

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
MAGAZINE
ÉDITION 1960 --- GRATUIT
N° 220 --- 1^{ER} AVRIL 2023
--- VERSION NUMÉRIQUE

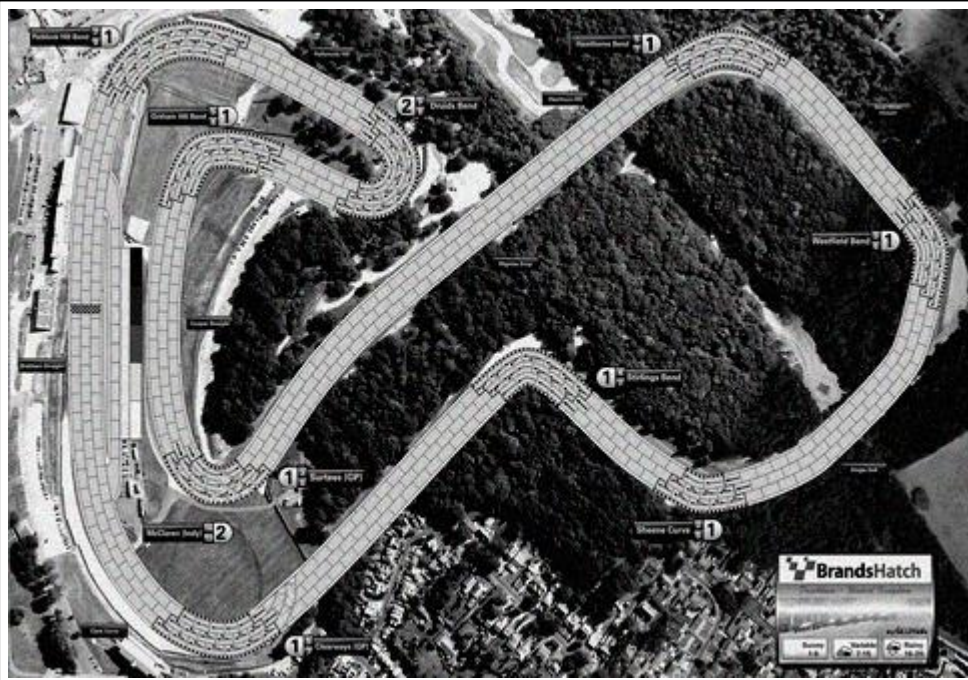
MAGAZINE

FD1
ÉVOLUTION
Sixième saison --- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH

LE RÉSUMÉ DE LA COURSE Page 2
NOS CHRONIQUEURS : Rott Fisher et Jacques Dumas Page 3
LES CHIFFRES DE LA COURSE Page 4
ET NOTRE BANDE DESSINÉE : un certain Juan-Manuel ... Page 2



Le circuit de Brands Hatch.

SEMAINE 32 - Le Grand Prix de Brands Hatch, une course hors championnat, une course sans importance, un petit moment de détente pour les participants avant de vivre l'ultime épreuve du championnat des pilotes de la saison 1960, qui sera le Grand Prix d'Italie.

Mais que ce soit oui ou non hors championnat, les pilotes veulent gagner, rajouter un trophée dans leur salon. Que ce soit compétitif ou non, seule la victoire compte; à la fin, il ne peut qu'en rester un seul! Du déjà entendu, mais ô combien vrai. Quoi qu'il en soit, encore une fois, **Formule Prout Magazine** vous raconte tout...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

QUI EMPÊCHERA FIVEROSA D'AVOIR LA POLE?

Petite pause avant d'en finir avec la dernière course du championnat des pilotes, le temps de prendre cela relaxe sur le circuit de Brands Hatch. La saison 1960 est longue, très longue. Et aucune écurie ne semblait se compliquer la tâche avec la gestion de plusieurs voitures, c'est pour cette raison, sans doute, retrouvera-t-on seulement deux voitures par écurie. Le Grand Prix de Brands Hatch demeure une course hors championnat, une course sans importance.

De plus, seulement trois écuries étaient présentes pour cette course, les écuries Wolf et Charly sont absentes, les futurs papa et maman étant en pleine préparation pour accueillir leurs amis lors d'un *show*; les vieux de la Ligue Prout ne comptent plus, déjà la jeunesse d'un petit bébé semble les mettre de côté!

Pour toutes ces raisons, on retrouve donc les écuries Nelson, Castle et M.A.F.I.A., et beaucoup de bières!

Qui empêchera Fiverosa d'avoir la pole?

Giuseppe Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) obtenait sa quatrième pole de la saison, une belle réussite en huit courses. Malgré son âge - 54 ans, on voit bien que ce n'est pas réaliste -, le vieux italien semble avoir encore l'étincelle de la course, mais a-t-il encore de l'énergie à revendre? Il s'élançait le troisième pour son tour rapide, la pole alors détenu par Phil Drill (Casper-Timax), Fiverosa le devançait par un peu plus de 4 secondes.

Quatrième pilote, Starblotti (Casper-Timax) se retrouvait avec un écart de 16 secondes et, le pilote suivant, Beermann (Castle-Timax), accumulait un retard de 12 secondes. En aucun moment, Fiverosa ne fut menacé, le plateau de pilotes se retrouvant au minimum.

