



Bonjour à tous,

A nouveau des sponsors viennent de se joindre au projet.

Le conseil immobilier **L'Appartement** (75), déjà présent il y a deux ans a renouvelé son aide.

Un nouveau sponsor a également décidé de soutenir mon projet : la société **CAPINFO** (54 et 67).

Comme je l'ai annoncé dans la newsletter précédente, j'ai déjà pu confirmer ma participation et régler les frais d'inscription à l'organisation ainsi que les frais de location des matériels obligatoires pour la navigation et la sécurité: GPS, système de suivi par satellite et balise.

Mais le budget n'est toutefois pas encore totalement couvert et je continue de chercher de nouveaux partenaires.

**Un grand merci aux sponsors qui ont d'ores et déjà apporté leur aide !**



L'organisation est en train de terminer les « reconnaissances » du tracé de chaque spéciale.

Vous pourrez en retrouver un descriptif dans les communiqués de presse sur le site du rallye (lien dans la rubrique « La communication de l'organisation » ci-après).

Au programme, du sable, beaucoup de sable...



Du sable porteur



Des dunes faciles, mais parfois trompeuses...  
Les « barkane »



Des dunes « cathédrales »



Des pistes de sable historiques, tracées par les  
Anglais à l'entre deux guerre



## La communication de l'organisation JVD

Vous pouvez retrouver ici tous les **communiqués de presse** de l'organisation  
<http://www.pharaonsrally.com/fr/presse/communiques-de-presse/>

Vous voulez suivre les « **reco** » et connaître en avant première le profil des étapes ?  
 Alors suivez ce lien <http://www.pharaonsrally.com/fr/rally/news/>



## Quelques échos des « reco » du parcours 2012

Les « reco » sont l'abréviation de « reconnaissance ». C'est pendant ces « reco » que vont être définis le tracé de chaque étape, l'emplacement des CP (« contrôles de passage »), des « way points masqués » et donc de l'ensemble du road-book.

Le tracé – toujours différent - du rallye est maintenant terminé.

A priori la **première étape**, au départ des **pyramides de Giza**, sera une étape de **mise en jambes**: du roulant avec juste assez de difficultés (« dangers niveau 2 ») et franchissements de dunes pour ralentir le rythme !

Alors que la **deuxième étape** fera 332 kms, les **dunes « cathédrales »** apparaîtront lors de la **troisième étape** (426 kms), les plus impressionnantes d'Egypte semble-t-il...

Très peu d'informations sur la **quatrième étape** (kilométrage ?) si ce n'est que les **dunes** y sont annoncées très moles et donc « **extrêmement difficiles** »...

La **cinquième étape** proposera des terrains très variés.

D'abord de très hautes dunes suivies de pistes rapides. Cette étape longue de 405 kms permettra aussi de **naviguer au cap** sur de longues portions hors pistes.

Enfin, la **sixième étape** sera également variée : des pierres et du hors piste où il sera impératif de garder le cap. Puis ce sera un passage de **dunes « barkane »** avant de retrouver de nombreuses pistes pour retourner au Caire !

| PAGE     | ETAPE     | NO BRANCHE - JOUR                              | KM ETAPE | KM SECTION | TEMPS MAXI |
|----------|-----------|--|----------|------------|------------|
| 39       |           |  | 629,96   | 428,54     | 17h00      |
|          |           | SECTION SELECTIF N° 5                          |          |            |            |
| KM TOTAL | DIRECTION | OBSERVATION                                    |          |            |            |
| 603.35   |           | PP  SUR 1 KM                                   |          |            |            |
| 0.68     |           |  |          |            |            |
| 610.01   |           | P// DE G                                       |          |            |            |
| 6.66     |           |  |          |            |            |
| 611.48   |           | !  OVER BY NBX P// CAP 295-210                 |          |            |            |
| 1.47     |           |  |          |            |            |
| 613.91   |           | P// VESER POINTE DE LA MONTAGNE DEVANT CAP 290 |          |            |            |
| 2.43     |           |  |          |            |            |
| 614.77   |           | ! EMPERIE SUR PP                               |          |            |            |
| 0.86     |           |  |          |            |            |

Amicalement,

Frédéric Millet  
06 81 08 43 00  
www.desertica.fr  
www.pharaonsrally.com



## Les sponsors



*Activité de mécanique générale et de mécanique de précision. La société PRIME est située dans les Vosges (La Bresse).*

## BEUCHOT MOTO

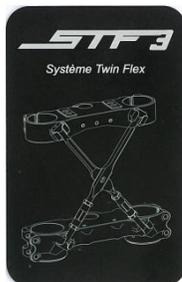
*Mécanicien spécialisé moto.*

*Thierry a refait le moteur de la moto en y mettant tout son cœur et surtout son talent. La société Beuchot Moto est située dans les Vosges (Eloyes).*



*Concessionnaire moto, spécialisé tout terrain.*

*La société Moto-Store est située dans les Vosges (Eloyes).*



*Conception et création de pièces de haute technologie à destination de la compétition moto. Le système « Twin Flex » est un brevet de la société STEF3. Elle est installée dans les Vosges (Thaon-les-Vosges).*



