



VIGUÉ ET TABONE
CARTON PLEIN



PARTENARIAT MOTUL
PREMIERE DOTATION



FUNYO F4 ET F5
UNE PREMIÈRE À PAU



LA SAGA SEREM
UNE HISTOIRE FAMILIALE

TROPHÉE PROTOS DE FRANCE

PAU-ARNOS

14-16 AVRIL 2023



Rédaction Jean-Luc Mainguy
Mise en page Louis Mainguy,
Photos Gérard Cardinaud & Caroline Fradon

Circuit de 3km03 très vallonné et très exigeant sans aucun temps mort ressemblant à Charade. Le point le plus chaud: le pif-paf au milieu de la ligne droite des stands qui se prend à fond pour les meilleurs et “presque” à fond pour les autres.

23 pilotes présents, 13 engagés par Trophée Protos de France et 10 par Wolf. A noter que toutes les voitures TPDF arboraient un autocollant en hommage à notre ami Gilles Landrin décédé récemment, et ce sera le cas pour toute la saison 2023.

Forfait de dernière minute de Xavier Barbancon (EMA Suzuki 1000) et Michel Béziat (Jema non réparée depuis Nogaro). En revanche, retour de Patrick LEBEAUPIN (Jema Suzuki 1000) après le montage d'un carter sec afin de sécuriser la lubrification du moteur Suzuki. Retour également de Thierry GRANIER (Speedcar Suzuki 1000).

Première participation de Thomas BROS avec la LeGallen victorieuse en 2022 avec à son volant Olivier Tabone.

Xavier DUVIGNAU (Serem Toyota), Daniel NOLLAN (Merlin Honda), Olivier et Hubert DUBOIS sont présents à Pau après l'impasse de Dijon, de même que Louis MAINGUY qui en a profité pour troquer la Simkit Simca contre un Funyo F5.

Les plus fidèles participants sont bien là: Olivier TABONE (Radical SR3), Samuel AUTUCHE (Jema 650 LP/CM), Frédéric VIGUIE (Merlin Alfa) et Hervé MAITRE (Geri Alfa). Après Nogaro, puis Dijon et maintenant Pau, le tout en 6 semaines, bravo à eux 4!

Les roulages du vendredi se sont déroulés avec de très fortes averses de pluie mais un vent qui soufflait en tempête asséchant la piste à mesure et rendait celle-ci praticable avec des pneus pluie. Par contre, les barnums ont dû être solidement attachés entre eux et avec contre-poids pour ne pas s'envoler.

Samedi 15 avril (essais libres + essais qualificatifs)

Samedi matin, dès 9h15 il fallait être sur la pré-grille pour les essais libres qui auront bien lieu sur une piste humide et froide (tout le monde en pneus pluie).

Daniel Nollan perçoit très vite un problème d'alimentation du Honda. Problème qu'il n'arrivera pas à résoudre du week-end.

Certains pilotes de l'écurie Wolf découvrant Pau et sur une piste délicate font des figures, mais la complexité de la remise en route de leurs engins fait qu'ils restent parfois au tapis avec tous les désagréments (drapeaux jaunes ou rouges, engins de dépannage sur la piste) pour les autres concurrents qui n'effectueront que 5 à 6 tours clairs maximum.

A 14h, tout le monde était en pré-grille pour les essais qualificatifs (sauf pour les Wolfs qui ont obtenu l'autorisation de partir de la pit-lane) sous un temps clair, piste sèche mais le vent est toujours présent et tout le monde est en pneus slick.

Arrêt de Mouly dès le 1er tour, puis Nollan dès le 2ème tour (alimentation moteur), puis Viguié au 5ème tour (cardan ARG coupé).

Bonne place de Tabone, 4ème avec 3 Wolf devant lui et 3 autres juste derrière, puis Duvignau 8ème à seulement 1 seconde de Tabone.

Nous retrouvons ensuite Autuche 11ème à 4 secondes de Duvignau et un groupe de 3 (Dubois, Granier, Mainguy) avec un écart de 2/10ème simplement entre eux 3.

Enfin, Viguié qui malgré 5 tours seulement dominera le groupe CA tout le week-end. Il sera suivi dans l'ordre de Bros, Lebeaupin, Maitre (les 4 en 2 secondes).