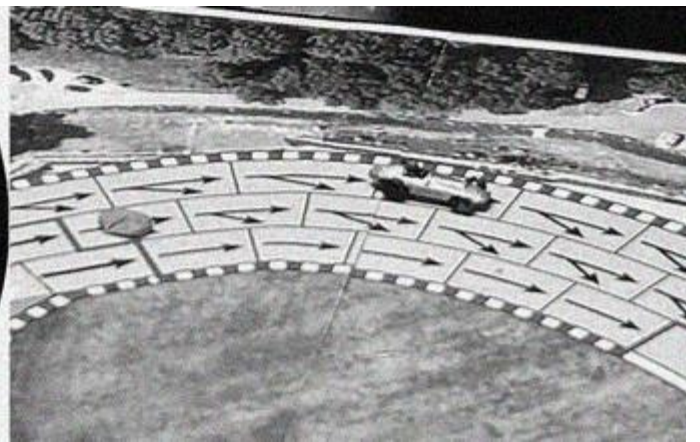
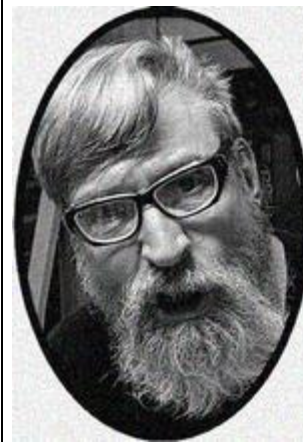
S.R.

Ci-dessous : Herman (M.A.F.I.A.) et Yves (Castle) analysent le circuit, avant les qualifications.



LE VAINQUEUR:

UNE VICTOIRE POUR BEERMANN, UNE COURSE HORS CHAMPIONNAT POUR CASTLE!



Troisième victoire de Hans Beermann et une quatrième victoire pour l'écurie Castle. Tout va bien pour une écurie qui ne devait pas figurer dans le championnat cette année, même si cette fois c'était une course hors championnat qui était à l'honneur. Du moins, l'écurie Castle démontre sa force et un semblant de domination, là où les hommes se comparent leurs forces, et à qui appartient la plus longue... barbe!

Dans une course avec seulement six voitures, les chances de Beermann étaient bonnes, surtout que l'allemand partait de la troisième place, sur la grille de départ pour rapidement se retrouver dans le peloton de tête, dès le troisième coup. Bon départ, ils étaient trois pilotes à mener la course, en milieu du premier tour, Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) et Starblotti (Casper-Timax) étant les principaux adversaires. À la fin du tour, seul Fiverosa restera avec Beermann.

Au début du deuxième tour, Beermann réussit, à quelques occasions de passer devant Fiverosa, les deux pilotes jouant à la chaise musicale pendant la première partie du tour. Beermann était alors sur une belle lancée, demeurant à la tête à partir du 23^e coup. Au 26^e coup, Fiverosa, poussant trop fort sa voiture, exécutait un parfait tête-à-queue, laissant Beermann s'éloigner seul à la tête de la course.

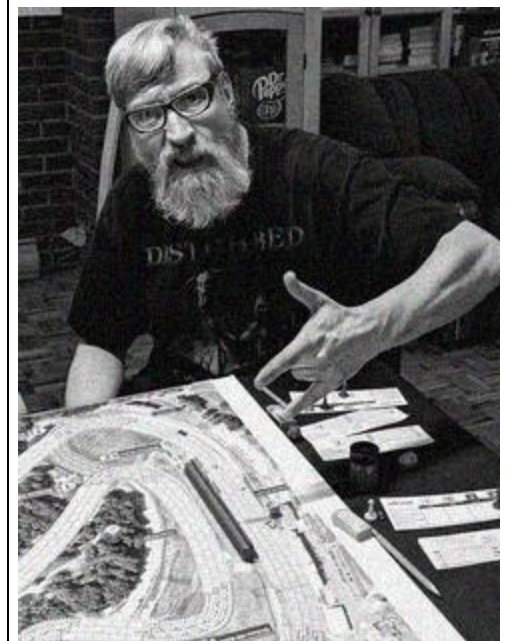
C'est donc sous les acclamations d'une foule en délire, surtout ivre de bières, que Beermann franchissait la ligne d'arrivée avec trois coups d'avance sur son plus proche rival.

Premier et dernier!

