

TOUTS CHUSS VERS LES SEVENTIES

Une école de conduite sur des monoplaces des années 70, c'est déjà une idée un peu dingue. Mais rouler avec ces autos de l'âge d'or sur le circuit de glace de Flaine, c'est carrément fou! Et très, très fun!

Par Méline Priam Photos Alain Sancet





Séance de briefing matinal obligatoire pour tous les participants, histoire d'intégrer la théorie et surtout les mesures de sécurité.

"Mélina, tu fais quoi, jeudi?" Jean-Éric Raoul, mon rédacteur en chef, est planté devant moi avec l'air d'un gamin qui s'apprête à faire une blague. "Heu... nous sommes en bouclage, chef." "Alors je t'envoie essayer une Formule Ford des années 70 à Flaine!" Là, mon cerveau bugue. Une Formule Ford, O.K., je visualise. Celle de ma jeunesse toutefois, qui date déjà du début des années 90. En fouillant dans des souvenirs plus anciens, je me remémore bien Jim Clark dans sa Lotus F1 vert et jaune. Je vois ce à quoi ressemble une monoplace de l'époque. Mais... Flaine? "Chef, Flaine, arrêtez-moi si je me trompe, mais c'est un circuit de glace." "Ben oui, c'est ça qui est drôle!" Je dois souffrir d'une coupure neuronale: mais qui est le doux dingue qui a eu une idée pareille? Deux jours plus tard, Julien Chaffard (c'est donc lui!) m'accueille avec un large sourire. "Vous allez voir, une monoplace comme celle-là sur la glace, c'est juste un pur plaisir." Dans la pit lane aménagée à l'arrière du chalet en bord de piste, huit Crosslé, chacune peinte dans une livrée unique qui rappelle celles d'un temps béni du sport automobile, attendent en faisant chauffer le 2 l. Devant mon air légèrement circonspect, Julien m'explique: "Je n'aime pas faire comme les autres. Déjà, quand nous avons créé Classic Racing School sur la piste de Charade, tout le monde nous prenait pour des fous de laisser rouler des néophytes dans ces autos! Ce sont ces voitures de course qui m'ont fait rêver enfant. Je voulais initier à un plaisir de pilotage à l'état pur, sans aucune assistance ni électronique."

Pour arriver à ses fins, il est allé dénicher, au fin fond de l'Irlande du Nord, Crosslé, un des constructeurs et acteurs de l'aventure Formule Ford. Née en 1958, la "maison", toujours en activité, a accepté de ressortir les plans d'époque. Treize "90 F" ont donc été refabriquées à l'identique: un châssis tubulaire en acier, quatre freins à disque et... zou! "Nous avons juste changé le moteur pour avoir plus de couple", précise Julien. Il développe 130 ch. Pour un engin de... 420 kg, il y a déjà de quoi s'offrir de belles sensations. Sur le circuit de Charade où les Crosslé évoluent le reste de l'année, elles pointent à 190 km/h en bout de ligne droite. Après le succès de l'expérience sur le tracé auvergnat aux dix-huit virages, le garçon s'est dit qu'il fallait pimenter l'affaire. "En fait, l'hiver, on s'ennuie. Nous ne pouvons pas rouler à Charade, il fait trop... froid!" Ou pas assez plutôt?

Après chaque session de roulage, un moniteur échange avec chacun pour le faire progresser à son rythme.



Nous sommes loin d'un volant de F1! Les infos se limitent à l'essentiel: compte-tours et manomètres de température (eau et huile) à surveiller.

La Crosslé 90 F en bref

- Châssis tubulaire en acier renforcé
- Freins à disque acier, sans assistance
- 420 kg
- Pneus Continental Contact Ice cloutés
- AV-AR : 175/65 - 185/65 R 15
- Moteur Ford Zetec 2 | 130 ch
- Boîte de vitesses Hewland à 4 rapports à crabots sans synchro
- Propulsion
- V. max. : 210 km/h

Court briefing pour rappeler les consignes de sécurité et énoncer les rudiments de la conduite sur glace: "L'auto sous-vire beaucoup (comprenez: elle tire tout droit, NDLR), prévient Julien. Il faut provoquer une dérive du train arrière pour la faire pivoter, puis entretenir la glisse à l'accélérateur, mais... pas trop, sinon elle survire! Mais vous verrez, c'est bien plus facile que vous ne le pensez..." En piste donc pour quelques tours de reconnaissance à bord d'autos classiques avec les moniteurs. Loïc Depailler - fils du regretté Patrick -, Laurent Fradetal, Jérémy et Teddy font découvrir aux élèves apprentis pilotes du jour les différents tracés qui seront empruntés. Se repérer dans tout ce blanc ne paraît déjà pas simple... "Les cônes orange sont là pour vous guider. Et nous sommes en bord de piste pour observer et vous conseiller. Pas d'inquiétude, ce sera très progressif", assurent-ils. Ici, pas d'esprit de compétition. Juste l'idée de s'amuser, d'éprouver des sensations inédites et d'apprendre.

LE MAÎTRE MOT DE LA CONDUITE SUR GLACE : AN-TI-CI-PER!