Olivier Dubois ressoudera le cardan de Viguié dans l'après-midi (belle solidarité entre les pilotes du Trophée Protos de France) et Mouly réparera sa Jema ce qui permettra aux 2 pilotes de réaliser 2 belles courses le lendemain.

Apéritif très sympa en fin de journée sous le grand Barnum des Dubois (merci à eux). Nous avons reçu la visite de plusieurs commissaires techniques suite à notre invitation. Tous ont apprécié notre accueil et la convivialité au sein de notre groupe.



Dimanche 16 avril matin: course 1

Le dimanche matin, levée aux aurores pour une mise en pré-grille pour la course 1 à 9h. Le malheureux Daniel Nollan ne se présentera pas sur la pré-grille (moteur) mais également aucune des 10 Wolf qui partent depuis la pit-lane (pour cause invoquée de mauvais braquage de leurs protos).

Ce qui était prévisible arriva, et malgré l'arrêt quasi-complet de la leading-car, les autos de fond de grille (à cause des problématiques de placement des véhicules arrêtés) n'ont pu s'élancer que tout juste avant que la voiture de tête n'apparaisse dans la ligne droite des stands, ce qui vaudra un départ sous-safety car 2 tours plus tard avec une Wolf arrêtée ainsi que la RCB de Dubois (fusible).

Cette course 1 fut une succession de drapeaux jaunes, safety-car pour se finir par un drapeau rouge suite à l'accrochage entre Duvignau et une Wolf au bout de 13 tours pour les leaders et 11 tours pour le dernier classé (le classement s'établit 1 tour avant le drapeau rouge).

Tabone termine 6ème à 40 secondes du leader, Duvignau 7ème à 10 secondes de Tabone (avant l'accrochage), puis Granier à 38 secondes avec un échappement HS, Mouly bien remonté depuis la dernière ligne est resté 5 tours derrière la Funyo de Mainguy sans vraiment pouvoir l'attaquer avant que ce dernier ne rentre au stand (roulement de la roue ARG HS). Samuel Autuche à 20 secondes de Mouly, puis Lebeaupin rentre au stand avec de la fumée, Viguié à 4 secondes, puis Maitre et Bros à 2 secondes l'un de l'autre.

Cette course 1 que j'ai vu personnellement avec Aurélie depuis le local de la direction de course fut une parodie de ce que l'on ne voudrait pas voir lors d'une compétition avec des erreurs de la direction de course, des commissaires de piste, de certains pilotes Wolf pour se finir par une tentative de dépassement raté de notre pilote fétiche Xavier Duvignau sur une Wolf à qui il prenait 1 tour mais avec un drapeau bleu absent.

Notre rencontre Olivier et moi-même avec le directeur de course à la suite de ces incidents a fait que cette direction de course a repris en main les différentes procédures afin d'améliorer l'organisation de la course 2 allant même à refaire un briefing aux pilotes Wolf.



Dimanche 16 avril après-mid: course 2

Temps superbe et 2 rangées de spectateurs sur le toit des stands, le long de la ligne droite et devant le pif-paf. Forfait de Daniel Nollan (moteur), Louis Mainguy (roulement de roue), et Thierry Granier (échappement).

Avec une mise en pré grille des 19 protos partants y compris les 10 Wolfs qui comme par enchantement avaient retrouvé leur rayon de braquage.

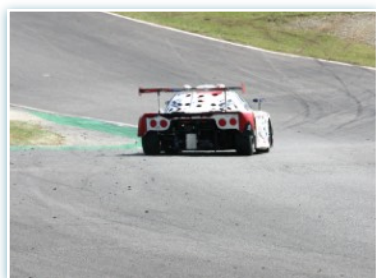
Déroulement limpide de cette course 2 (pas de safety-car ni de drapeaux rouges au bout des 22 minutes et 17 tours).

Tabone parti de la 2ème ligne résista au mieux aux Wolf mais les 250kg d'écart font mal au bout des 16 tours où il lâche 1 tour au leader. Duvignau avec un train avant pas optimisé suite au choc de la course 1 finit à 1 tour de la 2ème et 3ème Wolf.

Ce n'était pas la journée des Dubois. La RCB arrêtée dès le 4ème tour (problème de BV). Lebeaupin, très méfiant sur la fiabilité du moteur Suzuki a préféré s'arrêter au 8ème tour suite à un bruit suspect de sa Jema.

