



Présentation circuits CHAMPIONNAT D'AUTOMNE 2015.

C'est un circuit toscan qui va accueillir la première manche. Le Mugello se situe en effet près de Florence. Cette piste est très peu utilisée par le monde automobile (voire même pas du tout par les grandes séries qui lui préfèrent l'atroce et obsolète Monza ou le plus agréable Imola). A tort d'ailleurs car la piste est juste sublime. C'est depuis des décennies l'un des circuits les plus appréciés du milieu moto et est le théâtre du Grand Prix d'Italie mais accueille aussi des manches de Superbike. Pour un pilote moto gagner au Mugello c'est comme une victoire à Spa pour un pilote auto...c'est vous dire. Ironiquement ce circuit fut à la base construit comme une piste d'essai pour Ferrari. Sublime donc car la piste possède toute une panoplie de virages...courbe rapides, courbes lentes, enfilades. C'est une piste vraiment très technique dotée de plus d'un relief très vallonné car situé aux milieux des superbes collines de Toscane (le panorama en vraie est juste sublime). On pourrait donc croire que les voitures agiles seraient à leur aise. Il n'en est cependant rien (sauf pour les aliens bien sur). Mugello sera le paradis des gros V8 US du groupe 3 (qui avaient été délaissés à Charade et vont pouvoir prendre leur revanche sur la domination Alpine) avec sa très longue ligne droite qui favorise la vitesse de pointe. La vengeance des délaissées de la dernière course Groupe 3 est donc à prévoir. Cette ligne droite est d'ailleurs parmi les plus longues qui puissent exister dans le monde. Les moto GP atteignent ainsi les 330 km/h durant le Grand Prix.

Il faudra donc avoir beaucoup de chevaux (surtout pas cabrés) pour bien figurer.

A noter pour finir que la piste n'est pas une inconnue pour l'ODS Circus car elle a déjà servi pour une manche avec les voitures de Groupe 5.

Puis ce sera direction la France pour une piste toute nouvelle. Situé pas loin de Toulon, le Castellet est une piste désespérément plate. Ne cherchez pas de relief là-bas vous n'en trouverez aucun (enfin si celui des vibreurs à

la rigueur). Cette piste dispose d'un passé automobile nettement plus important que le Mugello. Comme ce dernier il fut aussi le théâtre dans les années 80 de GP moto. Le circuit fut aussi le théâtre de plusieurs GP F1 et vit, hélas, le décès du pilote Elio de Angelis en séance privé. La F1 l'a délaissée en compétition officiel mais l'utilise toujours intensément comme piste d'essai (avec les voitures d'endurance). On y voit cependant des épreuves internationales avec le Bol d'Or (pour la moto) et une manche du championnat European Le Mans d'endurance voiture. La course se fera sur la version longue du tracé (qui fut raccourci suite à l'accident de De Angelis).

Cette piste est une sorte de Mugello bis sans le relief. La piste possède une partie extrêmement technique (avec de redoutables freinages en appui) et une ligne droite atrocement longue. Encore une piste où il faudra avoir la Vmax la plus importante possible car il faudra filer comme le Mistral (le vent pas les bateaux qui veulent pas filer de Saint Nazaire eux). Pas de revanche possible car le groupe utilisé là-bas n'était pas utilisé durant le championnat de printemps.

Ce sera ensuite direction la Nouvelle Zélande pour un tout nouveau venu. Situé près d'Auckland, Pukekohe sera la moins connue du championnat. En effet cette piste n'a jamais accueilli la moindre compétition internationale d'importance. C'est donc un circuit sans aucune réputation qui verra s'affronter la meute. Ce sera aussi la piste la plus courte avec un tracé de moins de 3 kms. Hélas c'est sûrement le circuit le moins palpitant de la saison. Les « petites » du groupe 0 vont s'y emm... profondément. En résumé la piste c'est ligne droite à fond (bon c'est pas vraiment droit mais ça s'enquille à fond)- gros freinage – ligne droite à fond – gros freinage.....et c'est tout. Nouvelle piste vengeance d'hiver ? En effet la Jaguar délaissée au printemps va trouver un terrain qui lui convient parfaitement là-bas (pour peu que l'on maîtrise les freinages). Reste à voir si beaucoup la sortiront.

Là encore une piste où la VMax sera primordiale sur tout le reste. Elle sera même encore plus vitale que sur les deux autres pistes d'ailleurs vu l'absence de partie technique pour permettre de recoller un peu (même si le freinage en bout de ligne droite des stands n'est pas si simple que ça).

