

DANS CE NUMÉRO:

LE GRAND PRIX AUTOMOBILE D'ARGENTINE



Le circuit de Buenos Aires, version 1954.

SEMAINE 3 - On ne le répétera jamais assez, une longue séquence à ne pas jouer à Formule Dé met dangereusement en danger notre sens d'évaluation du jeu, notre calcul du risque et notre vitesse à jouer notre tour! L'été aura été long, sans parler de ce virus qui court les rues dans l'idée de s'attaquer à nos poumons! Une année bien spéciale, comme cette nouvelle saison du championnat FD1-évolution qui commence cette semaine avec le Grand Prix d'Argentine, première course comptant pour le championnat des pilotes. L'année 1958 risque d'être spéciale, avec l'arrivée des premières voitures construites par les écuries, alors que deux autres écuries continueront de se fier aux constructeurs.

Une nouvelle saison débute, du suspense à prévoir! L'écurie T.M.O., championne en titre, continuera-t-elle sur son élan de la dernière saison? L'écurie Castle parviendra-t-elle à revenir au premier plan avec une voiture se faisant vieille? L'écurie Nelson fera-t-elle mieux que de jouer le second violon? Et l'écurie Wolf dans tout ça? Ce numéro deviendra vite un objet de collection, car la saison 1958 aura débuté dans l'incertitude et, pour une fois, tous les participants auront été sur le même pied d'égalité...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: UNE PREMIÈRE SOIRÉE DÉBUTANT NORMALEMENT!

L'ordre des présences, pour cette première soirée de la saison 1958 du championnat FD1-évolution: Steffe (Nelson), Herman (T.M.O.), Yves (Castle) et Jessy (Wolf) est arrivé bon dernier avec une quinzaine de minutes en retard. Pour une fois, ce n'est pas Yves qui se faisait attendre. Mais le plus surprenant, déjà à 18 heures et trente minutes, les joueurs se réunissaient autour de la table de jeu, prêts à débiter cette nouvelle saison. Pas de dialogues enflammés suite à une longue période sans se voir, les membres semblaient disciplinés. Un signe de sagesse tardive?

Mise en place du circuit, lecture rapide du dernier numéro du journal, coup d'œil sur les budgets et préparation pour les qualifications, en commençant par établir l'ordre des pilotes pour les qualifications. En fait, même les qualifications se déroulèrent assez rapidement, faisant de cette première soirée un franc succès... Peut-être parviendrons-nous à terminer tôt, au moins vers minuit. Il faudra attendre la course avant d'espérer si rapidement!

L'écurie T.M.O.: la suite de la saison précédente

Fort de l'obtention du titre des pilotes 1956, l'écurie T.M.O. semblait vouloir continuer là où elle était rendue à la fin de la dernière saison, dominer à tout prix ce petit monde de la Formule Dé Un. Et ce dès son premier pilote en liste, la recrue Graham Hill, troisième à s'élancer,

obtenait la pole temporaire avec tout juste 2 minutes, battant par 8 secondes Klean (Wolf).

Le vétéran Fiverosa demeurait tranquille en obtenant la septième place, alors qu'il s'élançait le septième dans l'ordre des pilotes. Le coup d'éclat survenait à la fin de la séance, avec le dixième pilote, Gunhaller, qui réussissait le meilleur tour en étant seulement le deuxième pilote à obtenir un chrono sous la barre des deux minutes. De plus, il fut le seul pilote à réussir son tour en 17 coups, la plupart des autres réussissant en 18 coups.

Pour la première course de la saison 1958, l'écurie T.M.O. plaçait des pilotes en première et troisième place sur la grille de départ. Les voitures T.M.O. semblent être bien nées!

Jean Béret place l'écurie Wolf sur la première ligne

Heureux en amour, malchanceux au jeu, l'écurie Wolf, après avoir connu une saison difficile en 1956, avait bien besoin d'un petit coup de pouce pour bien débiter cette nouvelle saison. Le coup de pouce lui vint de sa nouvelle acquisition, le vétéran Jean Béret qui réussissait d'obtenir la deuxième place sur la grille de départ. Dernier pilote à s'élancer, le français réalisait un tour sans pénalité, dans la moyenne des autres concurrents, 18 coups, avec un chrono tout juste sous la barre des deux minutes. Seulement trois pilotes réussissaient cet exploit.

SUPER SPÉCIAL 200^e NUMÉRO

Vous tenez dans vos mains le 200^e numéro de Formule Prout Magazine. Pour ce joyeux événement, nous levons nos verres à votre santé, amis lecteurs, et ensuite une bonne bière. De plus, dans ce numéro historique, vous ne trouverez rien pour souligner l'événement, nous n'avons pas que ça à faire! Voilà. La fête terminée, on retourne à la lecture de ce numéro!

LE VAINQUEUR:

FIVEROSA SUR LES TRACES DE RADIO?