Par contre Mouly, bien qu'effectuant les derniers tours en 6ème vitesse et partant du fond de grille termine à nouveau devant Autuche.

Carton plein: 2 victoires + record du tour pour Viguié qui finit 1 minute devant Maitre et Bros qui terminent comme lors de la première course à 2 secondes l'un de l'autre.



Photos supplémentaires du week-end



Les tops et les flops

Les tops:

- Frédéric Viguié, carton plein (pole position + 2 victoires + 2 meilleurs temps en CA),
- Olivier Tabone, carton plein également (dommage que la piste était sèche),
- Le recadrage efficace de la direction de course pour la course 2,

Les flops:

- Daniel Nollan poursuivi par la malchance “putain d’électronique”,
- La RCB Renault (pourtant un des protos le plus fiables du plateau),
- Le déroulement de la course 1

Domage:

- Patrick Lebeauvin comme Jeanne d’Arc qui entendait des voix, mais là ce sont des “mauvaises voix” qui après contrôle à son domicile s’avère sans fondement, ouf!
- Xavier Duvignau qui n’a pas retrouvé son proto de la course 1 (+ 3 secondes au tour alors que tous les autres protos ont amélioré)



Funyo F4 et F5

L'épreuve de Pau-Arnos marquait le retour aux affaires des Funyo F5 (voiture qui n'est plus apparu en compétition en France depuis 2019). Cette voiture a été produite à 31 exemplaires pour les F5 de 2010 à 2014 et 85 exemplaires pour les F4 de 2001 à 2009. Plein de choses à améliorer pour le pilote (Louis Mainguy) qui découvrait le proto mais la base est très intéressante. Les essais libres sous la pluie, les qualifs et la course 1 sur le sec ont démontré la proximité de performance avec les meilleurs CM (Jema, EMA, Speedcar) et CP (Merlin Honda, RCB Renault). En revanche, la Serem de Daniel Villars vieille de 40 ans avec son pilote Xavier Duvignau et la Radical SR3 de Olivier Tabone restent hors de portée. L'arrivée prévue de plusieurs Funyo 4 et 5 au sein du Trophée Protos de France devrait en faire un coeur de plateau avec des performances très proches et de la bagarre en perspective avec le retour de la Lema Honda de Jean-Marc Duranteau prévu en septembre prochain après de longs travaux pour obtenir un passeport CN.

Tout Funyo qu'il soit demande un minimum de préparation et d'entretien. Le roulement de roue "sifflant" avant notre départ de Nantes et il a semblé plus raisonnable de déclarer forfait pour la course 2 (après un beau tête à queue dans la longue descente du circuit) en ayant déjà profité de : la facilité de mise en route, l'absence de fuites diverses, la rigueur du châssis, la sélection des vitesses bien synchronisées, la place disponible pour piloter (l'ancien pilote faisait 1m90 et 110kg).

Tout futur acquéreur de ce type de protos peut appeler Louis Mainguy ou Jean-Luc Mainguy qui répondront à leurs questions et vous feront part de leurs ressentis, mais à ce jour la première impression est très correcte et correspond à 100% à la philosophie du Trophée Protos de France: performance, pièces disponibles, faible coût d'entretien, cout d'acquisition entre 10 et 15K€.

Cette sortie "à l'arrache", seulement 1 mois après son acquisition, a le mérite de démontrer qu'il ne faut pas toujours attendre que les planètes soient alignées et que de toutes façons des protos de ce tarif et de cet âge ne seront jamais parfaits. La volonté de montrer rapidement ce proto dans notre trophée pour attirer les autres Funyo F4 et F5 est évidente mais le temps perdu ne se rattrape jamais et notre championnat a besoin de grossir rapidement le nombre de participants.

Nous sommes à ce jour en relation avec un dizaine de propriétaires intéressés pour nous rejoindre. Certains ont d'ailleurs déjà envoyé leurs adhésions à l'association pour la saison 2023.

Les 7 Funyo F4 et F5 que vous voyez ci-dessous devraient tous participer à au moins une épreuve cette année, 3 autres propriétaires envisagent également de nous rejoindre, ce qui porterait le nombre total de Funyo F4 et/ou F5 pouvant nous rejoindre dès cette année à 10.



