

Rompu au pilotage des monoplaces historiques, F1 compris, l'Anglais David Methley a dominé les deux courses de Charade, sur un tracé qu'il découvrait. « Il est parfait pour ce genre d'auto. J'y ai pris beaucoup de plaisir *», confessait-il.*

Frédéric Veillard

BEV BOND « NOUS FORMIONS UNE VÉRITABLE COMMUNAUTÉ »

Lors de sa dernière venue à Charade, le circuit développait encore plus de 8 km. C'est dire si l'Anglais Bev Bond n'avait pas mis les pieds en ce lieu depuis un certain temps ! Observateur averti, venu en Auvergne encourager ses compatriotes de l'Historic Racing Association, dont il se charge des « RP » (relations publiques) avec passion et courtoisie, l'ancien champion a ainsi renoué depuis quelques années avec l'univers de la F3 1 000 cm³. Celui de ses plus glorieuses années de pilote. Car Bev Bond n'est pas n'importe qui ! De 1968 à 1970, son nom a régulièrement alimenté les palmarès internationaux. Toujours classé parmi les premiers du, ou des championnats britanniques durant cette période (5e en 1968, 3e en 1969 derrière Emerson Fittipaldi et Alan Rollinson, et en 1970 derrière Carlos Pace et Dave Walker), Bond peut aussi se flatter d'avoir gravi le podium du Grand Prix de Monaco F3 un jour de mai 1970. Et en tant que pilote officiel Lotus qui plus est ! Détail amusant : la Lotus 59 aux couleurs du Gold Leaf Team Lotus qu'il pilotait alors, notre Britannique a récemment eu l'occasion d'en reprendre le volant lors d'une course historique à Oulton Park. Prêtée par son propriétaire actuel, un certain Jim… Chapman. Cela ne s'invente pas.

Du temps de sa splendeur, Bev Bond a encore fait de la F3 (1 600 cm³ cette fois) en 1971, en pilotant la toute première Ensign, puis de la Formule Atlantic, avant d'être promu team manager en F1 dans l'écurie d'Harry Stiller, qui se chargea de faire débuter Alan Jones. Des épisodes presque anodins au regard des folles années de la F3 1000… « *C'était une période fantastique ! Tout le monde se connaissait et s'entraidait. Nous formions une vraie communauté de pilotes, qui allait d'un circuit à l'autre en courant pratiquement toutes les semaines. On avait fini par nous appeler les gitans de la F3 !* », résume l'heureux homme, dont la passion du pilotage ne demande toujours qu'à s'exprimer… « *A bientôt 75 ans, je suis toujours comme un enfant, capable de rêver devant les voitures de course. Et toujours prêt à en piloter une quand l'occasion se présente… C'est comme une drogue !* »



Jacques Furet

Grand Prix Historique de Charade 2013

La F3 en plein dans le 1000

De 1964 à 1970, rares sont les futurs champions qui n'ont pas eu à se frotter au strident 1 000 cm³ des Formule 3 de l'époque. De cette merveilleuse période, un trophée historique européen se charge aujourd'hui d'entretenir le souvenir. Il était l'invité vedette du récent Grand Prix de Charade.

Texte Jacques Furet

Remise en goût du jour en 1964 après l'extinction de la Formule Junior, la Formule 3 a vécu ses premières années dans le cadre d'une réglementation technique qui limitait la cylindrée de ses moteurs à 1 000 cm³. Jusqu'en 1970, leur dernière année de règne avant l'entrée en scène des F3 1600 cm³, puis 2 litres, ces minuscules « bouilleurs » au bruit de sirène (…malheureusement étouffé par les imposant silencieux qu'on leur greffe aujourd'hui) ont ainsi fait le bonheur d'une pleine génération de futures gloires de la F1. De Stewart à Lauda, en passant par Peterson, Fittipaldi, Hunt, Cevert, Beltoise, Regazzoni et tant d'autres, tous ont révélé leur talent dans cette catégorie bénie qui avait valeur de passage obligatoire vers la formule reine.

Tant d'années après, le souvenir des innombrables luttes endiablées de ces F3 1 000 (rien qu'en Europe, on comptabilisait près de 140 courses en 1970 !) alimente encore bien des passions. Et c'est donc sans surprise que le petit monde des courses historiques continue de les accueillir aujourd'hui avec le respect dû à leur illustre passé. Lors du dernier Grand Prix de Charade, en marge des trophées nationaux, les



Jacques Furet

Double vainqueur à Imola aux commandes de sa Merlyn MK10, le Suisse Louis Maulini a connu nettement moins de réussite à Charade.



Frédéric Veillard



Maître d'œuvre du trophée, François Derossi en est aussi l'un de ses meilleurs acteurs au volant de sa Chevron B17 de 1970. A Charade, les deux courses se sont achevées de la même façon pour lui : à la droite de David Methley sur le podium.

Frédéric Veillard

« Les débuts furent très timides, puis nos contacts avec les Anglais ont commencé à payer »

(François Derossi)



Jacques Furet

organisateurs en ont légitimement fait le plateau vedette. Une riche idée, dans la mesure où la présence de ces monoplaces sur les circuits français se limitait depuis des années à une seule et unique apparition, le plus souvent lors des Trophées de Bourgogne à Dijon.