Innocemment, Béret venait mêler les cartes alors que l'ordre de la grille semblait être mis en

Ce fut un beau travail qu'exécutait l'écurie T.M.O. avec sa nouvelle voiture "maison" qu'Herman nous présentait, une voiture qui semble bien née, prête à réaliser de grands moments, à commencer par cette première victoire de la saison 1958, sur le circuit de Buenos Aires. Fiverosa, pilote vedette de l'écurie italienne, remportait une belle victoire, un peu inattendu de sa part puisqu'au début, c'était surtout son coéquipier, Gunhaller qui attirait les regards.

C'est dans la seconde moitié du premier tour que Fiverosa prenait la première place, après avoir rejoint le groupe de tête en milieu du tour. De là, il entamait le second tour, avec un coup d'avance sur ses plus proches poursuivants. Cependant, à la fin du deuxième tour, un Français au béret venait lui partager la position de tête, avec lequel un duel s'engagea jusqu'au milieu du troisième tour.

Le coup d'éclat de Fiverosa arriva quelques coups après le départ, au quatrième plus précisément, alors qu'il réussissait une triple aspiration, lui faisant faire un bond de la septième place à la deuxième, se retrouvant dès ce moment dans un groupe derrière le meneur temporaire qui était Gunhaller. Profitant de cette chance,

place. C'était sans compter ce sacrifiant de Jessy, le patron de l'écurie Wolf, qui semblait insister sur son désir de faire chier les autres concurrents. Mission accomplie!

L'écurie Nelson dans le trouble

Habituellement habituée à lutter pour les premières places de la grille, l'écurie Nelson semblait être dans le trouble pour cette première séance qualificative, en plaçant ses deux pilotes bons derniers sur la grille, neuvième et dixième.

Vraiment rien pour venir aider l'écurie de Steffe, ses deux pilotes réussissant chacun les pires chronos, Books obtenant le plus grand nombre de pénalités (4) et de coups total (22) et les deux pires temps. À la fin de la séance, Steffe laissa échapper: « Ouf! Je vais prendre une autre bière pour faire passer ça! »

Utilisant la voiture Casper, l'écurie semble démunie par rapport aux autres voitures qui utilisent toutes le plan incliné pour profiter d'un effet de sol. Devant ce fait, Steffe s'empressait de répondre: « Pas grave, j'ai un moteur arrière... Et à défaut d'équilibrer les forces, ça fait un beau profil à mes voitures! »

Fiverosa n'abandonna à aucun moment sa première place, quitte à la partager avec Béret (Wolf-Torrari). Maintenant bien en position, il ne restait à Herman, patron de l'écurie, de bien diriger la course de l'italien pour le mener à la victoire.

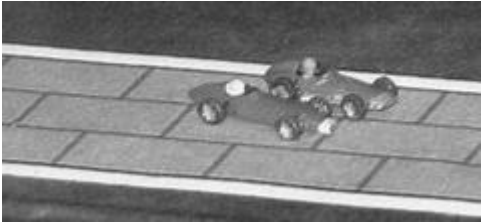
Un troisième tour bien calculé

Officiellement, le premier secteur du troisième tour appartient à Béret, alors en duel avec Fiverosa pour la première place. Le pilote T.M.O. conservait son calme, contrairement à Herman qui commençait à trouver la voiture Wolf ennuyante par sa persévérance. Le duel entre les deux pilotes se poursuivait quelques coups encore, avant que Béret ne soit victime d'une sortie de piste au 39^e coup.

À Partir du deuxième secteur, Fiverosa se retrouvait seul en tête de la course avec deux coups d'avance sur Graham Drill (Castle-Mortades) en deuxième place. Dès lors, Herman n'avait plus qu'à bien gérer la fin de la course pour son pilote et l'amener vers la première victoire de la saison 1958.

Ce fut vraiment du beau travail de la part de l'écurie T.M.O., poursuivant les traces du regretté Juan Manuel Radio...

S.R.



Ci-dessus: duel entre Béret et Fiverosa. Ci-dessous: Herman suit la situation de près.



S.R.

LA COURSE:
DOMINATION DE L'ÉCURIE T.M.O. QUI S'OFFRE UN DOUBLÉ.



Fiverosa (T.M.O.-Torrari) vainqueur, l'écurie T.M.O. n'avait pas l'intention de finir su simplement, y allant d'une domination, non sans peine, se résultant par un doublé vivement mérité. Si les spectateurs n'avaient d'yeux que pour le pilote italien, derrière, Graham Drill (T.M.O.-Torrari) faisait des siennes, souvent en lutte et luttant pour lutter une lutte lucrative! Bref, au final, il accompagnait Fiverosa sur le podium, sur la deuxième plus haute marche.

Dès les premiers instants de la course, les trois pilotes de l'écurie T.M.O. se regroupaient pour former le groupe de tête, un coup d'avance sur un second groupe de quatre pilote en luttés pour la quatrième place. À ce moment, Gunhaller (T.M.O.-Torrari) avait l'avantage, parti de la pole. Malheureusement, le pilote argentin devait s'arrêter à son stand pour y effectuer des réparations sur sa voiture, revenant en piste plus loin, maintenant en cinquième place.