Partenariat Motul

La dotation Motul pour 2023 devrait être d'un montant de 200€ par adhérent. Une première dotation a été distribuée à Pau-Arnos aux 12 pilotes présents et ayant réglé leur engagement annuel pour 2023. Les adhérents qui n'étaient pas présents à Pau recevront leurs dotation lors de la prochaine épreuve.

La première partie de la dotation pour les protos équipés d'un moteur de voiture correspond à 6l d'huile Le Mans 20W60 + 2l d'huile de BV 75W140 + 1l de liquide de freins RBF 660.

La première partie de la dotation pour les protos équipés d'un moteur de moto correspond à 4l d'huile moteur/BV 10W40 + 1l de liquide de freins RBF 660.

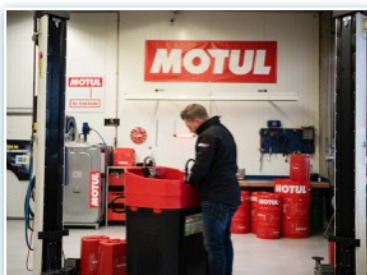
Vous remarquerez qu'à priori lors de la seconde dotation Motul prévue en seconde partie du championnat, nous atteindrons l'objectif fixé qui est qu'en 2023 votre engagement financier pour l'adhésion annuelle (380€) vous soit en partie restituée sous forme de dotation par notre partenaire Motul.

Un grand merci donc à la société Motul qui nous accompagne depuis plusieurs saisons et qui utilise notre plateau comme vitrine pour ses produits. C'est pourquoi nous serons intransigeants sur la présence et la bonne présentation des stickers publicitaires Motul sur tous les Protos de France.

Notre partenariat a été renforcé cet hiver après plusieurs rendez-vous auprès de différents responsables chez Motul et notamment lors d'une rencontre au siège social de Motul en région parisienne pour présenter nos résultats en terme de communication et nos ambitions pour les années à venir.

Nous avons également proposé plusieurs nouvelles pistes de collaboration pour conforter notre partenariat (pistes actuellement toujours à l'étude chez Motul).

Confucius disait: le gratuit n'existe pas, il est toujours payé par quelqu'un. N'oubliez pas de parler de cette dotation à vos collègues qui hésitent à s'engager annuellement à notre association.



La saga SEREM

Daniel Villars né en 1945 et Jean-Louis (son frère) né en 1949 sont baignés dans la mécanique par leur père dès leur plus jeune âge dans la ville de Bordeaux. Daniel crée dans les années 70 la société SEREM (**S**ociété d'**E**quilibrage et **R**éalisation **E**lectro-**M**agnétique).

La Coupe de l'Avenir créée en 1976 impose des barquettes avec BV, moteur, trains AV, trains AR, freins, direction, ... de Simca Rallye 2. En 1981, l'arrivée de moteur Alfa Romeo (kit autodelta 1500cv 7500tr/min) et les conceptions libres des châssis ouvre une très grande opportunité pour les "Géo Trouvetout". Jean-Louis Villars, le frère cadet (financé par la société SEREM de son frère Daniel) décide de construire la première SEREM Alfa Romeo 1500 pour courir lui-même la Coupe de l'Avenir avec une victoire à la clé sur le circuit de Rouen Les Essarts, une piste où il fallait avoir un "gros coeur". Le succès déclenchera la demande d'autres pilotes et la fin du pilote Jean-Louis (trop accaparé à la fabrication des barquettes Coupe de l'Avenir dont 8 au total furent fabriquées par SEREM de 1981 à 1985).

Bordeaux devient à partir de 1981 le centre névralgique de la Coupe de l'Avenir. Arc, Serem, ABC, puis Merlin qui dès 1981 fabriquait les carrosseries des Serem, un préparateur Moteur Alfa à Ambarès (Electronique Auto) qui ravitaillait le tiers du plateau de la Coupe de l'Avenir.

En 1984, ARC a remporté le championnat pour la 6ème fois mais SEREM avec ses 2 pilotes usine Gérard Patte et Etienne Bautre finit à quelques points et démontre un potentiel supérieur à tous les concurrents.