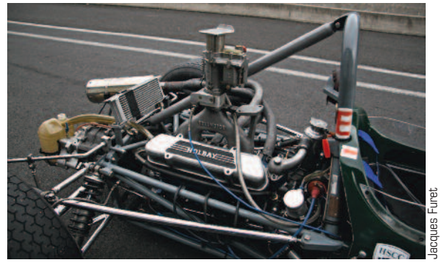
Les irréductibles en piste

Au cœur des volcans d'Auvergne, ce sont les irréductibles de l'Historic F3 1 000 cc European Trophy qui ont pris la piste. Une série créée en 2001 par la famille Rivet, qui tient aujourd'hui en François Derossi un pilote-organisateur-ambassadeur jamais avare d'efforts pour en déployer l'audience. « *Les débuts furent très timides, puis nos contacts avec les Anglais, qui s'investissent également dans les courses de F3 1 000, ont commencé à payer. Depuis cinq ans, on avance de concert avec eux, même si cela n'est pas forcément toujours très simple… Ils ont encore une mini-série qui leur est propre, mais le but à terme est de fusionner afin que nous puissions nous retrouver dans un trophée unique* », ambitionne notre « Frenchie ».



Frédéric Veillard

En l'absence de l'ex-Jaussaud de Thierry Gallo, l'Allemand Roland Fischer pilotait la seule Tecno du plateau. Une maigre représentation au regard de l'imposant palmarès de ce modèle.



Jacques Furet

Les moteurs de F3 1 000 cm³ sont reconnaissables au premier coup d'œil par leur carburateur qui trône verticalement à leur sommet. Les meilleurs motoristes avaient fini par en tirer près de 120 ch au prix de bien des efforts… et de casses.



Jacques Furet

A l'image de la Brabham BT18A de Christophe Widmer, toutes les F3 sont chaussées de pneus Avon A37 à gomme dure et dessin unique.

Preuve d'une coordination pas encore idéale, nombre d'Anglais attendus à Charade ont préféré rester au pays pour aller rouler à Silverstone. Ajouté à cela quelques absences forcées, pour cause d'aléas mécaniques, comme celles des Français Vincent Rivet ou Thierry Gallo, sur la Tecno ex-Jaussaud que nous vous avons récemment présentée (EC n° 32), l'effectif d'une trentaine de monoplaces réunies lors de la manche d'ouverture d'Imola s'est trouvé réduit de moitié en Auvergne. D'autant plus regrettable que le plateau présenté en Italie correspondait désormais aux standards moyens du trophée. « *On tourne autour de ce nombre d'engagés depuis deux ans. Depuis ce Grand Prix de Monaco Historique 2010, où les F3 1000 roulaient pour la première fois. Cela a donné un formidable coup de boost à la catégorie* », confirme le sieur Derossi.

l'Historic F3 1 000 cc European Trophy va maintenant poursuivre sa campagne 2013 au Nürburgring, à Brands Hatch et à Croft, avant de l'achever à Dijon, les 5 et 6 octobre, dans le cadre des Trophées Historiques de Bourgogne. Là où ses organisateurs renouvelleront l'expérience réussie de l'an passé en organisant une Coupe des Nations en toile de fond aux courses du week-end. Comme aux plus beaux jours de la Formule 3. ■



Frédéric Veillard

Deux générations de Brabham : la BT21 de Jim Timms, devant la précieuse BT18 du vétéran suédois Ferdinand Gustafson. Un châssis que pilotait en 1967 le plus célèbre de ses compatriotes : un certain Ronnie Peterson !

MAURICE SLOTINE
« Une grande précision de pilotage »

« *Charade sous la pluie ? C'est l'expression de notre sens de l'hospitalité pour nos amis anglais !* » Jeune septuagénaire qui cache incroyablement bien son âge, Maurice Slotine manie l'humour comme sa Merlyn MK14A de 1969. Avec finesse et élégance. Ces anciennes Formule 3 1 000 cm³, il est sûrement l'un des mieux placés pour en évoquer les charmes, lui qui leur voue une admiration sans bornes depuis ses premiers émois de pilote, à la fin des années quatre-vingt dix. Passé par les différents trophées successivement organisés sur ce thème, c'est donc tout naturellement que notre homme aligne aujourd'hui son « ex-Tony Lanfranchi » dans l'Historic F3 1000 European Trophy. Un choix radical dont les raisons ne tiennent évidemment en rien au hasard. La F3 1000, Maurice Slotine lui voue une passion tant pour sa mécanique, que pour l'aura de ses utilisateurs de l'époque. « *Pour tous les jeunes champions pétris de talent, c'était le tremplin vers la Formule 1. Leur existence était extraordinaire. Ils couraient pratiquement tous les week-ends, en sillonnant l'Europe à la recherche des meilleures primes de départ. Et surtout, ils assouvissaient leur passion sans pour autant oublier de vivre à côté…* », s'extasie le vétéran du plateau.



Jacques Furet

Derrière le volant de sa Merlyn, l'ami Slotine est naturellement bien placé pour mesurer le mérite de tous ceux qui se forgèrent un nom sur de telles monoplaces… « *Ce sont de vraies voitures de course, propulsées par de vrais moteurs de course, mais dont la faible plage d'utilisation impose une grande précision de pilotage. Ils fonctionnent uniquement entre 8 000 et 10 000 tr/mn, il ne faut donc pas se louper ! Sur le mouillé, c'est encore pire : le manque de couple associé aux pneus larges et aux gommes dures rendent l'exercice particulièrement délicat.* »

Bien malgré lui, Maurice Slotine l'a vérifié sur la piste détrempée du samedi en s'accrochant avec le Suédois Leif Bosson. Simple péripétie qui n'a en rien refréné ses ardeurs, puisque sa prestation dans la course du lendemain s'est brillamment achevée sur la troisième place du podium.