Fiverosa entreprenait le second tour en tête, seul. Derrière se retrouvait Graham Drill, en lutte pour la seconde place avec Béret (Wolf-Torrari). Mais alors que Drill se débrouillait bien, apportant son aide à son coéquipier en première place, à son tour s'arrêta à son stand, lui aussi pour effectuer des réparations sur sa voiture. Le circuit de Buenos Aires est très difficile, on le sait. À la fin du second tour, Béret avait rejoint Fiverosa.

Le troisième tour débutait avec le duel Béret-Fiverosa, jusqu'à ce que le pilote français commette une faute et passe tout droit dans un virage, sortie de piste et abandon! De son côté, Drill luttait pour la cinquième place avec son coéquipier, Gunhaller. Devant, McLuron (Castle-Mortades) alors en troisième place faisait un tête-à-queue, se sortant de la course et des points. Prenant rapidement avantage sur Gunhaller, Drill parvenait à rejoindre Mouse (Castle-Mortades) devant lui, le dépassais pour aller chercher la deuxième place. Gunhaller ne parvenait pas à passer Mouse et dut se résoudre à terminer en quatrième place.

Ainsi donc terminaient les voitures de l'écurie T.M.O., occupant trois places sur les quatre premières voitures. On ne peut pas dire que nous sommes demeurés indifférents à ce beau spectacle! Et pourtant, bien que bien gérée, la course ne fut pas facile pour les hommes d'Herman; au sixième virage du premier tour, chacun leur tour, les trois pilotes manquèrent leur entrée dans le virage!

Une course difficile, mais encourageante pour l'écurie Castle

Suite à la qualification, le grand brasseur de l'écurie Castle se montrait quelque peu sceptique. Avec des voitures en quatrième, cinquième et sixième, certes bien regroupées, mais tout de même loin de la première place, et surtout très loin de la puissance des moteurs Torrari, Yves ne sentait vraiment pas bien cette course. Mais il nous faut avouer qu'il a su bien gérer ses pilotes, surtout la jeune recrue, Bruce McLuron qui en surprit plus d'un.

C'est dans le second tour que McLuron commença à attirer les regards. Alors qu'il se



retrouvait en queue de peloton, à la fin du premier tour, le voilà qu'il parvenait à se hisser dans le milieu, à mi-parcours du second tour, se retrouvant en pleine lutte pour la quatrième place avec Gunhaller. À la fin du tour, il était rejoint par son coéquipier Mouse, mais cette fois en troisième place.

Avec un coup de retard sur la tête, les chances semblaient être présentes pour l'écurie Castle. Jusqu'au milieu du troisième tour, McLuron et Mouse continuaient à se partager la troisième place, n'attendant qu'une faute de la part des deux pilotes de tête, Béret et Fiverosa.

Au 39^e coup, Béret abandonnait sur une sortie de piste, McLuron et Mouse étaient maintenant en seconde place. Malheureusement, deux coups plus tard, McLuron commettait un beau tête-à-queue; ses pneus trop usés, il abandonnera sur une sortie de piste au 44^e coup. Mouse, maintenant seul, fut rapidement rejoint par Graham Drill avec qui une lutte s'engagea pour la seconde place. Le pilote T.M.O. prit l'avantage du dernier virage et remportait la seconde place, Mouse dû se contenter de la troisième place.

De l'espoir pour l'écurie Wolf

Une course avec des hauts et des bas pour l'écurie Wolf, et aussi plein d'autres affaires, mais ici inutile dans le résumé de cette course! Comme preuve, dès la qualification, il plaçait un pilote en deuxième place sur la grille de départ, et un autre en huitième place, sans parler de Klean qui fut écarté de la course par cause de trop de pilotes en course, maximum autorisé, 10, tout en assurant deux voitures par écuries. Klean occupait officiellement la dixième place, mais il dû laisser sa place à Books (Nelson-Casper-Vandall).