Il arrive un moment où il faut se jeter à l'eau. Ni une ni deux, je me retrouve allongée dans la Crosslé 90 F rouge... Ferrari! Un petit coussin sous les fesses pour éviter d'être à même la tôle, deux dans le dos, mais la sieste sera pour plus tard. Et là, la magie opère. Le ronron bienveillant du 2 l chauffe dans le dos: aujourd'hui, ce n'est pas de refus. Finalement, je suis bien calée ainsi. Tout tombe sous la main. Rien de superflu, ça, c'est sûr! Le volant est parfait. La commande de boîte s'avère bien moins rude qu'à l'arrêt. De toute façon, dans ces conditions particulières, ➔



Sur la neige, les monoplaces Crosslé reçoivent des pneus cloutés de 15 pouces au lieu de la monte sur circuit en 13 pouces.

Les Vintage Club Series arrivent !

Julien Chaffard n'est jamais à court d'idées. Étape suivante : organiser des courses, des vraies ! "Parce qu'il n'y a rien de plus magique finalement que de prendre un départ. C'est unique, glisse-t-il, les yeux pétillants. C'est une émotion que je voudrais faire partager au plus grand nombre." Le coup d'envoi des Vintage Club Series est prévu pour octobre prochain dans le cadre du Challenge Caterham, avec pour objectif d'établir un championnat complet en 2027. L'idée est de créer une formule monotype, clés en main : "Nous nous occupons d'absolument tout pour garantir l'équité parfaite. Nous allons proposer un forfait all inclusive avec deux séances d'essais libres, deux qualifications et quatre courses par week-end. Beaucoup de roulage donc pour permettre aux pilotes qui le souhaitent de partager l'auto et les frais. Le pack sera à 6500 € par week-end." À charge aussi aux participants d'acheter la Crosslé 92 F (environ 50000 € HT), une nouvelle voiture très proche de celle des stages mais dont le châssis a été légèrement modifié pour recevoir l'homologation de la FFSA. Plus d'informations sur vintageclubseries.com.



Après le succès de l'expérience sur le circuit de Charade, Julien s'est dit qu'il fallait pimenter l'affaire : "En fait, l'hiver, on s'ennuie."



Sur la glace, l'idée n'est pas d'aller vite mais de maîtriser la glisse. Toutefois, la Crosslé est capable d'atteindre 210 km/h sur circuit.



La philosophie de Classic Racing School, c'est le partage, la convivialité et être aux petits soins de chacun pour qu'il passe un bon moment.



À force de conseils, la technique finit par rentrer ! La journée se conclut sur la satisfaction d'avoir beaucoup appris, tout en s'amusant.

si l'on veut, on peut rester en première pour jouer à fond sur le couple. La première session est là pour "piger le truc" : petit appel-contre-appel pour placer l'auto et coup de gaz pour la faire pivoter, puis gestion au pied droit. L'idée n'est pas d'aller vite (enfin pour certains si, aussi !), c'est surtout d'apprendre à maîtriser sa dérive pour négocier le virage. Ce n'est pas forcément naturel au début ; ça le devient au fil des tours. C'est vrai que ça sous-vire beaucoup quand même ! Les pneus sont neufs, pas assez rodés, et les clous pas assez sortis. L'équipe technique tente quelques changements de réglage pour faciliter le décrochage du train arrière. Difficile de trop jouer sur la hauteur de caisse, logiquement plus haute du fait des pneus de 15 pouces au lieu des 13 pouces d'origine sur circuit.

Tour après tour, ça vient : la confiance s'installe, les gestes sont plus naturels. Tout le monde y prend goût, si l'on en croit les sourires affichés lors des pauses entre les sessions de roulage. L'épingle reste l'exercice le plus ardu. Sur un malentendu ou deux, ça passe ou alors ça finit le nez dans la neige. Pas grave : marche arrière, un petit 180° au pied droit et ça repart ! Contrairement à un circuit classique, la trajectoire n'est pas forcément au millimètre près : ça m'arrange !

À la mi-journée, débriefing avec les moniteurs. Ça chambre un peu, ça rigole, ça échange aussi beaucoup entre élèves. Les moniteurs ne se lassent pas de distiller leurs conseils : "Regardez loin, là où vous voulez aller, pas là où vous êtes." Chaque élève a droit à son débriefing détaillé. Pour ce qui me concerne : "Tu déclenches la dérive un peu tard. Dans l'épingle (je la déteste celle-là, NDLR), c'est dommage, tu coupes trop les gaz et tu te retrouves à l'arrêt."

Le meilleur est à venir : après le déjeuner, ce sera la découverte du "grand" circuit et de ses deux longues lignes droites, entrecoupées de deux chicanes, créées avec des cônes pour éviter les arrivées un brin trop "optimistes" au bout. Attention en effet aux excès de confiance. Les caméras sont installées au-dessus de l'arceau : la vue plongeante sur les mains est un juge de paix et une des clés de progrès. En fin de journée, pas de doute, la satisfaction et le plaisir sont là. Mais déjà le soleil disparaît : il se couche tôt en cette saison. Surtout dans le cirque entouré de montagnes qui abrite le circuit. La fatigue pointe... Pourtant, le dernier drapeau à damier qui marque la fin de la récréation survient systématiquement trop tôt car le meilleur tour, la glisse la mieux maîtrisée, ce sont toujours ceux d'après. Prochaine session le 15 février ! ■