

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
magazine
ÉDITION 1958 ---- GRATUIT
N° 201 ---- -11 SEPT. 2021
-----VERSION NUMÉRIQUE

MAGAZINE

FD1
EVOLUTION
Cinquième saison ---- 1958
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO:

L'INTERNATIONAL TROPHY MEETING



Le circuit de Silverstone, version 1950.

SEMAINE 17 - Bien que 14 semaines séparent le *Trophy Meeting* au Grand Prix d'Argentine, en semaine 3, cette course en Amériques du Sud a bien eu lieu il y a un peu plus d'un an. Une longue année sans aucune activité dans le championnat FD1-évolution, une année que les joueurs ont dû passer en se privant de se voir, le Covid amenant des problématiques qui diffèrent de nos vies habituelles.

Course hors championnat, le *Trophy Meeting* a donc peu d'importance pour cette première soirée en un an, ce sera davantage une soirée de retrouvailles et de récapitulation des règles du beau jeu qu'est Formule Dé. Mais tout de même, la victoire se prend bien et parions que la compétition se vaudra féroce entre les pilotes.

Peu de choses à dire, peu d'inspiration, place aux résultats de cette soirée numéro 2 de la saison 1958, un an est passé depuis la première soirée...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: RETROUVAILLES ET BAVARDAGES, UN BIEN MAUVAIS MÉLANGE!

Après une longue année sans activités dans la Ligue Prout, les membres en avaient long à se dire lors de la seconde soirée du championnat FD1-évolution, la première soirée s'étant déroulée le 5 septembre 2020. La pandémie qui frappait la planète a laissé quelques survivants, principalement les membres de la ligue; on peut bien dire ce que l'on veut, il n'y a que nous d'importants sur cette bonne vieille Terre.

Un Repas A&W pour Herman (T.M.O.), un McDonald pour Stéphane (Nelson) et un Tim Hortons pour Jessy (Wolf) mettaient en place ce début de soirée, où chacun racontait comment il avait survécu durant cette longue année pandémique. Yves (C.C.R.) est arrivé peu de temps après, sans *fast-food*, préférant se laisser de la place pour sa bière.

Des chronos records pour les qualifications

La séance des qualifications débutait tard, à 20h42, c'est dire à quels points les joueurs avaient à se raconter. Ils semblaient heureux de savoir que cette course, hors championnat, ne durerait que deux tours; une bonne façon de se remettre dans l'action. Et heureusement, car après un an d'inactivité, ils étaient plutôt rouillés!

Les temps des pilotes frôlaient les records... de lenteur. Personne ne s'approcha du temps record de Robert Mangeon (Jessy, Wolf), établi en 1954, de 1 minute et 19 secondes. Seulement deux pilotes réussirent à faire un temps sous les deux minutes, Sasuffi (Wolf) et Mouse (Castle). Mais ce sont surtout les pénalités qui causèrent des problèmes aux participants, totalisant un nombre record de 45 fautes aux 10 pilotes; Klean (Wolf) on ne le compte pas, il faisait une sortie de piste pour faire différent des autres.

Fait amusant: le tirage au sort pour déterminer l'ordre des participants pour la séance qualificative plaçait les trois pilotes de l'écurie Tremblay en premier, les trois pilotes de l'écurie Wolf suivaient. On a bien ri de cette situation, sauf Herman (Tremblay) qui ne la trouvait pas vraiment drôle!

Stirling Mouse en pole position

Pour ce grand retour aux activités du championnat FD1-évolution, l'honneur de la pole revient à Mouse (Castle-Mortades) qui fut le seul pilote à réaliser un tour en 11 coups avec seulement deux pénalités. Étant le septième pilote à faire son tour rapide, il obtenait suffisamment de temps pour analyser les mauvais et bons coups de ses adversaires pour en profiter au maximum. Avant lui, la pôle était à Sasuffi (Wolf-Torrari), l'autre pilote qui réussissait un temps sous les deux minutes.