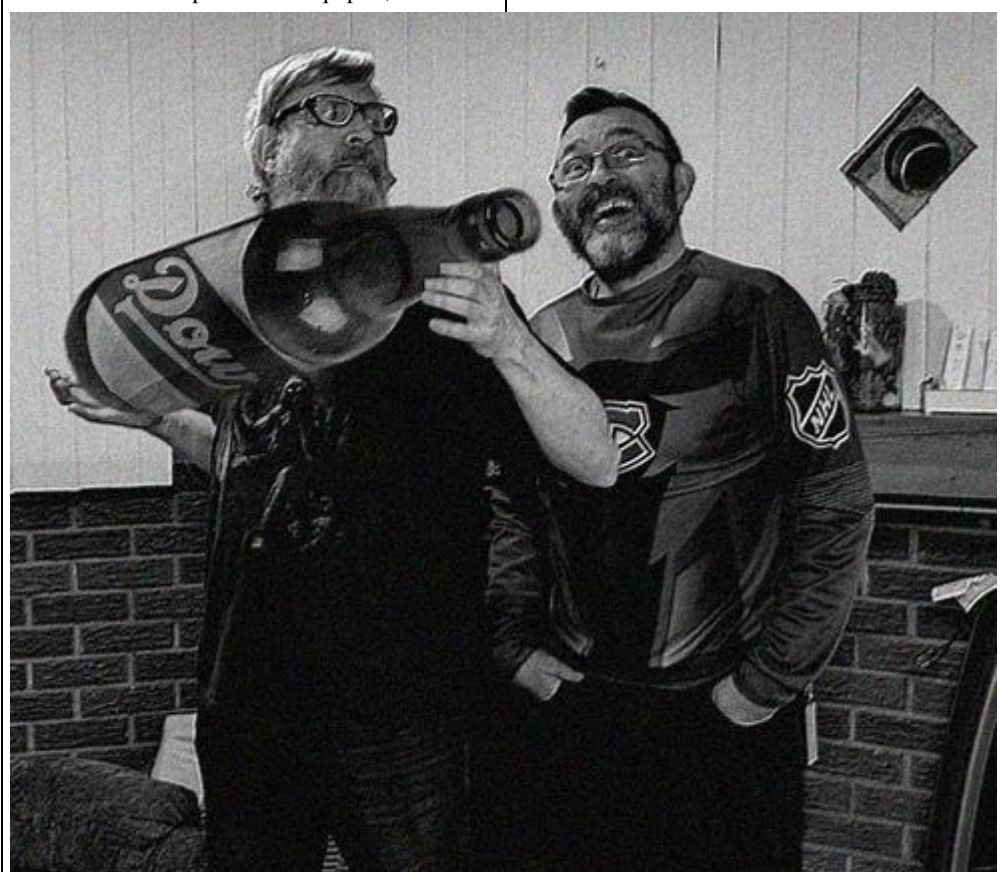
Si Beermann connaissait une belle course, il en fut le contraire pour son coéquipier, McLuron.

Ce dernier, parti de la dernière place, terminait à la dernière place avec 5 coups de retard sur le vainqueur. Aucun arrêt aux puits, aucun incident pendant la course, allez comprendre le pourquoi de ce résultat incompréhensible! Pour sa défense, le patron de l'écurie Castle n'avait rien à dire, trop heureux de fêter la victoire de Beermann. À notre journaliste, il n'avait que ces mots à dire : « C'est pas Castle bâtard, c'est C.C.R. notre équipe! »

S.R.



Ci-dessous : On voit une certaine complicité entre Yves (Castle) et Herman (M.A.F.I.A.).



LA COURSE: UN DOUBLE PODIUM POUR L'ÉCURIE M.A.F.I.A.



Après avoir mené le premier tour et menacer sérieusement le vainqueur, Beermann (Castle-Timax), Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) réussissait d'assurer sa deuxième place, suite à un tête-à-queue, tout en permettant, avec l'aide de son coéquipier, Graham Drill, d'offrir un double podium à son écurie.

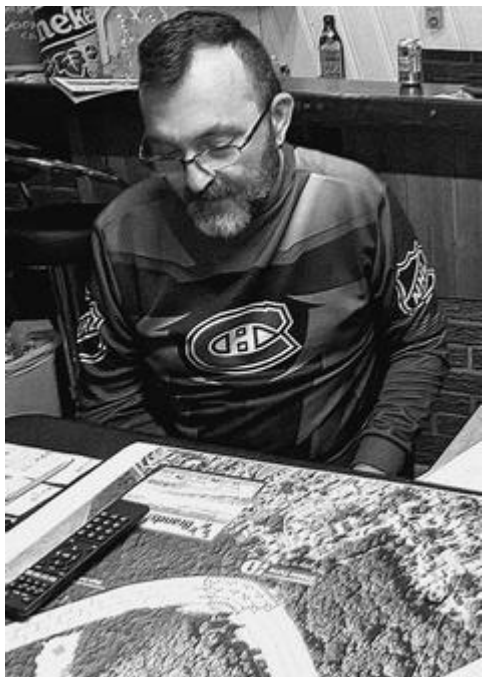
Avec la pole en main, Fiverosa était grand favori pour cette course hors championnat. Mais malheureusement pour lui, à peine quelques coups après le départ, ils se retrouvèrent quatre et trois dans le peloton de tête. Au milieu du premier tour, Fiverosa était accompagné de Starblotti (Casper-Timax) et Beermann. À la fin du tour, il ne restait que Beermann à ses côtés. Une course facile qui virait à la difficulté, bière incluse!

À la fin du premier tour, seul G.Drill s'arrêtait aux puits pour des réparations. C'est pourquoi il se retrouvait bon dernier, avec trois coups de retard sur les meneurs. McLuron (Castle-Timax) et Starblotti, se partageant la troisième position, demeuraient encore menaçants. Mais dans la première partie du deuxième tour, ces deux pilotes perdaient de la vitesse, Starblotti y allant même d'une casse moteur.

Début du deuxième tour, le duel Beermann-Fiverosa se poursuivait, le pilote de l'écurie Castle prenant légèrement l'avantage. Au milieu du tour, les deux pilotes étaient toujours regroupés ensemble et leur plus proche adversaire se retrouvait avec deux coups de retards sur eux. McLuron était seul en troisième position alors que derrière, G.Drill tentait de le rejoindre.

Peu avant la fin du premier secteur, l'impensable arrivait et c'était un tête-à-queue pour Faverosa. Malgré tout, le vieux pilote expérimenté réussissait à repartir et gardait sa deuxième position jusqu'à la ligne d'arrivée.

G.Drill, de son côté, profitait de l'abandon de Starblotti, au début du deuxième tour pour se hisser à la quatrième position. Devant lui se retrouvait McLuron, sa prochaine victime. Après avoir passé le premier secteur, G.Drill attaquait et parvenait à dépasser le pilote de l'écurie castle. Pire encore, il lui prenait un coup d'écart pour ensuite franchir la ligne d'arrivée en troisième position.



