

La petite clé qui a sauvé la grosse anglaise

Les choses avaient pourtant bien commencé : soleil radieux, bonne ambiance, les anciens copains et de nouvelles rencontres forts sympathiques. Les machines étaient prêtes à prendre la piste le samedi matin à la première heure après un passage au contrôle technique qui ne fut qu'une formalité.

Même notre anglophile national, le père Gérard, était prêt ; lui qui l'année dernière, lors de la même rencontre, avait cassé le moteur de sa BSA 1938. Un obstiné, le grand Gérard.

Samedi matin, Philippe et moi nous retrouvons en pré-grille au milieu des F2 et autres bombinettes à quatre cylindres. Il y a dû y avoir une erreur ! Katapult a beau pousser assez fort et nous, nous débrouiller pas trop mal, on va avoir du mal à suivre le rythme.

On se regarde, on discute. On la fait ou on ne la fait pas ?

Bof, on verra bien si on joue les chicanes mobiles. On pourra toujours demander à changer de groupe le cas échéant. Le plus drôle c'est qu'un équipage de d'jeuns en F2 se trouve dans le groupe de vintages...

Première séance pour retrouver ses repères et se remettre dans le bain. On se fait dépasser de tous les côtés par les missiles sans arriver à accrocher qui que ce soit. Même pas drôle ! On finit quand même par recoller au cul d'un side pour se bastonner un peu mais dans le feu de l'action, on ne voit pas arriver une machine motorisée par un TZ. Il essaye de nous faire l'extérieur alors qu'on occupe déjà une bonne partie de la piste. Je le vois arriver et je me dis que ça va être chaud. Il renonce au dernier moment pour nous reprendre en sortie de courbe. Bon ... on n'est clairement pas à notre place dans ce groupe. On découvrira plus tard que le dépassement a été bien plus que limite puisque le TZ nous a mis une estafilade longue comme mon bras dans le carénage ! On finira par échanger de groupe avec les deux d'jeuns et ça ira beaucoup mieux pour tout le monde.

La CB350 a tourné comme une horloge. Ma pilote chérie s'est bien amusée et a progressé durant tout le W-E. Un an pour arriver à fiabiliser le moteur, quand même !

Maintenant, on va attaquer la partie cycle. On va en faire quelque chose d'acceptable de cette « coccinelle ».

« Et alors, elle est où la grosse anglaise avec sa petite clé » me direz-vous ?

Patience, patience, ça vient.

Je vous passe les anecdotes les moins agréables du samedi : un malaise en pré-grille, un autre pilote qui part en ambulance suite à un crash et deux autres avec l'hélico du SAMU. On fait un métier dangereux quand même.

Mais lors de la dernière séance du samedi la BSA (la grosse anglaise du titre) commence à avoir des problèmes d'embrayage : plus moyen de passer la seconde. En fait la vitesse passe mais l'embrayage ne fait plus son office et glisse. Ni une, ni deux, Gérard démonte. Bilan : y aurait eu comme un oubli à l'atelier et une rondelle frein n'aurait pas été repliée. Le responsable sera roué en place de Grève !

Remontage et essai : un coup ça fonctionne, un coup ça fonctionne pas !

Fuckingbullshitdemerdasse !

Le Grand se jette sur sa caisse à outils au pas impérial (les outils, pas le Grand). Y a pas le choix, faut démonter la cloche d'embrayage. Mauvaise surprise : clavette cassée et axe de boîte bien abimés !

Et que croyez-vous qu'il advint à pas d'heure le soir ?

Gérard s'en alla parcourir le paddock des copains à la recherche d'une hypothétique clavette que jamais il ne trouva. Par contre il revint avec une clé Allen (celle du titre) et une disqueuse. Je me demande toujours qui peut emmener ce genre d'outils sur un paddock ... mais bon.

Brèfle, le Grand travailla tant et si (scie ?) bien que la petite clé se transforma en clavette au milieu des étincelles et, vers minuit, la grosse anglaise fut remontée.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, la BSA a tourné tout le dimanche sans aucun souci.

Maintenant, si vous avez un axe de boîte de BSA, je connais quelqu'un que ça pourrait intéresser.

Manu, un singe en été

21 septembre 2012