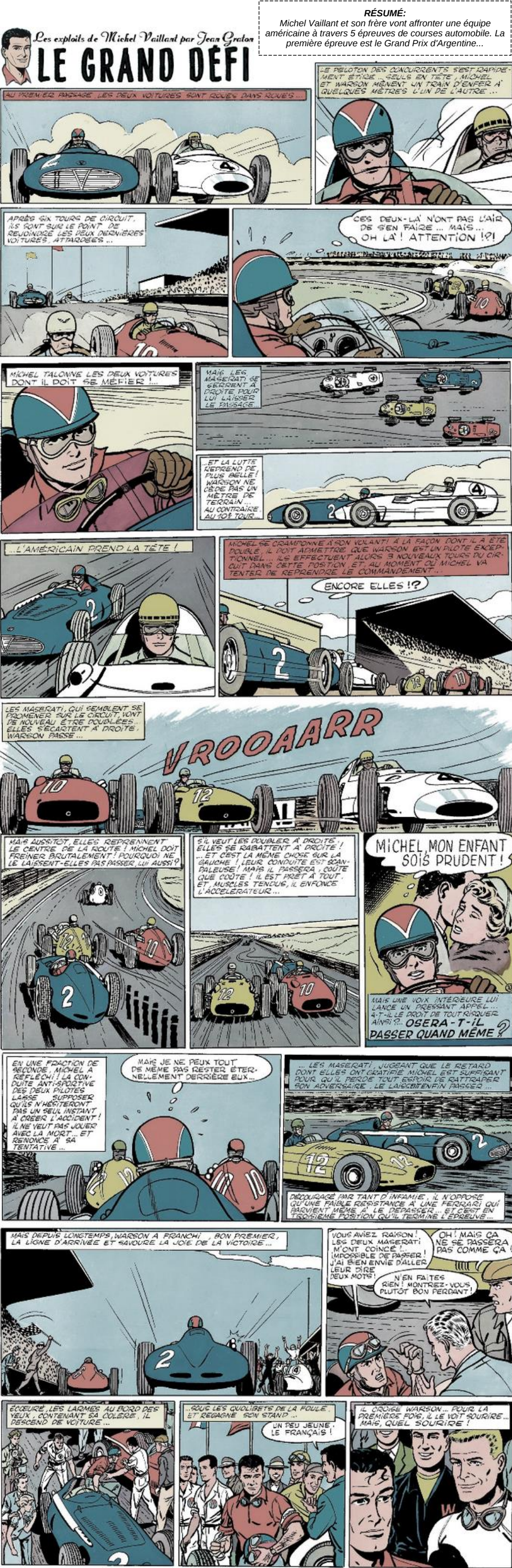
C'est Béret qui attira l'attention, parvenant à se hisser dans un groupe de trois pilotes, à la fin du premier tour, pour la deuxième place. En lutte avec Drill, il conservait sa position jusqu'à la fin du deuxième tour. Drill dû s'arrêter à son stand et laissa Béret seul en seconde place. Rapidement le français réussissait à rejoindre Fiverosa pour la tête de la course.

Un duel s'engagea dès le début du troisième tour, Béret prenant son temps pour bien jouer, où plutôt à cause de son patron, hésitant et ayant peur de commettre une faute. Mal lui en a pris puisqu'au 39^e coup Béret faisait une sortie de piste et abandonnait la course. Dommage.

L'écurie Nelson... Hein! Steffe était là?

À croire que Steffe, patron de l'écurie Nelson, voulait faire le clown! À commencer en qualification où ses deux voitures se sont retrouvées à la fin de la grille de départ. Ensuite dans la course où Books fut le premier pilote à abandonner, sur un casse moteur, au cinquième coup... perdre trois points moteurs en cinq coups, il faut le faire! Et, au final, Brainham qui terminait en septième position, sur sept pilotes en course. Vraiment, ce ne fut pas une course facile pour Steffe, surtout pas intéressante... Ainsi s'avouera-t-il ses bières, bien tranquille, dans son coin!

S.R.



CARNET DE VOYAGE: BUENOS AIRES, ARGENTINE.

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



Ah! L'Argentine, un long pays avec vue sur l'Atlantique. Un pays très chaud où il est difficile de survivre plus de trois jours. On ne pense qu'à boire du maté, un mélange de feuilles de *yerba* infusés. Et après, on mange du bœuf pour enlever le goût de ce breuvage national. Pis on boit ensuite du maté, pour enlever le goût du bœuf trop salé de la bouche. Bref, on a du plaisir et on s'y amuse comme des petits poissons dans l'eau. Alors, pourquoi prendre le temps de visiter ce pays? Bien sûr, il y a le Grand Prix de Formule Dé Un mais quel serait l'intérêt d'aller en Argentine au mois de janvier? Le fric, l'argent. D'où mon métier de journaliste afin de fournir de la bouffe à ma petite famille. Ma femme vient de donner naissance à un bébé naissant et je dois penser à l'avenir de mon petit Larry. Alors, allons-y gaiement pour l'Argentine, ma première escale pour Formule Prout Magazine...

Buenos Aires, janvier 1958

Mais qui a pensé à s'installer dans un bled comme ça! À croire qu'un pauvre type, parti du Québec, a eu un jour l'idée de faire une petite marche de santé. Il s'est rendu jusqu'en Floride, et là, pas content de sa découverte, il a décidé de continuer et de marcher, traversant le Mexique, ça je peux comprendre qu'il ne s'est pas arrêté, mais passer tout droit en Floride, faut être épais pas à peu près! Et continuant en Amérique du Sud, traversant le Brésil et ses danseuses nues de carnaval, pour finalement s'arrêter sur le sol de l'Argentine. Il a dû s'y arrêter, agonisant, à la recherche de son souffle, ce qui serait normal suite à une si longue marche, le pauvre! A-t-on idée aussi d'aller chercher du lait si loin! Sur le point de mourir, il a baptisé l'endroit de sa future mort, et Buenos Aires fit son entrée dans le monde. C'est devenu ensuite la capitale de l'Argentine. C'est fou comme histoire, mais que je devienne un poisson si je mens.