Puis direction le Japon...mais cette fois ci sur une piste toute nouvelle pour ODS. Ce ne sera ainsi ni Fuji ni Suzuka qui nous accueilleront pour une fois. Okoyama (ville de près d'un million d'habitants sur l'île principale du Japon) n'est d'ailleurs pas le seul nom du circuit. La piste se nomme en effet aussi Ti-Aïda. Elle dispose d'un tout petit palmarès mondial car elle fut le théâtre du Grand Prix d'Asie en F1 en 1994 et 1995. La manche japonaise de WTTC y était aussi courue (la dernière date de 2011). La piste ne fut guère appréciée des pilotes par son côté très sinueux inadapté pour les voitures puissantes.

Car là-bas pas de ligne droite ou presque. C'est une succession de courbes qui nous attendent. Les voitures du groupe 1 y seront donc plus à leur aise qu'à Penuelas et ses longues lignes droites (et son atroce chicane). C'est donc aussi une profonde rupture vis-à-vis des autres pistes qui nous attend là. Fini la Vmax primordiale. A Aïda (sur l'air des trompettes bien sûr) il faudra une voiture maniable et coupleuse pour sortir son épingle du jeu. Ce coup-ci pas de vengeance pour la Falcon, grande absente du printemps. Cette piste ne lui conviendra absolument pas.

Ce sera ensuite l'heure de la tournée US. Première étape la frontière canadienne du côté de l'état de New-York. Le Glen est une piste qui a connu son heure de gloire car il fut 20 fois le théâtre des GP des États Unis de F1. La piste servit aussi pour des épreuves du championnat du monde d'endurance jusque dans les années 2000. Elle fut aussi marquée par beaucoup d'accidents souvent fatals comme celui du français François Cevert en 1973. La piste est tombée depuis en désuétude du fait de sa dangerosité et ne sert plus sur la scène internationale. Elle a connu deux versions. Celle qui sera utilisé est la version la plus « moderne » et la plus longue du tracé. Elle emprunte d'ailleurs depuis le début des esses jusqu'à Loop l'ancien tracé, plus un petit bout de ligne droite à partir du V9. C'est une piste « nouvelle » dans le championnat même s'il a déjà servi dans le cadre de la Winter Serie 2014-15 chez ODS (et pour les championnats 2011/2012, NDLR). Plusieurs d'entre nous la connaissent donc pour l'avoir parcouru aux volants des voitures du mod GTPC.

C'est un peu une piste bis repetita de Okoyama avec peu de lignes droites et beaucoup de virages souvent similaires. Par contre la piste présente pas mal de reliefs et est très bosselée. Attention en particulier au V9 (le gauche après la cuvette). Ca saute pas mal à cet endroit et il y a un beau mur qui vous attend en cas d'erreur.

Les grosses Trans Am vont être assez folkloriques à mener là-bas avec

leurs freins anémiques (bonjour Loop) et leur tenue de route ridicule. Une combinaison voiture-circuit qui va rendre la course sûrement très délicate pour beaucoup. Nous pourrions assister à une avalanche d'abandons. Beaucoup pourraient y rejouer une remake de « Pour qui sonne le Glen » (elle est atroce).

Ce sera ensuite direction le Wisconsin du côté d'Elkhart Lake. Le circuit de Road America est une nouveauté pour beaucoup. Mais certains d'entre nous ont déjà roulé sur cette piste lors d'une épreuve d'endurance FFSCA il y a quelques années. Cette piste est très célèbre aux USA mais pas du tout en Europe. Si elle accueille toutes les séries majeures US il faut bien reconnaître que les championnats internationaux la délaissent totalement.

Cette piste s'est acquis une mauvaise réputation avec une cascade d'accidents spectaculaires au fil des années. On peut citer celui de la pilote (oui oui LA) Katherine Legge qui s'en sortira indemne et demandera, une fois arrivée au centre médical, une tasse de thé (Elle est de nationalité britannique). On peut aussi citer la collision sur la piste entre Da Matta et...un chevreuil. Rassurez-vous vous ne ferez pas un remake de Paf le Chien là-bas. Les orga se sont assuré que tous les animaux soient interdits sauf au volant.

La conjugaison entre haute vitesse, bois alentours et peu de dégagements en font une piste où la sécurité est assez relative. C'est donc un retour d'une piste très rapide. Il y a en effet deux très longues lignes droites et tout une partie en enfilades extrêmement rapide. Pour les Groupe 5 c'est vraiment une piste adéquate. Mais n'allez pas croire que ce soit une piste simple. Il y a des passages piégeux et quelques courbes assez techniques (dont une en aveugle complet). Là encore on pourrait y voir une piste revanche du printemps. A Virginia la RSR avait été délaissée. A Road America sa pointe de vitesse et sa maniabilité vont en faire un adversaire redoutable.

