suis fait quelques plans chauds du style rentrer aveugle d'un œil et flou de l'autre dans la rapide courbe du Musée. Du coup, pour éviter ça, j'ai ouvert ma visière dans chaque bout droit. J'avais les yeux explosés à la fin du relais à cause des courants d'air, mais j'y voyais mieux.

Mes deux coéquipiers, Thierry Paillot et Igor Jerman, assurent comme des bêtes. Thierry, qui a une expérience très réduite de la moto, aligne de très bon temps et Igor, qui débute en Endurance, a mis un peu de temps à entrer dans le rythme, mais à partir du milieu de la nuit, il a eu un déclic et depuis, il effectue des relais canon.

On passe en tête

8 h 45. Ça fait plus de dix-sept heures que notre Kawa n°10 est en deuxième position mais la chute d'un pilote qui a fauché la n°11 de Jehan vient de nous offrir la première place. C'est incroyable comme je suis serein. Je n'ai pas un battement de cœur, pas la moindre émotion.

Une bonne douche me redonne une pêche d'enfer malgré plus de vingt-cinq heures sans sommeil et une bonne dose de dépense physique. Parce que même si la moto est géniale, facile et hyper-efficace, il faut quand même s'en occuper sérieusement et tous les muscles reçoivent copieusement. Quand on vient de boucler le troisième ou le quatrième relais et que l'on a mal partout, on se demande comment on va faire pour continuer, surtout en pensant qu'on n'est pas encore à la moitié de la course. Mais après la pause, les douleurs se sont estompées et on repart presque tout neuf pour un nouveau relais qui, souvent, paraît plus facile que le précédent.

Je viens de me faire un relais très agréable qui est passé incroyablement vite. J'ai roulé quinze ou vingt tours dans la roue de Jehan, c'était vraiment super. Après quelques tours d'observation pour prendre mes

tage, histoire d'éviter tout risque d'accrochage, j'ai ensuite assuré le spectacle en lui collant à la roue arrière. Il paraît que Bourgeois était plutôt pâlot en bord de piste. Mais c'était vraiment sympa, d'autant qu'à pas mal d'endroits, nos trajectoires divergeaient et cela faisait un ballet de deux Kawa vertes qui devait être sympa à regarder.

Je viens de me faire environ deux heures sur la moto, car j'ai doublé mon relais. Je suis parti en slicks et il s'est mis à pleuvoir mais pas suffisamment pour vraiment mouiller la piste. J'ai attendu le dernier moment pour passer les pneus pluie pour éviter de les détruire prématurément. En fait, je n'ai anticipé mon retour normal au stand que de quelques tours et Bourgeois m'a demandé de repartir. J'étais particulièrement satisfait du choix de l'arrêt, car un tour de plus en slick aurait été très périlleux et aurait fait perdre

beaucoup de temps. Mais j'étais moins content quand, après qu'un concurrent a chuté devant moi au freinage de la Chapelle et m'a fait tirer droit, j'ai vu passer Bontempi à l'attaque maxi. Pourtant, la consigne pour éviter une lutte fratricide était claire : la moto devant à midi le restera jusqu'à la fin. J'étais d'autant plus furieux qu'un mauvais choix de pneus m'interdisait de lutter pour défendre ma place. J'ai donc assuré jusqu'à la fin de mon relais.

Bonheur

J'étais en train de ruminer dans mon camping-car quand on est venu me chercher pour m'annoncer que nous étions repassés en tête suite à un problème de collecteur d'échappement qui a obligé la 11 à repasser aux stands.

Il ne restait plus à Thierry qu'à assurer jusqu'au drapeau à damier, ce qu'il a fait magnifique-

ment, en serrant les fesses m'a-t-il avoué.