Donc, il y a Buenos Aires, une chance! Parce qu'après, on ne trouve pas grand-chose en Argentine. Faut être fou je vous dis pour y aller, surtout qu'ici, au moment d'écrire cet article, il n'y a pas de gouvernement, il n'y a que des militaires qui s'amuse à jouer à la politique. En 1955, un coup d'État renversait Juan Perón qui fut remplacé par le général Pedro Eugenio Aramburu, le "bien-aimé". Je suis obligé de le mentionner, les militaires sont partout dans la ville et on aime faire la *torillas* aux étrangers! Bien qu'il a fait exécuter quelques types, des malchanceux d'avoir passé par là, chacun ses malheurs, Aramburu demeure un brave type, tant qu'on ne le croise pas. Depuis son arrivée au pouvoir, il ne cesse de pourchasser les péronistes et de ramener les Argentins dans le droit chemin. Après tout, qu'avait amené Perón dans la constitution à part la démocratie, on se le demande! Aussi, chaque fois que je prononce le nom de Perón, je dois expliquer aux militaires que je parle d'un certain Jean Perron, un petit garçon de Saint-Isidore qui rêve de devenir l'entraîneur-chef du club de hockey des Canadiens. Pauvre petit, aucun réalisme dans ses rêves.

La ville de Buenos Aires est reconnue comme étant la ville européenne de l'Amérique du Sud. Beaucoup d'Européens viennent s'y installer, principalement des Allemands. Déjà au début des années 1940 on y retrouvait d'importants groupes. En 1945, un certain haut gradé, se faisant passer pour un certain Hustler, Allemand d'origine, fit son apparition, après la Seconde Guerre, pour ensuite partir aux États-Unis et y créer une revue, Hustler. Mais là, je m'avance en parlant d'un magazine encore très modeste avec des petits dessins aux femmes dénudées. Oh! le polichon!

Quoi visiter à Buenos Aires

Il y a le cimetière de *Recoleta* qu'il faut absolument voir. On trouve dans ce lieu de grandioses sépultures qui donnent une idée de la grandeur et de la richesse de l'Argentine, une richesse bien basse. De plus, c'est le seul endroit où vous ne rencontrerez pas de soldats; les fantômes veillent! Il y a aussi le *Cafe Tortoni*, un bel endroit pour relaxer, après de longues marches à vouloir échapper aux militaires, pour y regarder des couples danser le tango, une danse presque érotique, je veux dire "sensuelle". Le Plaza San Martin; un poumon vert au cœur de la ville. Un point idéal de départ et d'arrivée pour visiter la capitale. Parce ce qu'à part ça, il n'y a vraiment pas grand-chose à voir; le tour d'horizon depuis la place raconte en lui-même l'histoire de l'Argentine, c'est-à-dire rien! Et, enfin, il y a le circuit de course, l'*Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires*.

Anciennement appelée l'*Autódromo 17 de Octubre*, la piste de course demeure le principal loisir pour la population argentine. Plusieurs courses d'importances s'y déroulent, principalement au mois de janvier, parce qu'après ce mois, ça ne lui tente plus, au président, de voir du monde! Construit sur la demande de Jean Perron (je ne peux pas dire Juan Perón), le circuit a la particularité d'offrir plusieurs configurations de tracés, comme ça, les habitants de Buenos Aires n'ont pas de raison de s'ennuyer. La Formule Dé Un utilise le tracé numéro 2, c'est fou comme histoire n'est-ce pas! Après la course, quelques prostitués sur le chemin du retour, avant de se barricader à notre chambre d'hôtel, et voilà qu'on vient de passer une belle fin de semaine dans la ville de Buenos Aires, à condition de ne pas croiser des militaires, pire encore si ce sont des militaires zombies! Mais en restant bien barricadé, je ne risque rien, en espérant que les gars de la Formule Dé Un se décident à quitter cet endroit perdu.

Vivement la fin du Grand Prix d'Argentine... pour retourner à la civilisation! Je vous parlerai alors de Silverstone... peut-être... si j'échappe aux militaires et que je trouve l'aéroport; un autre problème ça, on questionne et on reçoit toujours comme réponse: "si, si signore." Ah! L'Argentine... Beeuuuarrkk!



Rott Fisher à l'entrée du cimetière *Recoleta*, un endroit paisible.

ÉDITORIAL: LE COIN EN HAUT À DROITE! LA SAGESSE NE FAIT PAS LA FORCE.

Par Jacques Dumal
Collaboration spéciale



Il est parfois incroyable de voir le chemin parcouru d'un homme, de découvrir son déroulement au travers de la vie et de le suivre, tel un gourou qui prend place dans nos têtes, pour finalement découvrir qu'arrivé à ses termes, alors que la sagesse est une qualité omni présente dans sa personnalité, qu'il n'est devenu rien d'autre qu'un looser et, que toute sagesse le recouvrant n'était que de l'huile à frire, parce que dans le fond, on se fout bien de cette sagesse, on veut des résultats. Et l'huile à frire, ça n'a rien de romantique par rapport à une huile moteur!