Malgré la victoire qui lui échappait, Herman (M.A.F.I.A.) était heureux de son double podium obtenu.

L'écurie Nelson dans le vague!

L'écurie Nelson connaissait des hauts et des bas, surtout des bas pour cette course hors championnat. Avec l'intention de se préparer pour l'étape finale du championnat des pilotes, en Italie dans quatre semaines, c'était donc une occasion ratée! Bien que Phil Drill (Casper-Timax) partait de la deuxième place, sur la grille de départ, son moteur calait et l'empêchait de prendre le départ normalement. Par la suite, le pilote américain se voyait à la traîne, fleurissant avec la dernière place.

Starblotti, un moment dans les meneurs, s'en voyait rapidement exclus, vers la fin du premier tour. Incapable de remonter, il était victime d'un casse moteur vers le milieu du deuxième tour. Tandis que P.Drill, alors dernier, parvenait à rejoindre McLuron, vers la fin de la course, pour lui ravir la quatrième place.

S.R.



UN CERTAIN JUAN-MANUEL

DEUXIÈME PARTIE: Juan Manuel Radio se fait connaître dans les courses automobiles, dans son pays d'origine, l'Argentine, avant de partir pour l'Europe...

...L'ACCROCHAGE EST INÉVITABLE...

...UNE MERCEDES ÉVITE LES DEUX VOITURES...

...MAIS LES SUIVANTES NE PEUVENT RIEN FAIRE, ET C'EST LA BRUTALE CATAS-TROPHE!

LA COURSE EST ARRÊTÉE... MAIS IL Y A DES MORTS ET DES BLESSÉS. FANGIO ÉTAIT EN HUITIÈME POSITION. CE DOME, VA-T-IL LE FAIRE RENONCER À SA DANGÉREUSE PASSION?

NON! PUISQU'EN 1939, IL FAIT SES DÉBUTS DE PILOTE DE GRAND PRIX DANS LE GRAN PREMIO ARGENTINO (GRAND PRIX D'ARGENTINE). L'ÉPREUVE SE COURT ALORS SUR ROUTE...

CE FANGIO VA NOUS DONNER DU FIL À RETOURNER!

MAIS IL NE SE DÉCOURAGE PAS ET, MALGRÉ SON ACCIDENT TECHNIQUE N°1, APRÈS AVOIR GAGNÉ 4 DES 19 ÉTAPES, ON COMMENCE À PARLER DE LUI AVEC ADMIRATION... LES FIDÈLES GÁLVEZ, QUI DEVAIENT ÊTRE PAR LA SUITE SES PLUS ACHARNÉS ADVERSAIRES, COMMENCENT À LE GRANDIR.

IL FAIT ALORS LA CONNAISSANCE DE PILOTES EUROPÉENS: VARZI, VILLORESI... IL ENVIE LEURS MACHINES ET ADMIRE LEUR FAÇON DE CONDUIRE.

MAIS COMMENT FONT-ILS DONC POUR CHANGER DE VITESSE SI RAPIDEMENT!?

PENDANT LES ANNÉES DE GUERRE, LES GRANDES COMPÉTITIONS N'EUVENT PAS LIEU. EN 1947, FANGIO SE TOURNE VERS LES ÉPREUVES SUR PISTE DÉJÀ, IL EST TRÈS POPULAIRE...

FANGIO, AU DÉPART! FANGIO, AU DÉPART! FANGIO, AU DÉPART!

SA RENOMMÉE GRANDIT DE PLUS BELLE, TANT EN ARGENTINE, LE JOUR OÙ IL TIENT TÊTE AU CHAMPION FRANÇAIS JEAN-PIERRE WIMILLE. LA COURSE SE COURT À ROSARIO. DÈS LE DÉPART, LES FAVORIS SONT ENTÊTÉS: WIMILLE, FERRARI, VILLORESI, OSCAR GÁLVEZ, ET, DANS LEUR ROUE... FANGIO!

À TOI, JEAN-PIERRE! MON TEMPS EST DE 2'40" JE SUIS SÛR QUE TU FERAS MIEUX...

WIMILLE ET LUI DEVIENNENT AUSSI TÔT D'EXCELLENTS AMIS. HELAS UN JOUR DE 1949, AU COURS D'ESSAIS SUR L'ANCIEN CIRCUIT DE PALERMO...

MAIS WIMILLE ET JUAN-MANUEL FANGIO SE DÉTACHENT VITE DES AUTRES ET ANIMENT LA COURSE À TOUR DE RÔLE. LA FOULE EST EN DÉLIRE ET ENCOURAGE FOLLEMENT FANGIO. MALHEUREUSEMENT, IL DOIT ABANDONNER SUR ENNUIS MÉCANIQUES, MAIS IL A DONNÉ LA PREUVE DE SA TOUTE GRANDE VALEUR!

2 MINUTES 30... 3 MINUTES!?! IL DOIT AVOIR DES ENNUIS DE MOTEUR... LA CRAINTE SE LIT SUR LES VISAGES... PEUT-ÊTRE EST-IL SORTI DE LA ROUTE...

LA RÉALITÉ ÉTAIT BEAUCOUP PLUS TERRIBLE. JEAN-PIERRE ÉTAIT BIEN PARTI, MAIS ARRIVANT DANS UNE LONGUE COURBE...

...ET LA PETITE SIMCA-BORDINI BLEUE DU FRANÇAIS S'ÉLANÇE...