Là, alors que depuis le départ quelque chose me disait qu'on allait gagner, j'avoue que j'ai eu du mal à réaliser. Ça n'a pas été une explosion de joie, mais plutôt un bonheur, doux au départ et qui progresse lentement mais sûrement. Devant les caméras, je n'arrive plus à réunir mes pensées, à trouver mes mots. Sur le podium, c'est un émerveillement devant tant de gens massés à nous acclamer. Quel bonheur, je vis un conte de fées, un truc qui pour l'instant me dépasse complètement. J'espère que l'équipe qui a fait un boulot fantastique vit la même chose que moi, de façon aussi intense. Demain, je réaliserai sûrement un peu plus, mais moins qu'après-demain. Un truc aussi fort, ça a beau avoir un goût exquis, la légèreté d'une plume et la saveur d'un mérite récompensé, ça ne se digère pas en cinq minutes. ■



Face aux fans Le podium, enfin. De gauche à droite, on reconnaît Jehan d'Orgeix (au micro), Christian Bourgeois, Thierry Paillot, Igor Jerman, Bertrand, Jean-Pierre Jeandat et Christer Lindholm. Ils sont acclamés par des milliers de personnes massées dans la voie des stands.



Merci à vous tous !

Pas loin d'une centaine de coups de fil, une pile de fax épaisse comme ça, des courriers à user le dos du facteur, des e-mails (courriers électroniques) venus des quatre coins du monde, une messagerie vocale saturée, des poignées de mains toutes plus chaleureuses et sincères les unes que les autres... Du fond du cœur, merci ! Merci à tous ceux qui, lecteurs de *Moto Journal* en tête, relations professionnelles ou familiales, copains, sponsors, amis, ont souhaité partager avec mes coéquipiers Thierry Paillot et Igor Jerman la joie de cette victoire d'équipe aux 24 Heures du Mans.

Je n'aurai hélas pas le temps de répondre personnellement à chacun... J'aimerais donc profiter de ces quelques lignes pour tous ici vous remercier de nouveau pour votre soutien, vos encouragements (même à 270 km/h dans la ligne droite, je vous ai vus debout dans les tribunes !) et vos bravos sous le podium !

A bientôt sur les épreuves du championnat du monde d'Endurance, du championnat de France Open Superbike et, bien sûr, sur la route comme dans les pages de *Moto Journal* !

En début de semaine dernière, les messages de félicitations ont afflué au journal. Comme ce dessin de Sébastien Arputzo, 14 ans, un fan de Kawa et de Fast Sebil'.

Samedi 15 h Bertrand Sebileau prend le départ des 24 Heures du Mans sur une des meilleures machines du plateau, au sein du team le mieux organisé et avec deux coéquipiers rapides et sans faille, le Français Thierry Paillot et le Slovène Igor Jerman.

Nuit de samedi à dimanche Fast Sebil' réussit à éviter tous les pièges classiques des pistes d'Endurance de nuit, les traînées d'huile et les grappes d'attardés frigorifiés.

Dimanche 8 h 05 la Kawasaki de tête, alors pilotée par d'Orgeix, est impliquée dans une chute collective. Le temps qu'elle perd à être réparée aux stands permet à la Kawasaki de Sebileau et de ses coéquipiers de passer en tête.

Dimanche 11 h Christian Bourgeois, le team-manager de Kawasaki France décide de figer le classement de ses motos jusqu'à l'arrivée pour éviter une lutte fratricide qui risquerait de tout faire perdre. La voie de la victoire est définitivement ouverte pour Fast Sebil'.

Dimanche 15 h Thierry Paillot franchit en tête la ligne d'arrivée des 24 Heures avec un tour d'avance sur l'autre Kawasaki officielle. Bertrand Sebileau devient ainsi le premier journaliste au monde à remporter une épreuve de l'envergure des 24 Heures du Mans. A *Moto Journal*, nous sommes tous très fiers de partager sa joie. Et dire que Sebil' est le plus lent de la rédac !



Journée pour

e MJ gagne les 24 Heures du Mans



**"Fast"
Sebil'**