*Société Européenne De Recouvrement Et d'Encaissement (Bourges).*



*Société installée à L'hôpital spécialisée dans les activités de menuiserie de bureaux et magasins destinés aux particuliers et professionnels (Cuisines, bibliothèques, placards, comptoirs, mobilier sur mesure, habillages muraux, cloisons amovibles).*



*La société TAVU Publicité dans les Vosges (Saint Nabord) est spécialisée en enseignes lumineuses, panneaux, signalétique et adhésifs publicitaires va réaliser les autocollants, afin que l'ensemble des marques des sponsors soient visibles sur la moto.*



*Conseil, vente, déploiement, assistance et formation, la société CAPINFO (Nancy et Strasbourg) couvre l'ensemble des métiers de l'informatique.*

**L'Appartement**

*Conseil Immobilier à Paris.*

## Juin 2011: Reconstruction de la moto

Maintenant que les pièces principales sont remontées, je m'attaque à l'électricité.

Rien à réparer, l'ensemble du câblage électrique est en parfait état malgré les 6000 kms jusqu'à Dakar. Après la vérification de toutes les connexions je fais des changements pour les nouveaux matériels de navigation et de suivi par satellite. Cela m'oblige en fait à apporter beaucoup de modifications. La pose du système Iritrack (suivi satellite et détection d'accidents) m'oblige à revoir en grande partie l'installation électrique à l'avant de la moto. C'est finalement ce qui me prendra le plus de temps dans son remontage.



Tous les câbles sont à repositionner. J'essaie plusieurs solutions pour m'assurer qu'aucun câble ne vienne frotter ou se pincer.



Je passe donc les câbles en les fixant temporairement avec des petits colliers plastique/métal. Cela permet de replacer les câbles à volonté jusqu'à ce que cela soit parfaitement réglé. N'étant pas électricien, j'essaie de soigner cette partie car je me vois mal faire du dépannage en plein désert !

Quelques kilomètres de tout terrain permettront de valider l'installation. Il faudra quand même que je m'y reprenne à plusieurs fois...

J'en profite aussi pour simplifier et améliorer l'éclairage avant.

En lieu et place d'un phare à décharge (feu « xénon », 35 watts) et d'un phare halogène (60 watts), j'installe 2 phares à LED. Leur consommation est de 10 watts chacun mais ils restituent chacun – en terme d'éclairage - l'équivalent d'une ampoule halogène de 100 watts. L'avantage de l'éclairage halogène est l'utilisation d'un « optique » qui permet de faire varier la forme du faisceau lumineux. C'est d'ailleurs la faiblesse de l'éclairage xénon, qui a besoin d'une loupe en lieu et place de l'optique. Son faisceau est généralement très (trop) court et trop diffus, pas très « précis ». Dans les pistes empierrées et sinueuses du Maroc et dans les montagnes de Mauritanie, je coupais fréquemment le Xénon pour utiliser le phare halogène. Impossible de percevoir correctement le relief avec le Xénon. La technologie à LED semble moins souffrir de l'absence de véritable optique.

Ces nouvelles ampoules sont extrêmement efficaces avec une consommation électrique très faible. Elles remplaceront assurément l'éclairage actuel de nos voitures (Xénon et/ou halogène).



*Fabrication d'un double support en aluminium  
(Merci Thierry Beuchot)*



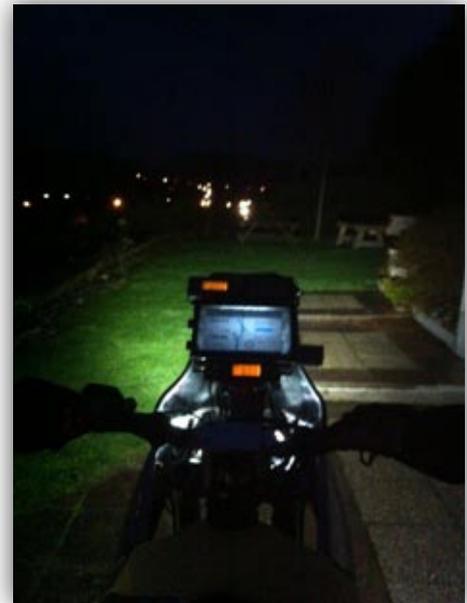
Une fois l'électricité et l'éclairage entièrement revus, quelques petits essais nocturnes pour valider le tout...



Double feu arrière pour être très bien vu dans la poussière (des LED également)

Couleur orange, les deux « trip master » ICO qui affichent les distances parcourues. Impossible de suivre le road-book sans eux.

- En haut, pour le suivi des distances.
- En bas, affichage de l'heure et « trip master » de secours en cas de panne du premier.
- Au milieu le lecteur de road-book, également rétro éclairé.



Il faudra encore aller rouler de nuit pour régler la position du faisceau lumineux...

La reconstruction de la moto se termine bientôt. Il reste encore beaucoup de petits détails, mais globalement elle est prête.

Une petite séance de photos pour la belle...



« Y'a plus qu'à » y mettre un moteur !!