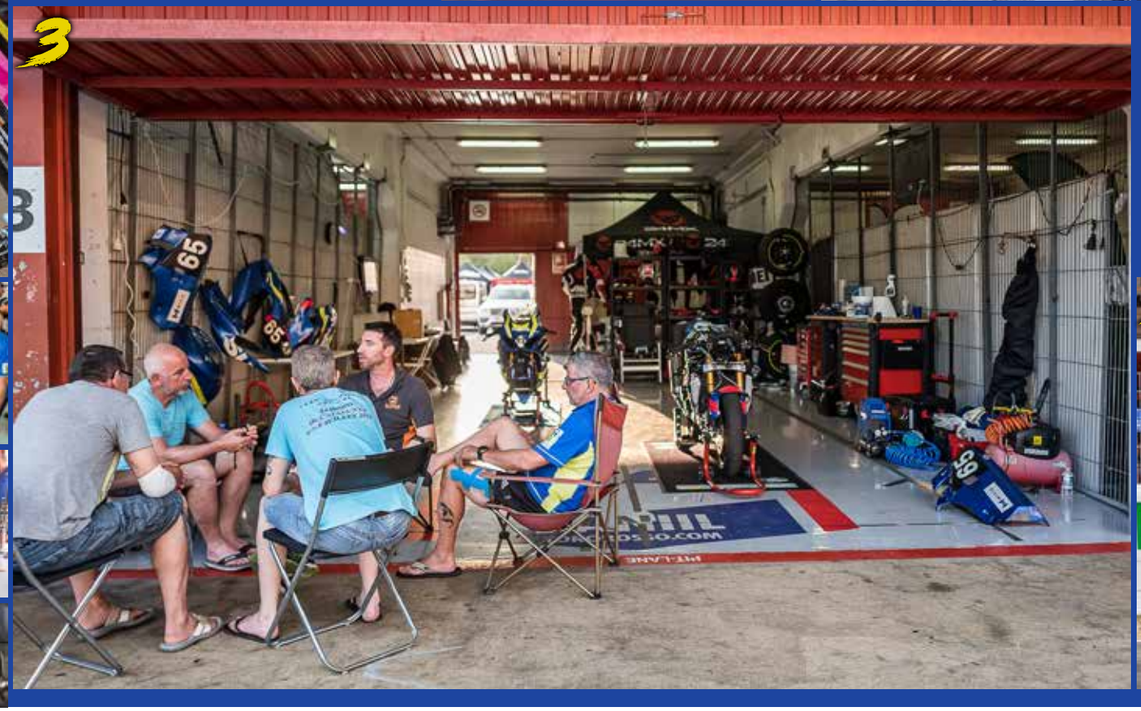
LA PAPY TEAM FAIT DE LA RÉSISTANCE

Pour les seniors, la période estivale rime habituellement avec farniente, belotte et pétanque sous les platanes. Pas pour un quatuor de Nantais qui s'est engagée aux 24h de Barcelone 2019 au guidon d'une Suzuki GSX-R 1000. L'équipage de 215 ans d'âge a même réussi l'exploit de se classer 32e sur 56. Comme quoi, on peut rester (très) actif après la cinquantaine.

Par Thierry Butzbach, photos TB

ATorrum quia dis raestiae reptatquas dolo tumquae. Onsentiissum conem aliquo volorpos repedia con pere, que cupienest, quo elestio officia nonsequod quam, volo quodit, quist undis sequam lam ressenime parios.