UN AGENT DE POLICE À CHEVAL TENTAIT DE REPOUSSER LES SPECTATEURS TROP EMPRESSÉS. WIMILLE VOULUT-IL ÉVITER LE CHEVAL. DE DERNIER FAISAIT... TROP DE POUSSÉE... JEAN-PIERRE QUITTA LA ROUTE...

IL SE RELEVAIT POURTANT... QUE... QUE S'EST-IL PASSÉ!?!...

...MAIS AUSSI TÔT IL SOMBA DANS LE COMA... UN GRAND CHAMPION NOUS QUITTAIT...

1949! AU TERME D'UNE SAISON MAGISTRALE, JEAN-MANUEL FANGIO EST CONVOQUÉ À L'AUTOMOBILE CLUB.

MAIS!?! NATURELLEMENT!

NOUS AVONS DÉCIDÉ D'ENVOYER UNE ÉQUIPE DE COUREURS EN EUROPE! VOULEZ-VOUS EN ÊTRE?

JUAN-MANUEL FANGIO ALLAIT ENFIN ENTRER EN SCÈNE DE TRIOMPHE SUR LES PISTES DE FRANCE, DE BELGIQUE, DE SUISSE, D'ITALIE, D'ALLEMAGNE, D'ESPAGNE ET DE GRANDE-BRETAGNE... ETC. SA CLASSE ALLAIT S'AFFIRMER DE PLUS EN PLUS. IL FAUTAÎT POUR CONQUÉRIR LE TITRE SUPRÊME!

La semaine prochaine :
FANGIO, CHAMPION DU MONDE

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO :
RADIO, CHAMPION DU MONDE

HISTOIRE D'UN CIRCUIT: UNE VILLE SUR LA CARTE GRÂCE À UN CIRCUIT!

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale

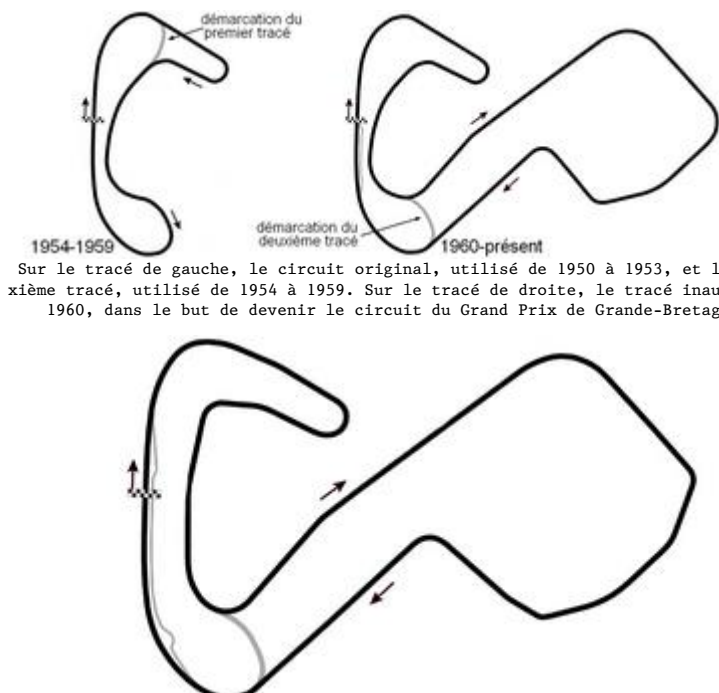


Le village de West Kingsdown est situé dans le Kent, en Angleterre, près de la route A20. Un petit village qui abritait 337 âmes lors du tout premier recensement national, en 1801. En 1927 on comptait 427 habitants. C'est donc dire à quel point ce village demeurait dans l'oubli, tellement que la grande route passait en plein milieu du village. À partir des années 1930, la population commença d'augmenter significativement, passant à près de 5000 résidents en 1981. La route A20 fut déplacée pour dévier le village et de permettre aux petits enfants (pas très nombreux) de jouer sur la rue principale sans risque de se faire frapper. Un McDonald s'installa, sur le bord de la route A20, délaissant les gens du village qui ne comptaient vraiment pas! Qui aurait voulu partir vivre dans ce village oublié?

Mais grâce à un cultivateur, l'histoire allait changer! Dans les années 1920, un terrain creux naturel qui avait la forme d'un amphithéâtre devint populaire auprès des cyclistes qui s'y entraînaient. Avec la permission de ce cultivateur, l'endroit se transforma en un tracé de terre creusé par les machines agricoles de l'époque : un bœuf et une charrue, on ne rigolait pas avec la technologie à cette époque! Et c'est ainsi que vit le jour, en 1926, un circuit utilisé par les cyclistes. Suivirent ensuite les courses de motos. *Brands Hatch Farm* devenait un circuit.

Tout près de la route A20, la popularité du circuit allait grandissante, alors que le village de West Kingsdown continuait d'être ignoré. En 1947, le propriétaire du *Brands Hatch Stadium* réussissait à attirer la BBC qui présentait, alors, la toute première course de motos à la télévision. En 1950, le tracé de terre fut goudronné et la première course automobile y fut présentée. Enfin, un attrait touristique venait de naître dans la région et West Kingsdown installaient ses premières commodités pour le soulagement volontaire des déjections corporelles. La Formule Dé Un arriva en 1956 avec une course hors championnat, créant un bouchon monstre sur la route A20 : une deuxième commodité fut installée.