Pour les deux dernières un nouveau facteur va venir s'en mêler...la météo. Interlagos et sa météo capricieuse devient de plus en plus un classique chez ODS. Nous y roulerons de nouveau. Est-il besoin de présenter la piste de Sao Paulo ? que dire d'autres si ce n'est qu'il est toujours le circuit du GP F1 du Brésil, qu'il est situé dans la ville natale d'Ayrton Senna (Sao Paulo) et qu'il porte aussi le nom d'un pilote peu connu mais pauliste lui aussi (Carlos Pace). Ah si... on pourrait dire de lui que c'est le seul circuit « urbain » du championnat. Car il se trouve en effet

dans la ville de Sao Paulo. Alors certes le tracé n'est pas dans les rues de la ville même comme à Monaco. La piste se situe dans un parc réservé. Il n'empêche que tout autour ce sont des habitations que l'on trouve.

Interlagos a connu lui aussi deux versions de la piste. La première était extrêmement longue et s'enroulait sur elle-même à de nombreux endroits comme un vermicelle. On emprunte d'ailleurs des portions de cet ancien tracé. Ainsi depuis le V2 jusqu'au V7 c'est l'ancienne piste que l'on utilise. Mais à l'époque les voitures l'utilisaient du V7 au V2. A partir du V7 on retrouve l'ancien circuit presque mètre par mètre (seul le V12 et le V13 sont différents) tout en l'empruntant dans le bon sens cette fois ci.

Les réguliers d'ODS seront donc en terrain très connu pour cette manche. Enfin pour le tracé tout du moins car il est impossible de prévoir la météo sur cette piste. Aura-t-on le droit aux conditions dantesques de la dernière épreuve ? On peut le souhaiter car cela permettrait de réserver bien des surprises. Ceci dit la piste n'en a guère besoin car elle est très technique et permet à plusieurs voitures de pouvoir s'exprimer. Ceci dit, les Groupe 2 ne sont peut-être pas les voitures les plus adéquates pour ce tracé. Néanmoins la piste permettra, comme ce fut le cas à Hidden Valley, d'aligner un peu tout le plateau avec des chances de bien finir malgré tout.

La saison reviendra en Europe pour terminer. Ce sera dans les montagnes souabes pas loin de Porsche City (plus connu sous le nom de Stuttgart ceci dit) que se déroulera cette épreuve. La piste est un véritable OVNI pour la saison. C'est le seul circuit sur route ouverte de la saison. C'est aussi le seul circuit qui n'est plus en activité. La dernière course là-bas eu lieu en 1965 (Seul Target a du connaître ces temps si immémoriaux). Ce sera aussi la piste la plus longue du championnat. On retrouve d'ailleurs là trois caractéristiques d'une génération totalement révolue de pistes : celles des pistes longues, étroites, tracés à même le réseau routier et surtout extrêmement rapide (terriblement dangereuse pour la plupart). Dans cette catégorie ne sont guère plus en activité que Bathurst, Le Mans, le Nordschleife, le circuit de l'Ile de Man et Dundrod (utilisés tous les deux pour des courses moto vraiment hallucinantes). A cette époque on trouvait aussi des pistes terrifiantes du même acabit comme la Targa Fiorio, le Sudschleife, Bremgarten, AVUS (fermé en 1998), le Sachensring (circuit moto), Brno (circuit moto), Charade...

A noter que les trois derniers ont survécus jusqu'à nos jours mais dans des tracés totalement différents (encore que Charade utilise encore une partie de l'ancienne piste). ODS s'est déjà d'ailleurs rendu à Brno et Charade à

plusieurs occasions. Charade fut même utilisée dans sa version ancienne (en trophée il me semble) et sa version moderne.

Pour en revenir à la piste il va falloir donc un gros cœur. Sur cette piste il faut oublier la notion de « oups j'ai glissé ». Si on le fait c'est une jolie rangée d'arbres qui vont vous attendre pour vous coller un joli bisou d'abandon. Tout est en enfilade plus ou moins rapide toute plus dangereuse les unes que les autres. Gros cœur vous allez adorer. Les autres... nettement moins. Surtout si la pluie s'en mêle. Là ce sera la course à la survie. Or, en décembre, du côté du Baden Württemberg...ben il pleut souvent (voire même il neige à l'occasion....on va refaire une manche du Trophée Andros pour finir).

Ceci dit Solitude commence à devenir aussi une sorte de classique en ODS. Témoin d'une époque révolue de la course auto il a pour lui l'avantage de ne pas être trop long (au contraire de son plus illustre collègue allemand le Nordschleife). Les surpuissantes DRM dans cette piste vraiment pas prévu pour elles ça sera rock'n roll pour beaucoup.

Bref de l'ancien et du nouveau à tous les étages possibles pour cette saison que l'on espère plus indécise pour le titre que la saison de printemps (même si la lutte pour le podium fut intense et sévère jusqu'au bout).