1. Magnihit alitate nobit, omnis ventotatiae. Les aut re pero quidell anihilitiant volorrum, sinulpa dolupta tatur, conempo repudiscidi aut por ant es nusdaesto ius ducimincto eumqui ditatini nectis acitiore, omnienis digendia et harum necte quodita ssequid que rat qui aut quibeatur mintiunt ex exped qui ut que pori occulliqui dolorrum et officabo. 2. Ed quat a voloremquam fuga. As apienit laborum volorerum eos saeperum eseditatur, sequ[illegible]scia quid unt eum ne plis vit que non esto eum venecte stecte dolor se pa ducipidenest eos re voluptist alit que voluptis niam re dolest delitio blacessus. 3. Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem num cuptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores



4. Magnihit alitate nobit, omnis ventotatiae. Les aut re pero quidell anihilitiant volorrum, sinulpa dolupta tatur, conempo repudiscidi aut por ant es nusdaesto. 5. Ed quat a voloremquam fuga. As apienit laborum volorerum eos saeperum eseditatur, sequ[illegible]a quid unt eum ne plis vit que non esto eum [illegible]ecte stecte dolor se pa ducipidenes..6. Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem num cuptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores

Un dicton veut que passé 50 ans, quand tu te réveilles et que tu n'as mal nulle part, c'est que tu es mort. C'est sans doute pour se prouver qu'ils étaient bel et bien en vie que Norbert Le Menelec (54 ans), Jean-Marc Troussicot (55 ans), Didier Blanloeil (55 ans) et Bertrand Hincourt (51 ans) se sont engagés l'an passé aux 24h de Barcelone. Mieux, cette « Papy team » a réussi l'exploit de terminer 32e sur 53 équipes engagées. Pas mal pour un équipage de purs pilotes amateurs ayant largement dépassé la cinquantaine… Certes, l'endurance espagnole ne figure pas au calendrier officiel du championnat du monde. Mais le niveau de pilotage de cette course internationale est d'autant plus relevé que l'épreuve a valeur de qualification pour les prétendants au Saint Graal de l'endurance motos que sont les 24h du Mans et le Bol d'Or.

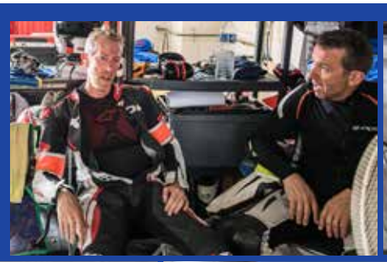
AU RÉGIME

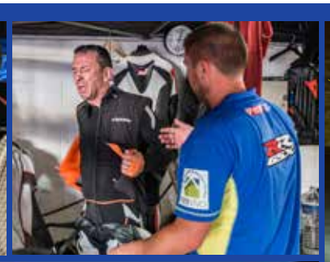
Il est midi pile ce dimanche 7 juillet 2019 lorsque Jean-Marc Troussicot exulte sous son casque en passant enfin sous le drapeau à damier du circuit de Catalunya. Depuis quelques tours, toute l'équipe nantaise du 2V-Racing se presse sur le muret du circuit pour attendre son pilote et fêter comme il se doit l'heureux dénouement d'une épopée dont la genèse remonte à 2018. Cette année-là, Norbert Le Menelec avait déjà embarqué les membres de son club du 2V-Racing à participer aux 24h de Barcelone. Aux côtés de Sam Gilles et de Guillaume Vivien, deux pilotes chevronnés, cette première participation s'était soldée par une 13e place finale sur 56 équipages. Un coup de maître pour une première ! Surtout pour un débutant, ou presque. En effet, Norbert n'a découvert la piste que tardivement, à l'âge de 44 ans. Mais comme il ne sait rien faire à moitié, il a plongé sans retenue, allant jusqu'à rouler plus de 30 week-ends par an les premières saisons de pratique. Après une grosse chute survenue à Saintonge en 2015, il privilégiait depuis les roulages sur les beaux circuits (Mugello, Valence, Portimao,…) tout en nourrissant le rêve secret de participer à une « vraie » course d'endurance. Après cette première expérience réussie, Norbert a voulu aller plus loin et associer ses amis. « *La première participation aux 24h de Barcelone fut un défi pour le pilote amateur que je suis ; la seconde fut un prétexte pour partager l'aventure avec mes amis* », rapporte l'intéressé. « *On a tous dit banco car c'est un rêve de gosse de participer à une course de 24h* », confie Bertrand. La Papy team était née. Le challenge prend forme dès l'automne. Pendant tout l'hiver, les pilotes vont s'entraîner d'arrache-pied pour perdre quelques kilos et retrouver leur condition physique d'antan. Pendant ce temps-là, Florian Nizery et Raphaël Raffin, du Village Motos de Nantes, passent tout leur temps libre à préparer la Suzuki GSXR 1000 pour la mettre en configuration « endurance ». De leurs côtés, Samuel T[illegible]d et Frédéric Lenouvel organisent toute la logistique. Les choses s'accélèrent dans les dernières semaines, jusqu'aux derniers jours où c'est en pleine effervescence que se font les derniers préparatifs. C'est qu'il en faut du matériel et des hommes pour une course d'endurance qui fait le tour du cadran. Mécaniciens, ravitailleurs, panneauteurs, cuisiniers, kinés,… : la liste de

