

# A fond la caisse sur la terrasse de Palexpo

**SLALOM DE GENÈVE** Pour la première fois en Suisse, une course automobile indoor et outdoor a eu lieu à Palexpo le week-end du 21 au 22 septembre. Nous y avons limé le bitume pour vous en amateurs, au volant d'une Renault Mégane RS complètement d'origine.

GILLES ROSSEL

Quand on arrive à Palexpo, tôt le dimanche matin, rien ne laisse présager les vrombissements imminents d'une centaine de voitures dans la grande halle. Dehors, il fait encore nuit. Les organisateurs procèdent au contrôle technique des véhicules dans un silence solennel. On peine à reconnaître l'endroit grouillant qui accueille le Salon de Genève et ses moquettes feutrées: ici, tout est vide et le sol est en béton lisse.

Sans tarder, on colle son numéro sur les portières et on prépare son casque. Les voitures sont appelées à la file pour partir en reconnaissance en petits groupes, guidées par une voiture de sécurité. Le soleil se lève sur la terrasse de Palexpo et la température est agréable, mais le parcours est difficile à mémoriser. Il faudra être prudent lors de la première manche d'essai... qui débute aussitôt.

**ADRÉNALINE** L'attente est fébrile. La voiture est placée sur la ligne de départ. Le starter pose son drapeau sur le capot. Les battements de cœur résonnent dans le casque. Plusieurs frissons parcourent l'échine... Le drapeau se lève. Vite, pied droit sur la pédale des gaz, qu'on module le mieux possible pour ne pas trop patner. La voiture s'arrache en hurlant et l'aiguille file vers la zone rouge. On passe la seconde, et il faut déjà bondir sur les freins pour le premier virage à gauche.

La sortie de la halle se fait en dansant entre les cônes, et le châssis de la Mégane RS virevolte sans broncher. Le parcours extérieur est bien rythmé. On se retrouve à foncer à toute berzingue sur la rampe qui mène au parking. Quel plaisir de se lâcher autant au volant! Mais gare à l'excitation, car trop d'adrénaline nuit. Les premiers freinages sont brouillons et tardifs. La voiture couine en sortie de virage. Mieux vaut se calmer un peu pour passer plus proprement, d'autant que la fin du parcours est assez décevante.

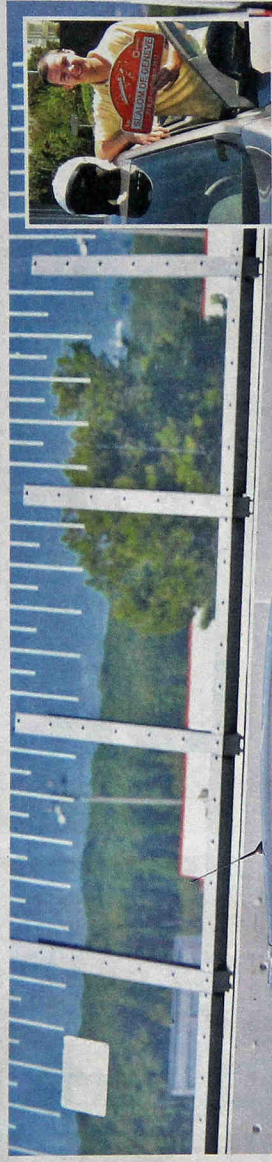
De retour au parc des concurrents, l'ambiance est chalutieuse et détendue. Chacun partage ses émotions. On se donne des conseils. Avant de reprendre la piste, on se serre la main et on se souhaite bonne chance. En attendant son tour, si on croise le regard d'un autre pilote, on sort un pouce levé en signe d'encouragement. Pas d'égoïsme en course automobile, seulement le partage solide d'une même passion.