En 1985, SEREM construit le dernier modèle Coupe de l'Avenir type V858 (V comme Villars, 85 comme l'année de construction et 8 comme le 8ème châssis construit). Ces 5 années de folle passion, d'horaires à rallonge, mais aussi d'années où le sponsoring était une poignée de mains, les barquettes étaient faites en grande partie par les primes données aux arrivées. Daniel Villars, le gérant décide d'arrêter l'activité de construction des barquettes ne souhaitant pas mettre en péril sa société de très bonne réputation dans son activité principale.

Avant 2010, Daniel Villars part à la retraite et vend la SEREM mais la passion de l'automobile était toujours là. Il s'inscrit pendant plusieurs années avec une BMW en HTCC sur circuits. Puis sur un bulletin Avenircup (créé en 2009 par Michel, Pascal et Gilles) il voit une SEREM à vendre équipé d'un moteur Toyota 1600 16S de formule Atlantic qui avait fait de la côte. Il s'en porte aussitôt acquéreur et il s'en va avec la V858 tourner à côté de chez lui sur le circuit de Haute Saintonge et là par hasard il tombe sur le propriétaire qui avait fait les modifications de "Coupe de l'Avenir" en "Course de Cote". Le gros du travail ayant été effectué par le bordelais Merlin. Daniel Villars tourne avec sa V858 sur circuit en ASAVE (Saloon car) avec Gilles Terronnes (Simkit, qui a terminé sa carrière à Croix en septembre dernier) pendant 2 ans en plus de quelques côtes locales.

En 2010 (environ), il décide d'arrêter la compétition pour s'occuper de son petit-fils Xavier Duvignau qui avait 8 ans à l'époque et qui était déjà un très prometteur pilote en Karting. Il l'emmènera jusqu'au championnat de France et aux portes de la F4, mais la barrière financière est malheureusement trop importante.

C'est là que Daniel reprend le dossier SEREM v858 Toyota 16S pour y installer son petit fils Xavier. Le 7 Mars 2021 à Nogaro lors d'une épreuve Avenircup (maintenant Trophée Protos de France), première course de Xavier qui termina 1er de la course 1 et 1er de la course 2.

Le 24 mai à Albi, il termina 1er de la course 1 et abandonna en course 2 alors qu'il était en tête. Puis ensuite Charade et le Mans avec des résultats identiques.

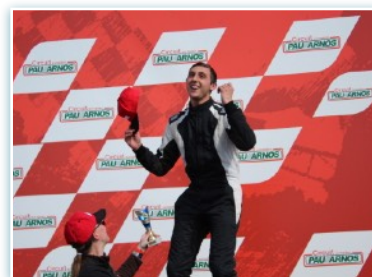
En 2022, nous n'avons pas vu Xavier et la Serem de son grand-père, trop occupé à la remettre en conformité pour obtenir le PTH. En Avril 2022, Xavier et son grand-père passent voir les copains du Trophée Protos de France et se voit offrir le volant d'une Wolf. Sans avoir jamais effectué un roulage dans cette voiture, il gagne la course 1 avec un record du tour en 1'16" (2 secondes devant le meilleur chrono du 2ème) et il abandonne en course 2 alors qu'il était en tête.

En 2023, la Serem v858 est réapparue en configuration historique (carburateur au lieu d'injection, allumeur Toyota, ...). Daniel Villars est le seul au monde à faire fonctionner un moteur Toyota préparé avec un allumeur d'origine. Mais pour pouvoir arriver à un tel niveau de performance (environ 200cv) et de fiabilité, Daniel (en plus de ses compétences mécaniques, électriques, etc. hors normes) ne compte pas ses heures et s'oblige à la perfection. Par exemple, à 5 degrés de température près, il s'oblige à changer les gicleurs des Weber avec la satisfaction et la fierté apportées par les résultats de sa Serem pilotée par son petit fils Xavier (actuellement 1er en CP).

En 2022 c'est un nantais qui gagnait tout et on dégustait le samedi à l'apéro du Muscadet. Il se pourrait qu'en 2023 si un bordelais (voir 2 si nous comptons également l'ami bordelais Frédéric Vigié), vous voyez ce qu'on pourrait déguster le samedi soir (avec modération).

Très belle histoire familiale que l'histoire SEREM et étant voisin de paddock à Pau-Arnos, nous avons profité des bons conseils de Daniel Villars sans parler des outillages prêtés gracieusement.