Bonjour amis lecteurs. Je suis Jacques Dumal, celui qui vous vante les nombreuses qualités des voitures Gord, à la radio, à votre réveil, à vous casser les oreilles avec ma voix sans tonalité. Ici, en parlant de looser, je pointe mon regard vers l'écurie Nelson et son poltron d'artisan dénommé Steffe. Après avoir connu deux bonnes saisons, certes avec des victoires rarement au rendez-vous, comment expliquer ce revers de fortune que nous avons vu, honteux, lors de la présentation du Grand Prix d'Argentine! Certes, je n'ai rien vu, la télévision est, de nos jours, encore un gadget de luxe que peu de personnes peuvent s'offrir, moi, Jacques Dumal j'en ai une, mais pas de course encore sur mon écran. Je tiens ces renseignements d'un ami argentin, digne de confiance, dont j'ai oublié le nom. Un ami qui est bon d'avoir de son côté; sachiez-vous qu'il avait en Argentine une organisation mafieuse locale? N'allez pas leur emprunter un gros montant d'argent, je vous le conseille, moi Jacque Dumal!

J'écris cet éditorial et je me suis lourdement égaré dans mes propos. Pourquoi prenais-je le temps de débiter ainsi mon intervention dans ce journal? Vingt-quatre ans c'est jeune. Et à en croire ma perte de cheveux, vraiment involontaire de ma personne, je vous l'assure, j'en viens à perdre la notion de ma mémoire, comme si chaque petit cheveu me faisait perdre une puce de mémoire vive. Que dis-je là? Encore un propos incohérent qui ne veut rien dire, comme si je venais de le voir dans le futur. C'est

pourtant impossible, malgré toutes ses qualités, une voiture Gord ne peut pas aller si rapidement pour défier le mur du temps!

Ça me revient, j'ai oublié d'acheter du beurre en faisant mes emplettes ce matin. Ce sera pour une autre fois, je devrai me contenter d'huile à moteur pour mes plaisirs en solitaire. J'ai sur la porte de ma chambre, un poster de Marilyn Monroe grandeur nature, le poster, pas la fille, donc un format de livre de poche.

Mais je m'égard encore une fois, et déjà je dois mettre un point à mon éditorial de cette semaine. Me direz-vous que je n'ai presque rien dit de ce bonhomme qui dirige l'écurie Nelson, et vous auriez bien raison. Je ne suis pas fou, pas encore, sachant que ce même type est aussi le propriétaire de ce journal. Un journal qui me permet de m'acheter du shampoing pour prendre bien soin de ma chevelure de jeune homme que je suis.

Dans le prochain numéro je vous parlerai de mon ami le poisson, Elliot, un fidèle ami qui, tous les matins, m'attend impatiemment pour que le lui donne quelques miettes de nourriture. C'est déjà mieux que d'être un looser! C'était Jacque Dumal qui vous dit à bientôt.

La photo, ci-dessous, nous montre les exploits du looser en question, c'est-à-dire rien! Il n'y a rien à montrer, parce que l'écurie Nelson ne semblait pas présente en Argentine. Je me pose d'ailleurs des questions...



LA SOIRÉE EN IMAGES:

La première soirée d'une nouvelle saison mérite une plus grande section de photos. C'est fait! Avec les joueurs en vedettes...



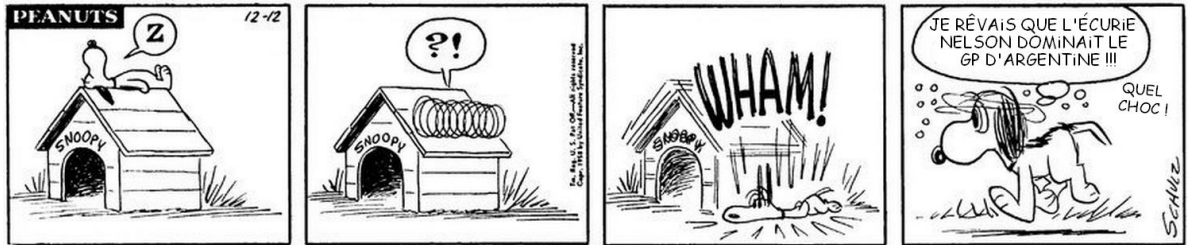
Ce fut une longue soirée pour Herman (T.M.O.)... pépère!



Certains s'endormait... Yves (Castle) prenait plaisir devant la caméra...



Fin de soirée, Jessy (Wolf) fatigué à son tour.