Aujourd'hui, la route A20, grâce au succès du circuit de Brands Hatch, s'est élargie à deux voies, mais le village de West Kingsdown, toujours dans l'oubli, a perdu une commodité... et aussi quelques vaches!



Ci-dessus, le tracé tel qu'il apparaît en 2003. Officiellement, de 1960 à une vision futuriste des années 2000, il y aura cinq tracés, mais principalement les mêmes. Quelques chicanes apparaîtront dans les virages de droite, pour ensuite disparaître. De plus la ligne des puits se rallongera dans les années 1970. Le changement le plus significatif demeure le tracé devant la ligne des puits qui sera repoussé vers la gauche (le vieux tracé devenant la nouvelle ligne des puits).

Note à mon petit Larry : Ah! Mon petit Larry. Tu vois quelle chance que tu as dans ces belles années que nous vivons? Tu n'as pas à marcher plusieurs kilomètres afin de trouver une commodité pour te soulager. Penses-y bien, à force de marcher, on se retrouve dans la merde!

Bon assez pour cette semaine. Je dois maintenant trouver un moyen de quitter cet endroit. West Kingsdown est difficile d'accès. J'ai pu trouver le village grâce à une vache qui se tenait à côté d'une petite cabane de bois. Je me suis dit que ça devait être une commodité de l'endroit, bingo! Maintenant je fais quoi pour retourner à la civilisation et au papier cul?



Une image emblématique de West Kingsdown.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

LE CIMETIÈRE DES MOTEURS

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Cette semaine, je profite de mon éditorial afin de vous entretenir de mon émission qui sera bientôt présentée sur les ondes de CFTM-10 : « le Cimetière du Disque ». Chaque semaine, vous m'y verrez critiquer les nouveaux 45 tours, ce qui sera bon, ce qui ne sera pas bon. Et pour couronner le tout, je démolirai un 45 tours, devant la caméra, pour le simple plaisir d'être méchant. Mon petit côté rebel prendra le devant dans mon corps. Ici Jacques Dumal, future vedette de la télévision qui risque de claquer la porte à la radio. Il y a davantage d'argent dans le monde de la télévision alors que la radio se dirige tout droit vers la faillite. En effet, qui écouterait la radio, dans quelques années, alors qu'avec la télévision, on peut tout voir!

Alors faisons que vous regardez votre téléviseur, faisons comme si vous ne me lisez pas actuellement, et faisons comme vous entendiez ce que j'écris, avec des images... faisons comme...

Ah! Mes bons amis, ici Jacques Dumal qui est bien content de vous retrouver cette semaine, dans « le Cimetière des Moteurs », où nous allons repasser en revue l'actualité de la semaine dans le monde de la Formule Dé Un. Pour commencer, commençons, en commençant, sans attendre comme tant le font en commentant comme tant autres comme sont les contents qui mentent tant sans commenter! Passons tout de suite au vif de notre sujet avec le « destroy » de la semaine : Ludovico Starblotti qui, cette saison, a passé au travers d'un bon nombre de moteur. En

fait, il en casse tellement, qu'on le surnomme maintenant... le casse moteur. Original, n'est-ce pas!

Et lors du Grand Prix de Brands Hatch, Starblotti n'a pas fait exception à sa règle : détruire un moteur. Un petit moteur, un P'tit moteur, en l'occurrence, un moteur Timax... Ahahah! Que je suis drôle, laissez-moi rigoler de mon petit jeu de mots. Alors, on fait quoi avec tout ça? On balance son moteur contre le mur, à mes côtés. On le passe dans le « destroy » de la semaine. Allons-y... Mmmmm! Arrrgggg!! Mpfooooo! Pas... à... ouf! Pas à dire... Aaaaaa! De l'air! Vraiment pas léger ce moteur! Ah! Pis de la merde, je vais me contenter de sauter dessus, ce sera bien fait! Juste le temps de monter sur la table, prendre un petit élan, et bondir dessus...

Nous interrompons cette émission. Notre chroniqueur vient de voler contre le mur, s'écrasant de tout son long avant de retomber sur le sol. Nous cherchons maintenant un moyen de retirer le moteur de sur son corps tout aplati! En attendant, nous vous invitons à regarder un sketch avec Olivier Guimond pour nous faire pardonner notre maladresse d'avoir engagé Jacques Dumal...

Enfin, ce n'est pas une si bonne idée de faire comme en imaginant l'avenir pour mon émission sur les ondes de CFTM-10. Heureusement, il me reste encore un peu de temps pour bien mettre au point mon émission. En attendant, Bouh! à Ludovico Starblotti, ce démolisseur de moteur qui, d'après-moi, n'a vraiment pas sa place dans une discipline telle que le Championnat Mondial des Pilotes de Formule Dé Un. Ici Jacques Dumal qui vous dit à la prochaine... c'est-tu vraiment pesant un moteur de Formule Dé Un? On peut-tu se faire mordre?

CHAMPIONNAT FORMULE DÉ 2 :

Grand Prix du Nürburgring

Semaine 33. Allemagne, sur le circuit du Nürburgring. 3^e course de la saison 1960. 3 tours.

1) Bianchi (Nelson); 2) Gendebine (Yeoman); 3) Fret (Blocus); 4) Maitresse (Torrari); 5) McLuron (CCR); 6) Sautillant (Wolf); 7) Bisto (Wolf); 8) Turtles (CCR); 9) Skull (Reventlow); 10) Bitland (Blocus); 11) Bonnet (Rob Walker); 12) Grotrip (Torrari); 13) Souffert (MAFIA); 14) Crossla (Rob Walker).
NON CLASSÉS: Spaghetti (Castellotti); Klean (MAFIA); Frigorify (Charly); Bandpeti (Charly); Fuckheart (Casper); Zizi (Maarsbergen); Eat (Casper); Starblotti (Nelson).