Respects les champions (grand-père et petit-fils) et soyons fier d'accueillir chez Trophée Protos de France un tel équipage!



COUPE DE FRANCE DES CIRCUITS



Coupe de France des Circuits 2023 - Pau-Arnos

15 - 16 avril 2023

Sport Prototypes / Groupe C

Pau Arnos (3.03 km)

Course 1

Classement sur le nombre de tours

Pos	Num	Nom	Pos cat	Cat	Vehicule	Temps total	NT	Ecart 1er	Ecart prec.	Meilleur temps	Au tour	Moy. totale
1	35	FERRARIN Nicco	1	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:05.910	12	-	-	1:18.454	9	114.2
2	34	MERIERES Jérémy	2	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:12.249	12	6.339	6.339	1:17.252	12	113.6
3	32	BOUSQUET Mathieu	3	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:13.018	12	7.108	0.769	1:17.485	10	113.5
4	9	GLENISSON Romain	4	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:13.657	12	7.747	0.639	1:17.592	10	113.4
5	53	ROCHES Tony	5	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:41.484	12	35.574	27.827	1:18.817	10	110.7
6	3	TABONE Olivier	1	CM	RADICAL SR3	00:19:45.204	12	39.294	3.720	1:21.920	10	110.4
7	63	DUVIGNAU Xavier	1	CP	SEREM V858	00:18:29.757	11	1 Tr / Lap	1 Tr / Lap	1:22.770	10	108.1
8	77	GRANIER Thierry	2	CM	SPEEDCAR GTR EVO	00:19:07.698	11	1 Tr / Lap	37.941	1:26.637	8	104.5
9	61	BONFILS Quentin	6	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:08.591	11	1 Tr / Lap	0.893	1:25.787	10	104.4
10	87	MOULY François	3	CM	JEMA 630 GTR	00:19:24.557	11	1 Tr / Lap	15.966	1:27.446	4	103.0
11	50	AUTUCHE Samuel	4	CM	JEMA 650	00:19:46.895	11	1 Tr / Lap	22.338	1:27.797	4	101.0
12	37	SAVET Elvina	7	PROTO	WOLF THUNDER	00:19:51.284	11	1 Tr / Lap	4.389	1:27.212	11	100.7
13	38	BOUSQUET Jennifer	8	PROTO	WOLF THUNDER	00:18:28.284	10	2 Tr / Lap	1 Tr / Lap	1:27.135	10	98.4
14	43	MAINGUY Louis	2	CP	FUNYO F5	00:18:36.048	10	2 Tr / Lap	7.764	1:28.724	6	97.7
15	27	LEBEAUPIN Patrick	5	CM	JEMA 630 GTS	00:19:00.542	10	2 Tr / Lap	24.494	1:35.324	10	95.6
16	42	VIGUIE Frédéric	1	CA	MERLIN MP88	00:19:04.461	10	2 Tr / Lap	3.919	1:35.808	10	95.3
17	17	MAITRE Hervé	2	CA	GERI RB12	00:19:38.131	10	2 Tr / Lap	33.670	1:37.837	10	92.5
18	13	BROS Thomas	3	CA	LE GALLEN LLG82	00:19:40.854	10	2 Tr / Lap	2.723	1:38.368	10	92.3

N'ayant pas couvert 75% du Nbre de tours du 1er (Exigences : 75% du nombre de tours du premier = 9 Tr / Lap)

19	96	DUCOS Alexandre	9	PROTO	WOLF THUNDER	00:14:41.314	8	4 Tr / Lap	2 Tr / Lap	1:21.722	5	99.0
----	----	-----------------	---	-------	--------------	--------------	---	------------	------------	----------	---	------

Pas un Tour

20	95	DETAVERNIER Angélique	10	PROTO	WOLF THUNDER	-	0	-	-	-	0	-
21	19	DUBOIS Olivier	3	CP	RCB	-	0	-	-	-	0	-

Non Partant

22	5	NOLLAN Daniel	4	CP	MERLIN MP95	-	0	-	-	-	0	-
----	---	---------------	---	----	-------------	---	---	---	---	---	---	---