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1958: Grand Prix d'Automobile d'Argentine

QUALIFICATION							5 septembre 2020		19h17 à 20h04		local: Steffe (Longueuil)			
Ordre des participants							Résultats des qualifications							
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus	Pos.	Pilote	pneus	coups	pén.	total	chrono	temps
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort	1	J.F.Gunhaller	dur	17	1	18	01:38,31	01:53,31
41	Karl KLEAN	AL	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut	2	J.Béret	dur	18	0	18	01:59,37	02:14,37
16	Graham DRILL	GB	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta	3	G.Drill	dur	18	0	18	02:00,34	02:15,34
17	Jack BRAINHAM	AUS	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort	4	H.Beermann	dur	18	3	21	01:51,91	02:21,91
11	Bruce McLuron	NZ	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta	5	S.Mousse	dur	18	1	19	02:06,41	02:26,41
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta	6	B.McLuron	dur	19	0	19	02:06,84	02:26,84
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta	7	G.Fiverosa	dur	19	1	20	02:04,16	02:29,16
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut	8	P.Sasuffi	dur	19	0	19	02:09,44	02:29,44
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta	9	J.Brainham	dur	18	1	19	02:24,54	02:44,54
18	J.F. GUNHALLER	ARG	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta	10	T.Books	dur	18	4	22	02:25,06	03:00,06
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut	11	K.Klean	dur	19	3	22	02:08,47	02:43,47

COURSE

5 septembre 2020

20h27 à 1h11

local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour

Départ

T1-1

T1-2

T2-1

T2-2

T3-1

T3-2

J.F.Gunhaller

J.Béret

G.Drill

H.Beermann

S.Mouse

B.McLuron

G.Fiverosa

P.Sasuffi

J.Brainham

T.Books

K.Klean

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

1

2

3

4

5

6

7

8

9

NC

NQ

G.Fiverosa

G.Drill

S.Mouse

J.F.Gunhaller

H.Beermann

P.Sasuffi

J.Brainham

J.Béret

T.Books

K.Klean

Attribution des points

pilote

pos.

points

G.Fiverosa

1er

8

G.Drill

2e

6

S.Mouse

3e

4

J.F.Gunhaller

4e

3

H.Beermann

5e

2

J.F.Gunhaller

pôle

1

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour :

16e coup - Mouse (pneus/court)

16e coup - McLuron (réparations)

16e coup - Gunhaller (réparations)

17e coup - Beermann (pneus/long)

Fin du 2e tour :

30e coup - G.Drill (réparations)

34e coup - Brainham (réparations)

Têtes à queue :

12e coup (T1) - Beermann

30e coup (T2) - Brainham

41e coup (T3) - McLuron

Abandons :

5e coup (T1) - Books (moteur)

39e coup (T3) - Béret (sortie de piste)

44e coup (T3) - McLuron (sortie de piste)

Autres incidents :

Aucun.

Durée de la course: 4h44

Téléspectateurs: non télédiffusé.

Classement

pos.

pilote

écurie

type de pneus

meneurs

nombre de coups ou cause d'abandon

1

2

3

4

5

6

7

8

9

NC

NQ

G.Fiverosa

G.Drill

S.Mouse

J.F.Gunhaller

H.Beermann

P.Sasuffi

J.Brainham

B.McLuron

J.Béret

T.Books

K.Klean

Tremblay-Torrari

Tremblay-Torrari

Castle-Mortades

Tremblay-Torrari

Castle-Mortades

Wolf-Torrari

Nelson-Casper-Vandall

Castle-Mortades

Wolf-Torrari

Nelson-Casper-Vandall

Wolf-Torrari

D

D

D

D

D

D

D

D

D

D

D

-

-

D

D

D

-

-

D

-

-

-

19

4

1

6

0

0

0

0

12

0

0

en 42 coups

+2 coups

+2 coups

+3 coups

+5 coups

+9 coups

+12 coups

sortie de piste (3e tour)

sortie de piste (3e tour)

moteur (1er tour)

Attribution des points

Qualification : Variable

Course : 23 °C

casse moteurs : 1-4

1-3 Variable

4 Soleil temporaire

5 Variable

6-15 Pluie temporaire

16-19 Variable

20 Variable

21-25 Soleil temporaire

26-54 Soleil définitif

Tête de la course (coups)

Gunhaller (1-6); G.Drill (7-8); Fiverosa (9); G.Drill (10-12); Fiverosa (13-14); Mouse (15); Fiverosa (16-25); Béret (26-34); Fiverosa (35); Béret (36-38); Fiverosa (39-42).

CHAMPIONNATS

CHAMPIONNAT 1/6

(4 meilleurs résultats)

Pilotes			
1	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	8
2	G.Drill	Tremblay-Torrari	6
3	S.Mouse	Castle-Mortades	4
4	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari	4
5	H.Beermann	Castle-Mortades	2

Constructeurs (non officiel)	
1	Torrari (TMO) 18
2	Mortades 6

LE CIRCUIT	
Websteffe Productions #3 & Peter Löhlein / © 2018 Ligue Prout & Websteffe Prod.	
Nom :	Buenos Aires 1954
Autódromo Municipal de Buenos Aires	
Longueur :	189 cases (6,615 km)
Distance :	3 tours (12,845)
VIRAGES	
1 arrêt : 4	
2 arrêts : 2	
3 arrêts : 0	
LIGNE DROITES	
12 cases ou - : 3	
13 à 20 cases : 2	
21 à 30 cases : 0	
31 cases ou + : 1	
Tour parfait : 15 coups / 15 sous la pluie	
Particularité : 1 ligne droite de 91 cases.	