Ra pos essi tenis es eum aut faccus pelistotat vole is volorro et quiam aut pos dolorro exceptaquam il idi sit et enihill uptatis quatia abora sinveli genimus

postes à attribuer est longue comme un jour sans pain. « *Nous étions 25 le mercredi pour les essais, mais plus de 50 le samedi midi avant le départ de la course* », souligne Frédéric, le team manager. Pour reconnaître le circuit et préparer les organismes, deux séances d'essais avaient été organisées au préalable. L'occasion, pour Bertrand, habitué aux légers 2-temps, de se familiariser avec la grosse Gex' ; et pour Jean-Marc de se rassurer sur son niveau sportif : avec des tours chronos réguliers en 1'04/1'05, la

1. Magnihit alitate nobit, omnis ventotatiae. Les aut re pero quidell anihilitiant volorrum, sinulpa dolupta tatur, conempo repudiscidi aut por ant es nusdaesto ius ducimincto eumqui ditatini nectis acitiore, omnienis digendia et harum necte quodita ssequid que rat qui aut quibeatur mintiunt ex exped qui ut que pori occulliqui dolorrum et officabo. **2.** Ed quat a voloremquam fuga. As apienit laborum volorerum eos saeperum eseditatur, sequamuscia quid unt eum ne plis vit que non esto eum venecte stecte dolor se pa ducipidenest eos re voluptist alit que voluptis niam re dolest delitio blacessus.**3.** Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem num cuptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores





4. Magnihit alitate nobit, omnis ventotatiae. Les aut re pero quidell anihilitiant volorrum, sinulpa dolupta tatur, conempo repudiscidi aut por ant es nusdaesto ius ducimincto eumqui ditatini nectis acitiore, omnienis digendia et harum necte quodita ssequid que rat qui aut quibeatur mintiunt ex exped qui ut que pori occulliqui dolorrum et officabo. **5.** Ed quat a voloremquam fuga. As apienit laborum volorerum eos saeperum eseditatur, sequamuscia quid unt eum ne plis vit que non esto eum venecte stecte dolor se pa ducipidenest eos re voluptist alit que voluptis niam re dolest delitio blacessus.**6.** Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem num cuptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores

qualification (impérativement en moins de 1'06) semblait à portée d'accélérateur.

READY TO RACE

Les premiers essais libres du mercredi doivent être l'occasion de faire le point et de confirmer les sensations. On est loin du compte. Après seulement six ans de roulage, Didier ne se sent pas prêt : il a chuté à l'entraînement au Mans deux mois plus tôt, s'est fait opérer d'une fracture de la clavicule droite et n'a pu reprendre le guidon que trois semaines auparavant… avant qu'une nouvelle chute en VTT l'oblige à immobiliser son bras gauche. De son côté, Jean-Marc se met la pression et stresse de ne pas réussir à réaliser les chronos minimas. Il assurera finalement sa qualification à l'issu d'un run express de quatre tours où il donnera tout. L'équipe est heureuse : les quatre membres de la Papy team rouleront bien ensemble. L'Histoire peut commencer. Viennent les essais de nuit. « *Norbert m'avait dit qu'on y voyait très bien, mais pour ma première sortie c'était le noir complet… Le circuit avait oublié d'allumer les projecteurs !* », se rappelle Jean-Marc.