Meilleur temps : 1:17.252 (141.2 km/h), (Num34) MERIERES Jérémy

Sous réserve de vérifications techniques en cours ou d'incidents d'ordre sportif

Directeur de Course
Gilbert Lucas

16/04/2023 09:29

Le chronométrateur
Mickael LARET

16/04/2023 09:27

Chronométrage officiel FFSA — Tous les résultats et documents détaillés sur www.its-results.com



COUPE DE FRANCE DES CIRCUITS



Coupe de France des Circuits 2023 - Pau-Arnos

15 - 16 avril 2023

Sport Prototypes / Groupe C

Pau Arnos (3.03 km)

Course 2

Classement sur le nombre de tours

Pos	Num	Nom	Pos cat	Cat	Vehicule	Temps total	NT	Ecart 1er	Ecart prec.	Meilleur temps	Au tour	Moy. totale
1	35	FERRARIN Nicco	1	PROTO	WOLF THUNDER	00:22:13.741	17	-	-	1:16.745	9	139.0
2	95	DETAVERNIER Angélique	2	PROTO	WOLF THUNDER	00:23:00.755	17	47.014	47.014	1:18.529	14	134.3
3	53	RÖCHES Tony	3	PROTO	WOLF THUNDER	00:23:07.100	17	53.359	6.345	1:18.400	13	133.6
4	34	MERIERES Jérémy	4	PROTO	WOLF THUNDER	00:23:29.188	17	1:15.447	22.088	1:17.479	5	131.5
5	3	TABONE Olivier	1	CM	RADICAL SR3	00:22:31.429	16	1 Tr / Lap	1 Tr / Lap	1:22.500	2	129.1
6	61	BONFILS Quentin	5	PROTO	WOLF THUNDER	00:23:06.785	16	1 Tr / Lap	35.356	1:24.233	12	125.8
7	63	DUVIGNAU Xavier	1	CP	SEREM V858	00:23:10.912	16	1 Tr / Lap	4.127	1:25.035	5	125.4
8	37	SAVET Elvina	6	PROTO	WOLF THUNDER	00:22:47.834	15	2 Tr / Lap	1 Tr / Lap	1:25.800	14	119.6
9	87	MOULY François	2	CM	JEMA 630 GTR	00:23:00.062	15	2 Tr / Lap	12.228	1:27.396	3	118.5
10	38	BOUSQUET Jennifer	7	PROTO	WOLF THUNDER	00:23:13.167	15	2 Tr / Lap	13.105	1:25.640	13	117.4
11	50	AUTUCHE Samuel	3	CM	JEMA 650	00:23:17.352	15	2 Tr / Lap	4.185	1:31.187	12	117.0
12	42	VIGUIE Frédéric	1	CA	MERLIN MP88	00:22:18.240	14	3 Tr / Lap	1 Tr / Lap	1:33.115	9	114.1
13	17	MAITRE Hervé	2	CA	GERI RB12	00:23:16.763	14	3 Tr / Lap	58.523	1:36.307	13	109.3
14	13	BROS Thomas	3	CA	LE GALLEN LLG82	00:23:19.101	14	3 Tr / Lap	2.338	1:35.919	9	109.1
N'ayant pas couvert 75% du Nbre de tours du 1er (Exigences : 75% du nombre de tours du premier = 12 Tr / Lap)												
15	9	GLENISSON Romain	8	PROTO	WOLF THUNDER	00:10:52.379	8	9 Tr / Lap	6 Tr / Lap	1:18.988	4	133.7
16	27	LEBEAUPIN Patrick	4	CM	JEMA 630 GTS	00:13:00.337	8	9 Tr / Lap	2:07.958	1:35.013	8	111.8
17	32	BOUSQUET Mathieu	9	PROTO	WOLF THUNDER	00:08:05.183	6	11 Tr / Lap	2 Tr / Lap	1:18.640	4	134.8
18	19	DUBOIS Hubert	2	CP	RCB	00:06:18.223	4	13 Tr / Lap	2 Tr / Lap	1:31.724	4	115.3
19	96	DUCOS Alexandre	10	PROTO	WOLF THUNDER	00:03:19.115	2	15 Tr / Lap	2 Tr / Lap	-	0	109.5
Non Partant												
20	77	GRANIER Thierry	5	CM	SPEEDCAR GTR EVO	-	0	-	-	-	0	-
21	43	MAINGUY Louis	3	CP	FUNYO F5	-	0	-	-	-	0	-
22	5	NOLLAN Daniel	4	CP	MERLIN MP95	-	0	-	-	-	0	-

