

«T'en as du barda!»

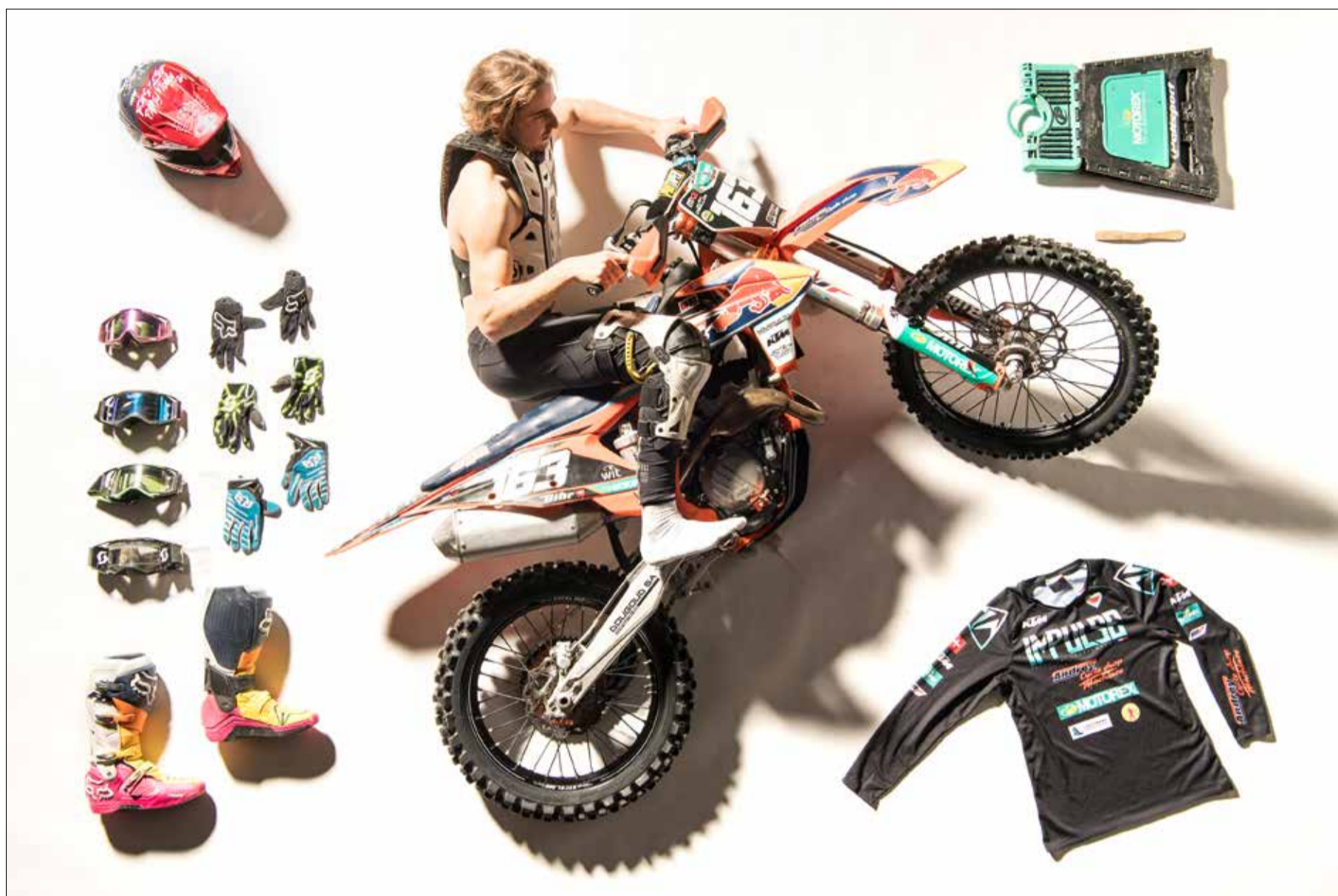
met à plat l'athlète et son matériel, un allié essentiel derrière toute performance sportive.

/// La série d'hiver de *La Gruyère* se penche sur l'équipement des sportifs régionaux.

/// Léo Deillon s'est équipé pour changer de catégorie.

/// Et l'entretien de son matériel est souvent compliqué par la boue.

PHOTOS ANTOINE VULLIQUID ET JEAN-BAPTISTE MOREL



Un garage entier pour tout ranger

MÉLANIE GOBET

MOTOCROSS. Cela n'a rien d'un secret de polichinelle, mais pour stocker et déplacer du matériel de motocross, il faut de la place. Alors le jeune pilote domicilié à La Joux Léo Deillon a dû mettre les moyens pour grimper les échelons dans le championnat fribourgeois: garage, bus et même caravane. A l'aube de sa première saison sur le circuit national, le pilote de 22 ans nous livre les dessous de son équipement, entre mécanique et spatule à rôtis.

Comment fais-tu pour ranger tout ce matériel?

Avec ma copine, nous avons un garage avec notre appartement. Mais il n'y a pas de voiture dedans, il est entièrement dédié à la moto. Sinon j'ai acheté un bus équipé pour tout déplacer – c'est d'ailleurs ma voiture de tous les jours – et aussi une caravane pour dormir sur place lors des entraînements ou compétition.

Comment est choisi l'équipement?

Cette année, il dépend beaucoup de mes sponsors. Mais sinon, c'est purement esthétique. Pour le maillot par exemple, le prix ne m'arrête pas vraiment si j'en trouve un beau. Cela peut aller jusqu'à 450 francs. J'aime bien avoir quelques touches de rose, cela change un peu. Pour le casque, j'opte pour la sécurité en investissant dans du haut de gamme.

Comment faut-il en prendre soin?