Norbert est le plus expérimenté, c'est donc lui qui prendra le départ. En une heure de temps, il passe de la 46e à la 36e place. Didier le remplace au guidon mais peine à descendre de la moto et reste tétanisé pendant vingt minutes après son premier relais… « *Il était tellement mal qu'il a fallu le porter dans le box pour l'installer sur une chaise ! Là, tout le monde doutait et on s'est dit que c'était pas gagné* », se souvient Fred. Finalement, Didier récupèrera et gérera bien sa fatigue tout au long de la course. À 18h, nouvelle alerte suite à une chute sans gravité de Norbert : « *J'ai perdu l'avant dans le droite rapide qui suit la ligne droite des stands. J'ai fait des roulé-boulé et la moto a fait plusieurs tonneaux. Par miracle je n'ai pas été blessé et j'ai réussi à ramener la Suz' dans les stands.* » Alors que toute l'équipe l'attend sur la pit-lane, le facétieux Norbert arrive par l'arrière du box. Heureusement, la moto n'est pas trop mal en point et les mécanos réussissent à la remettre en ordre de marche en moins de 20 minutes.

Ra pos essi tenis es eum aut faccus pelistotat volo is volorro et quiam aut pos dolorro exceptaquam ilidi sit et enihill uptatis quatia abora sinveli genimus mil molorro que pos es

DU BURN, DES LARMES ET DE LA SUEUR

« Après cet épisode, on a compris qu'il ne pouvait rien nous arriver, qu'une bonne étoile veillait sur la Papys team et qu'on allait terminer la course », confie Samuel. Presque. Car suite à cette intervention, le réservoir a été changé et un souci de connexion engendrera une panne électrique qui contraindra Bertrand puis Didier à pousser la moto pendant 20 minutes sous 45° degré. Not failure, just adventure.

Après un tour d'horloge pendant lequel toute l'équipe s'adapte pour que les moments de doute ne durent pas, en particulier lors du court épisode pluvieux survenu

RUN AROUND THE CLOCK

1. Magnihit alitate nobit, omnis ventotatiae. Les aut re pero quidell anihilitiant volorrum, sinulpa dolupta tatur, conempo repudiscidi aut por ant es nusdaesto ius ducimincto eumqui ditatini nectis acitiore, omnienis digendia et harum necte quodita ssequid que rat qui aut quibeatur mintiunt ex exped qui ut que pori occulliqui dolorrum et officabo. **2.** Ed quat a voloremquam fuga. As apienit laborum volorerum eos saeperum eseditatur, sequamuscia quid unt eum ne plis vit que non esto eum venecte stecte dolor se pa ducipidenest eos re vol[illegible]alit que voluptis niam re dolest delitio blacessus.**3.** Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem [illegible]uptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores. **4.** Hilliti oresequi qui aut qui natem esciatem num cuptum fugiamus doluptatur suntiae disitati corro et laniatis et dis sinverum faciendantis sequam, omnihilit aut quam, ullorum qui officit aquiaes andit liquo ius accabores

subrepticement dans la nuit, l'heure de la délivrance approche. Didier passe le guidon à Jean-Marc qui assure le dernier relais avant d'être accueilli par toute l'équipe soudée sur la ligne d'arrivée. La libération prendra la forme d'un long burn qui enfumera la piste… et fera couler des larmes d'émotion. Car ce qui reste de cette histoire se résume par un grand sentiment d'aventure fraternelle. Et la sensation que, soudée et en équipe autour d'un projet commun, les hommes savent trouver des ressources incroyables. Y compris quand on est quinqua et que l'on a parfois mal quelque part en se levant le matin… ※