Incidents et abandons: Bonnet (accident, tour 3); Grotrip (accident, tour 3); Souffert (accident, tour 3); Crossla (accident, tour 3);

Spaghetti (accident, tour 2); Klean (accident, tour 2); Frigorify (accident, tour 2); Bandpeti (accident, tour 2); Fuckheart (mécanique, tour 1); Zizi (accident, tour 1); Eat (accident, tour 1); et Starblotti (accident, tour 1).

Spaghetti, hospitalisé 2 semaines.

Bourse : 80.000\$; 12.000\$ au vainqueur.

Grand Prix du Portugal

Semaine 34. Portugal, sur le circuit de Porto. 4^e course de la saison 1960. 3 tours.

1) Fuckheart (Casper); 2) Savahiri (Charly); 3) Skull (Reventlow); 4) Grotrip (Torrari); 5) McLuron (CCR); 6) Bandpeti (Charly); 7) Turtles (CCR); 8) Fret (Blocus); 9) Sautillant (Wolf); 10) Souffert (MAFIA); 11) Maitresse (Torrari); 12) Bitland (Blocus); 13) Spaghetti (Castellotti); 14) Bianchi (Nelson); 15) Klean (MAFIA); 16) Bisto (Wolf).

Incidents et abandons: aucun.

Bourse : 80.000\$; 12.000\$ au vainqueur.

Championnat des pilotes (après 4 courses sur 10):

1) Fuckheart (11 pts); 2) Bianchi (11 pts); 3) Eat (8 pts); 4) Zizi (8 pts); 5) Bitland (7 pts); 6) Savahiri (6 pts); 7) Gendebine (6 pts); 8) Béret (6 pts); 9) Taleur (4 pts); 10) Turtles (4 pts); 11) Fret (4 pts); 12) Skull (4 pts); 13) McLuron (4 pts); 14) Maitresse (3 pts); 15) Grotrip (3 pts); 16) Sautillant (3 pts); 17) Crossla (2 pts); 18) Bandpeti (1 pt); 19) Klean (1 pt).

Coupe des constructeurs (le meilleur résultat par course):

1) Casper-Timax, 32 pts; 2) Blocus-Timax, 12 pts; 3) Wolf-Torrari, 11 pts; 4) Torrari, 9 pts; 5) C.C.R.-Timax, 8 pts; 6) S.C.R.A.P., 4 pts; 7) T.M.O.-Torrari, 1 pts.

Fendons-nous la rate!



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1960: Grand Prix de Brands Hatch (hors championnat)

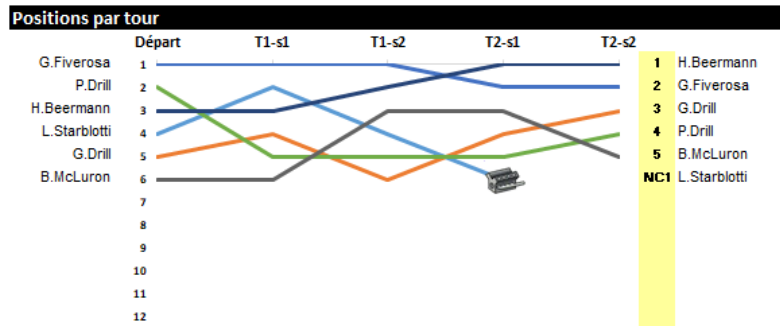
QUALIFICATION 1 avril 2023 17h32 à 17h49 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants						
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
20	Phil DRILL	USA	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
11	Bruce McLURON	NZ	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta

Résultats des qualifications						
Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Fiverosa	dur	20	2	22	01:53,56 02:28,56
2	P.Drill	dur	18	0	18	02:17,10 02:32,10
3	H.Beermann	dur	20	1	21	02:10,75 02:40,75
4	L.Starblotti	dur	18	0	18	02:29,75 02:44,75
5	G.Drill	dur	18	10	28	01:59,53 03:04,53
6	B.McLuron	dur	20	2	22	02:35,55 03:10,55

* voiture améliorée

COURSE 1 avril 2023 18h20 à 20h33 local: Steffe (Longueuil)



Attribution des points		
pilote	pos.	points
H.Beermann	1er	8
G.Fiverosa	2e	6
G.Drill	3e	4
P.Drill	4e	3
B.McLuron	5e	2
-	6e	1



Arrêts aux puits et incidents
Fin du 1er tour:
 16e coup - G.Drill (réparations)
Tête-à-queue:
 26e coup (T2) - Fiverosa
Autre incident:
 1er coup (T1) - P.Drill (moteur calé au départ)
Abandons:
 21e coup (T2) - Starblotti (moteur)

Météo
Qualification :
 Soleil
Course :
 22 °C
 casse moteurs : 1-3
 1-8 Variable
 8-10 Soleil temporaire
 10-13 Variable
 13-31 Pluie

Classement					
pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	H.Beermann	Castle-Timax	D - -	13	en 26 coups
2	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	11	+3 coups
3	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D D -	0	+4 coups
4	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	D - -	0	+5 coups
5	B.McLuron	Castle-Timax	D - -	0	+5 coups
NC1	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D - -	2	moteur (T2)

Télespectateurs
Audience : N/A
Chaîne : N/A
Pays : N/A

Tête de la course (coups)
 Fiverosa (1-2); Beermann (3); Starblotti (4); Fiverosa (5-9); Beermann (10); Fiverosa (11); Beermann (12); Fiverosa (13); Beermann (14-19); Starblotti (20); Fiverosa (21-22); Beermann (23-26).