Il faut tout laver après chaque roulage à cause de la boue. Ce qui signifie au minimum une fois par semaine. J'ai tout ce qu'il faut chez moi pour le faire. Cela fait partie du jeu...

As-tu déjà oublié du matériel pour une compétition?

Oui, même si je contrôle au moins cinq fois si tout y est. Les jours avant les courses c'est toujours le stress. J'ai des listes, mais c'est classique, on arrive toujours à casser la pièce

qu'on n'a pas pris à double. Cela s'est déjà passé avec la chaîne, je l'ai brisée et ma week-end était terminé...

Un objet inutilisé?

Un protège-cou. Je sais que cela peut sauver la vie sur des grosses chutes, mais sur des plus petites il peut casser la clavicle notamment. Et je ne me sens vraiment pas à l'aise de rouler avec.



«T'EN AS DU BARDA!» (6/8) ...AVEC LÉO DEILLON

Un élément secret?

La spatule à rôtis, sans hésiter. Elle est aussi improbable qu'indispensable, car nous l'avons tous. Je l'utilise pour racle la moto quand il y a trop de boue dessus, entre deux séances. C'est le truc à ne pas oublier, car

elle devient difficile à maîtriser avec 50 kilos de plus. J'ai un kärcher aussi, mais je ne le prends pas à chaque entraînement.

Un porte-bonheur?

J'ai une petite montre bleue d'enfant accrochée à mon guidon. Je l'ai simplement trouvée un jour et je l'ai gardée. C'est mon grigri. Elle m'indique juste combien de temps j'ai roulé.

aider le pilote à moins devoir donner de sa personne. Cela soulage. Les miennes, je les règle plutôt dures, je préfère.

Ta plus grosse casse?

J'ai noyé un moteur en Italie lors d'un entraînement il y a trois ans. Je ne sais pas pourquoi ils aiment mettre de l'eau à côté des pistes (*rives*). J'ai fini dedans et le moteur a pris l'eau, en plus du sable qui s'y est infiltré. Il était foutu.

La plus belle évolution concernant le matériel?

Les protections et notamment les genouillères ou «orthèses», qui protègent les ligaments. Je connais peu de pilotes qui n'ont pas de problèmes de genoux!

Un objet qui pourrait révolutionner le motocross?

Des lunettes qui se lavent toutes seules! Il existe des *tear-off*, des sortes de petits écrans transparents que nous pouvons arracher en roulant, parce

qu'après un tour nous ne voyons déjà plus rien. Mais ce n'est pas automatique.

La part du matériel dans le succès?

Evidemment que la moto joue un grand rôle. Mais quel qu'un qui roule fort peut le faire avec n'importe laquelle. Je dirais 30% pour la moto et 70% pour la technique du pilote. ■

Première saison en national

Fils d'un passionné de motocross, Léo Deillon n'a commencé à rouler sur les pistes en compétition qu'à l'âge de 18 ans. Lors de sa troisième saison dans le championnat fribourgeois (soit la dernière édition, en 2019), le pensionnaire du Motoclub de la Gruyère a décroché le troisième rang. Une progression rapide qui l'a convaincu de franchir le cap vers les compétitions nationales (catégorie 250 litres) cette année, malgré l'absence de courses en 2020.

«Ça ne rigole plus, lance le Glânois. J'ai la chance d'avoir fait la connaissance de Yoann Rouiller (n.d.r.: domicilié à La Verrerie), qui se lancera en même temps que moi et avec qui je m'entraîne tout le temps.» Mordu, le duo roule tous les week-ends en Suisse ou à l'étranger. L'objectif de ce changement de catégorie? «Les manches sont plus longues et les sauts plus gros. Un top 10 serait déjà bien», juge le pilote. Avant de rêver à plus grand: «Pourquoi ne pas rouler devant un jour?» MEG

L'objet indispensable: la moto

Léo Deillon se souvient parfaitement de sa première moto. Une Kawasaki (85 cm³) de 1999. Il avait 13 ans et c'est son père, mécanicien, qui lui l'a proposée, en lui demandant s'il voulait faire du motocross. «J'ai évidemment dit oui, se souvient-il. Mais j'étais nul et je ne faisais que tomber.» Neuf ans plus tard, son bolide n'a plus rien à voir. La KTM SX-F 250 avec laquelle il a roulé en 2020, est «l'une des meilleures du marché. J'ai de la chance de pouvoir compter sur le papa de ma copine, qui a un garage et je peux payer par tranches.» Car pour s'offrir une telle machine il faut déboursier environ

13000 francs. Un investissement nécessaire pour pouvoir rivaliser avec les meilleurs sur les pistes de motocross helvétiques. «Le rapport poids/puissance, c'est le plus important, avec les suspensions», détaille Léo Deillon.

Charpentier de métier, le Glânois est entouré de passionnés, qui l'aident à ajuster les détails mécaniques de son bolide. Un réglage propre à sa conduite? «J'ai des cale-pieds avec des grandes piques pour mieux tenir. Sinon, ce sont les pièces d'origine. Il est possible d'envoyer des moteurs en préparation, mais c'est hors de prix.»

Quand on possède une moto de ce type et qu'on va rouler dans la boue avec, cela exige de nombreuses sessions d'entretien, hors des pistes. Une à deux heures après chaque séance pour la nettoyer, graisser les roulements et contrôler certaines pièces. Et, contrairement à une voiture, l'usure ne se mesure pas en kilomètres, mais en heures. «Avec celle de 2020, j'arrive à 70 heures. C'est le moment de la «refaire», notamment le moteur, et ensuite je la vends.» Parce que dans peu de temps, dès que les beaux jours seront de retour, Léo Deillon s'envolera sur le modèle de 2021. MEG