**DINER DE CÔNES** Les manches s'enchaînent. Sur les conseils de Julien Monnay et Arnaud Crépin, organisateurs du

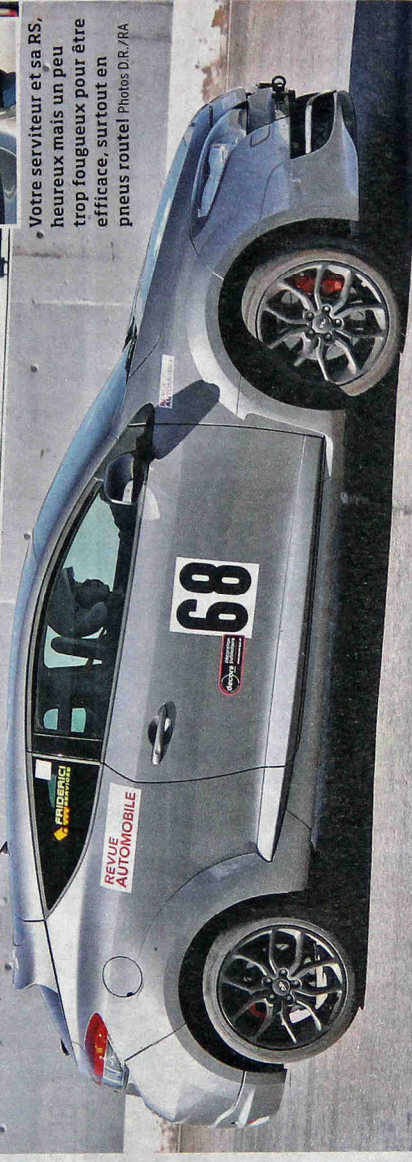
## LA GENÈSE DU PROJET

**PARCOURS** L'ACS Genève et les quatre écuries organisatrices ont mûri l'idée d'un slalom à Palexpo depuis plusieurs années, avant de tester le tracé grandeur nature en avril 2013.

«Nous avons voulu un parcours pour des pilotes, par des pilotes», explique Arnaud Crépin, l'un des organisateurs. Il devait être rapide, intéressant, et surtout pas étriqué. Les barrières du pont ont été doublées et la sécurité rendue primordiale, quatre à ralentir certains tronçons à la dernière minute. Avec son tracé stimulant et un cadre urbain qui change des casernes et des aéroports, la course est bien née. **G.R.**



► Votre serviteur et sa RS, heureux mais un peu trop fougueux pour être efficace, surtout en pneus routel Photos D.R./PA



slalom et pilotes chevronnés, je retourne à pied sur le parcours pour comprendre comment j'ai manqué une porte en seconde manche d'essai sur le parking. Petite consolation, les traces de gomme au sol montrent que d'autres s'y sont aussi fait prendre malgré leurs semi-sliques!

Après le repas de midi, place à la course. Euphorique, je démarre en trombe et rate presque la première porte avec les pneus et freins froids. En essayant de soigner le reste du parcours, je décroche tout de même le deuxième temps de ma classe. Mais pas pour longtemps: les autres ont commis des erreurs qu'ils comprennent bien ne pas répéter.

En seconde manche course, pendant que tout le monde améliorerait son chrono, je me rate à nouveau sur le parking en décidant bêtement de ne pas rétrograder aussi tôt que d'habitude. Pour couronner le tout, je shoote un cône en réaccélération trop fort. Cette fois c'est trop tard, le

chrono ne pourra plus être amélioré. Déjà, le slalom est une sacrée école pour les nerfs!

**SPÉCIALITÉ** Bien piloter en slalom est un art. Délicatesse, précision, capacité d'adaptation et surtout humilité sont des conditions impératives pour briller. Sans quoi la sanction se mesure très vite sur la feuille des temps.

Une fois le casque retiré après la dernière manche de la journée, on peut tirer le chapeau bien bas aux spécialistes de la discipline. Ils sont capables de mémoriser un nouveau tracé en une session à peine en adaptant presque immédiatement le bon rythme. Certes, les petites fautes ont été légion pour tout le monde, mais elles font partie du jeu: il faut attaquer, quitter à l'époque d'une pénalité de 10 secondes par cône touché. On fera mieux l'année prochaine. Au final, les regrets s'envolent et le plaisir reste.



Anthony Picard: «Mieux vaut être tigre que pitbull!»



Didier Planchamp est le grand vainqueur du jour.



Dans la halle 6, les voitures de route côtoient celles de course.

## L'AVIS DES PILOTES

**IMPRESSIONS** «Nous avons voulu créer une grande course qui compte pour le championnat suisse», déclare Julien Monnay. Selon Anthony Picard, vainqueur des LOC et pilote licencié, la vitesse de pointe est un peu légère pour figurer au calendrier. «On n'utilise que les trois premiers rapports. Il faudrait trouver plus d'espace. Par contre la piste a du grip et l'organisation est super.» Pour Mickael Chatelet, pilote de formule Renault, «c'est un bon slalom pour le championnat, moyennant quelques modifications. Les épingles sont trop serrées pour les formules. Mais c'était bien, l'équipe de course est excellente et il faut les soutenir». **G.R.**