La grille de départ	
	1- J.F. Gunhaller (ARG) <i>T.M.O.-Torrari</i> 1'53"31 (18 coups)
	2- J. Béret (FR) <i>Wolf-Torrari</i> 2'14"37 (18 coups)
	3- G. Drill (GB) <i>T.M.O.-Torrari</i> 2'15"34 (18 coups)
	4- H. Beermann (AL) <i>Castle-Mortades</i> 2'21"91 (21 coups)
	5- S. Mouse (GB) <i>Castle-Mortades</i> 2'26"41 (19 coups)
	6- B. McLuron (NZ) <i>Castle-Mortades</i> 2'26"84 (19 coups)
	7- G. Fiverosa (IT) <i>T.M.O.-Torrari</i> 2'29"16 (20 coups)
	8- P. Sasuffi (IT) <i>Wolf-Torrari</i> 2'29"44 (19 coups)
	9- J. Brainham (AUS) <i>Nelson-Casper-Vandall</i> 2'44"54 (19 coups)
	10- T. Books (GB) <i>Nelson-Casper-Vandall</i> 3'00"06 (22 coups)



S.R.

LA COURSE EN IMAGES:



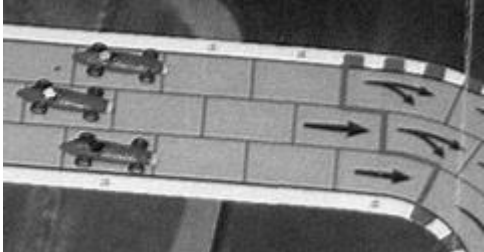
La ligne de départ, vue aérienne.



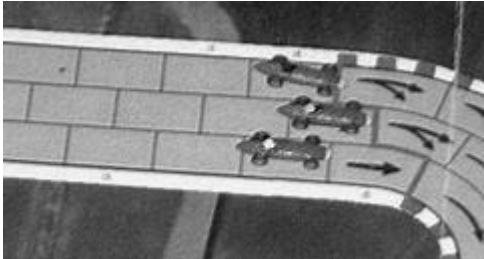
Et c'est le départ, vers la *Curva Uno*, avant le premier virage.



1^{er} tour, 1^{er}, 2^e et 3^e virages: les voitures se distancent.



1^{er} tour, 6^e virage: les trois voitures T.M.O., dans le peloton de tête, avant le virage.



Le coup suivant, les voitures n'ont pas réussi à entrer dans le virage.



1^{er} tour, 6^e virage: un coup plus tard, les trois voitures T.M.O. sont rejointes par trois autres pilotes.



2^e tour, 6^e virage: Béret (Wolf-Torrari) a dépassé les deux meneurs de T.M.O.



3^e tour, 2^e virage: Béret devant Fiverosa (T.M.O.-Torrari).



3^e tour, 3^e et 4^e virages: Béret et Fiverosa en tête de la course, suivent McLuron et Mouse (Castle-Mortades) et Graham Drill (T.M.O.-Torrari).



3^e tour, 6^e virage: Fiverosa maintenant seul premier, deux coups d'avance sur le plus proche adversaire.



Victoire de Fiverosa. Au loin, on voit Gunhaller (T.M.O.-Torrari) qui termine quatrième.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing - La voiture Mortades commence à vieillir et c'est pourquoi on ne s'attend pas à des miracles pour l'écurie d'Yves. Malgré tout, l'écurie Castle a réussi à demeurer en course. Même Mouse nous a surpris en terminant en troisième position. McLuron faisait ses débuts, un premier rendez-vous manqué, ne terminant pas la course suite à une sortie de piste. Beermann a permis d'ajouter des points à l'écurie, pour un total de 6 (sur 24 possible).

Nelson Automobile Club - Brainham débutait la course avec un point de carrosserie en moins, il a franchi la ligne d'arrivée; Books débute la course avec aucun handicap à sa voiture, son moteur explose au cinquième coup... allez comprendre quelque chose! Aucun point pour l'écurie de Steffe qui a fait très mauvaise figure, Brainham terminant en septième position, sur sept voitures en piste.

Tremblay's Motorized Org. - Voir la section VAINQUEUR, à la page 1. On en a assez parlé! L'écurie d'Herman récoltait 18 points.

Wolf Racing Team - Presque une copie de l'écurie Nelson, Sasuffi terminant en sixième place et Béret abandonnant en fin de course, plutôt qu'au début! L'écurie de Jessie est la seule écurie dont les voitures utilisent des moteurs turbo; handicap ou simple malchance?

S.R.

À VOIR SUR LE SITE PROUT FD1-ÉVOLUTION:

La section du championnat FD1-évolution est à jour, après la première course de la saison 1958.

- Les résultats du Grand Prix d'Argentine.
- Les premiers logos des écuries.
- Les détails technique de l'année 1958.
- Quatre nouveaux articles.