Meilleur temps : 1:16.745 (142.1 km/h), (Num35) FERRARIN Nicco

Sous réserve de vérifications techniques en cours ou d'incidents d'ordre sportif

Steward Chairman

VAILLES Marielle

16/04/2023 16:49

Le chronométrateur

Mickaël LARET

16/04/2023 16:34

Chronométrage officiel FFSA — Tous les résultats et documents détaillés sur www.its-results.com

Départ : 16:08, Drapeau damier : 16:31

Classement Trophée Protos de France (après l'épreuve de Pau-Arnos)


Catégorie Avenir (CA)

	VIGUIE Frédéric	MERLIN MP 88 ALFA ROMEO	141
2	MAITRE Hervé	GERI RB 12 ALFA ROMEO	106
3	CARDINAUD G. / RICHARD F.	ARC MF12 ALFA ROMEO	77
4	TABONE Olivier	LE GALLEN ALFA ROMEO	60
5	DURAND Elodie	ARC MF12 ALFA ROMEO	54
6	BROS Thomas	LE GALLEN ALFA ROMEO	35
7	MAINGUY Louis	SIMKIT SIMCA	5

Catégorie Protos (CP)

	DUVIGNAU Xavier	SEREM V858 TOYOTA	91
2	DUBOIS O. / DUBOIS H.	RCB RENAULT	55
3	MAINGUY Louis	FUNYO F5 PEUGEOT	21
4	NOLLAN Daniel	MERLIN MP95 HONDA	5

Catégorie Moto

	TABONE Olivier	RADICAL SR3 RPE	95
2	MOULY François	JEMA 630 GTR SUZUKI	93
3	AUTUCHE Samuel	JEMA 650 CPCM SUZUKI	75
4	JACOB Lionel	JAD LW01 BMW	60
5	PERRIN Rudy	JEMA 630 GT SUZUKI	22
6	GRANIER Thierry	SPEEDCAR GTR SUZUKI	21
7	BARBANCON Xavier	EMA SUZUKI	19
8	LEBEAUPIN Patrick	JEMA 630 GTS SUZUKI	15
9	BEZIAT Michel	JEMA 630 GT SUZUKI	5
9	DASILVA P. / CHENU C.	NORMA SUZUKI	5

Photos et vidéos

Vous pouvez retrouver les photos de l'épreuve de Nogaro: https://forum-auto.caradisiac.com/profile/15461-jefautograf31/?tab=node_gallery_gallery (pas encore disponible à l'heure où j'écris cette newsletter mais cela devrait être le cas lorsque vous la lirez). Remercions au passage notre camarade Jean-Francois Lesenne pour la mise à disposition de ses photos tout au long de la saison.

Un grand merci également à notre pilote Gérard Cardinaud qui, bien que sa voiture n'étant pas prête pour Pau-Arnos, s'est mué en photographe pour le week-end.

Merci également à Daniel Villars d'avoir équipé la Serem d'une camera ce week-end car cela nous a permis d'analyser l'accrochage de la course 1 et aussi (et surtout) d'admirer le pilotage très rapide et efficace de Xavier Duvignau lors 2 courses.

A tous, nous vous recommandons, d'équiper votre voiture d'une caméra embarquée (il y en a pour tous les budgets, à partir de 50€). En plus de vous permettre d'analyser vos courses et de les conserver dans le temps, cela nous donnerait également davantage de visibilité.

Nous pouvons prendre en charge la publication de vos vidéos sur la chaine Youtube du Trophée Protos de France: <https://www.youtube.com/@tpdf>. Si vous avez la moindre question concernant ce point ou si vous souhaitez des conseils, s'adresser directement à Louis.

Voici quelques vidéos: Xavier Duvignau, Olivier Tabone:



NB: article judicieux sur la "Bonne santé de la Coupe de France" dans le magazine Echappement n°667 de mai 2023 montrant les Jema de Francois Mouly et Samuel Autuche (photo prise par Caroline, la femme de Frédéric Vigié) devant 2 Wolf et un article sur les Wolf Thunder avec leur passage au biocarburant possible dès cet automne.

Nos partenaires 2023