Type de pneus : un seul type seulement, dur / NC = non classé / MG = non qualifié pour la course.

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 5/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes			Constructeurs			
1	S.Mouse	Castle-Timax	22	1	Castle-Timax	34
2	H.Beermann	Castle-Timax	19	2	Casper-Timax	24
3	T.Books	Nelson-Casper-Timax	18	3	M.A.F.I.A.-Torrari	16
4	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	8	4	Torrari	6
5	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	8	5	Wolf-Torrari	6
6	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	6			
7	L.Bandpeti	Charly-Torrari	6			
8	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	6			
9	J.Béret	Wolf-Torrari	5			
10	B.McLuron	Castle-Timax	3			
11	M.Sautillant	Wolf-Torrari	3			
12	J.Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	3			

LE CIRCUIT



Nom : Brands Hatch
 Brands Hatch
 Longueur : 197 cases (6,895 km)
 Distance : 2 tours (13,790 km)
VIRAGES
 1 arrêt : 8
 2 arrêts : 1
 3 arrêts : 0
LIGNE DROITES
 12 cases ou - : 4
 13 à 20 cases : 3
 21 à 30 cases : 1
 31 cases ou + : 1
 Tour parfait : 15 coups / 15 sous la pluie
 Particularité : aucune.

La grille de départ



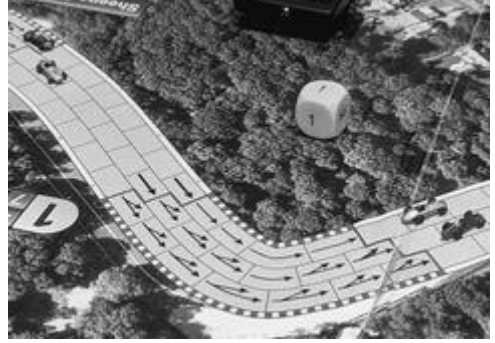
LA COURSE EN IMAGES:



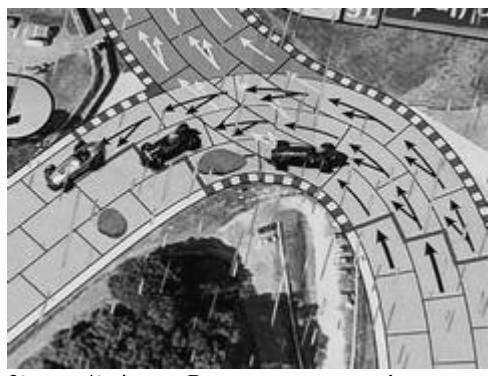
Vue aérienne de la grille de départ.



1er tour, 2e virage : Fiverosa M.A.F.I.A.-Torrari mène le peloton de tête, avec Starblotti (Casper-Timax) et Beermann (Castle-Timax); les autres font leurs premiers arrêts.



1er tour, 8e virage : Fiverosa et Beermann mènent la course. Derrière, on retrouve McLuron (Castle-Timax) et Starblotti.



2e tour, 4e virage : Beermann passe en tête; Starblotti le suit avec Fiverosa.



2e tour, 8e virage : duel entre Beermann et Fiverosa.



2e tour, 9e virage : Beermann prend avantage dans le dernier virage, Fiverosa fera son tête-à-queue à la sortie du même virage.

S.R.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – parti de la troisième place, sur la grille de départ, Beermann est parvenu à bien diriger sa course pour remporter la course, au grand plaisir d'Yves, le grand patron de l'écurie. Les fiabilités des voitures laissaient à désirer, mais les deux pilotes ont réussi à franchir la ligne d'arrivée. Beermann et McLuron n'avaient qu'un seul point de pneu, chacun, à l'arrivée.

M.A.F.I.A. – avec la pole en main, ça s'annonçait bien pour l'écurie d'Herman. Malheureusement, la course et, surtout la pluie, n'ont pas aidé les pilotes, donnant du mal au vieux vétéran Fiverosa. Malgré tout, les deux pilotes terminaient sur le podium, offrant le double podium à l'écurie M.A.F.I.A., une offre qui ne pouvait pas être refusée. Comme les voitures de l'écurie Castle, un seul pneu à l'arrivée pour G.Drill et aucun pour Fiverosa, ce qui lui coûta un beau tête-à-queue avant de franchir la ligne d'arrivée.



Nelson Automobile Club – vraiment pas facile pour l'écurie de Stéphane, malgré de bonnes positions sur la grille de départ, deuxième pour P.Drill et quatrième pour Starblotti. Dans la course, Starblotti a démontré un potentiel certain mais, encore une fois, son moteur l'abandonnait pour une xième fois. P.Drill terminait quatrième avec un seul pneu à sa voiture. Le circuit de Brands Hatch fut vraiment difficile pour les pneumatiques.

Wolf Racing Team – Jessy absent, parce qu'il devait préparer le shower de bébé!

Charly's Car – Marie absente... elle devait supporter son amoureux qui devait préparer l'arrivée du bébé! Une belle histoire de famille.

S.R.



Consultez le site Prout FD1-évolution pour suivre le Championnat du monde de Formule Dé Un.



Bientôt un grand concours : qui découvrira le premier la mise à jour du site?