Cette mauvaise séance qualificative, certains diront que c'était dû à dame météo qui avait fait surgir une pluie abondante, ce qui provoquait des glissades et des ralentissements sur les lignes droites. Mais le plus drôle, ce fut de voir Jessy qui, croyant faire un coup de maître, faisait faire un arrêt sur une ligne droite à son pilote Béret, en le faisant changer de couloir, croyant qu'ainsi il n'aurait pas de retour de trois cases à faire. Les joueurs ont bien ri de cette situation.

Le meilleur chrono revient à Mouse, 1 minute et 12,25 secondes; le meilleur nombre de coups revient à Mouse (11 coups + 2 pénalités et le meilleur temps à Mouse, encore. Ce fut vraiment le moment du pilote de l'écurie Castle.

S.R.

LE VAINQUEUR:

FIVEROSA, MÊME SOUS PRESSION (VOIR PHOTO), DEMEURE LE MEILLEUR!



Giuseppe Fiverosa (Tremblay-Torrari) remportait sa deuxième course de la saison, mais cette fois une victoire ne comptant pas pour le championnat. Il s'est d'ailleurs exclamé « *Comment ça? Ça ne compte pas? Pourquoi faire?* » avant de profiter pleinement de sa belle course sur le podium, seul, sans son directeur principal, Herman Tremblay, qui était occupé dans les toilettes anglaises, sans doute pour examiner l'architecture britannique!

Au départ, rien ne s'annonçait facile pour le pilote italien, une mauvaise qualification le plaçant en sixième place sur la grille de départ. Graham Drill, un de ses coéquipiers de course, était le mieux placé en quatrième position. C'est ce qui nous laisse croire que les piètres performances en qualification étaient davantage dues à des problèmes techniques que le manque de talent de la part des pilotes. À ce sujet, parlant des mécanos, Herman expliquait la situation: « *Dès que je sors de l'hostie de toilette je m'en occupe...* » avant de lâcher un retentissant « *BEUAKBLBLBL...* »

Malgré sa position désavantageuse, Fiverosa parvenait à rejoindre rapidement le groupe de tête, au premier secteur du premier tour. En fait, le mot « *rejoindre* » devrait être remplacé par « *être parvenu à demeurer dans le groupe* » tout court! À ce moment, la première place était partagée par 9 pilotes. Mais Fiverosa était devant tout ce beau monde, ce qui l'avantageait. Il terminait le premier tour, toujours dans le groupe de tête, mais cette fois avec seulement quatre autres pilotes. Ça commençait à se préciser tranquillement, mais sûrement.

Profitant de son talent, Fiverosa réussissait à demeurer dans le peloton de tête, mais cette fois ils étaient trois dans le groupe, ce qui commençait à aider grandement le pilote de l'écurie

Tremblay. Et ce n'est que dans la seconde partie du deuxième tour que Fiverosa prit seul la première place, laissant derrière lui, à deux coups de retard, Jean Béret (Wolf-Torrari). C'était là les deux seuls pilotes qui restaient en course, et les deux seuls à franchir la ligne d'arrivée, se traduisant par une belle victoire pour Fiverosa.

Mauvaise fin de soirée pour Herman

Trois pilotes sur la grille de départ, un seul franchissant la ligne d'arrivée, si ce n'avait été de la victoire de son pilote champion, Fiverosa, la soirée aurait été un désastre pour l'écurie Tremblay. Même pour son team manager, Herman, qui, soudainement, à la fin de la soirée, s'est brusquement senti mal. À la course, il se dirigea aux toilettes, ce qui n'était pas vraiment facile à trouver dans la campagne anglaise (voir le carnet de voyage de Rott Fisher, à la page 3). « *Les temps sont durs, et il faut croire que la bière anglaise a du mal à passer au travers du foie d'Herman. Il se fait vieux aussi. Il devrait prendre sa retraite de la course et profiter de la vie... même s'il a une femme!* » expliquait Stéphane, team manager de l'écurie Nelson, pour venir à la défense de son ami... camarade... copain... connaissance... quelque chose!

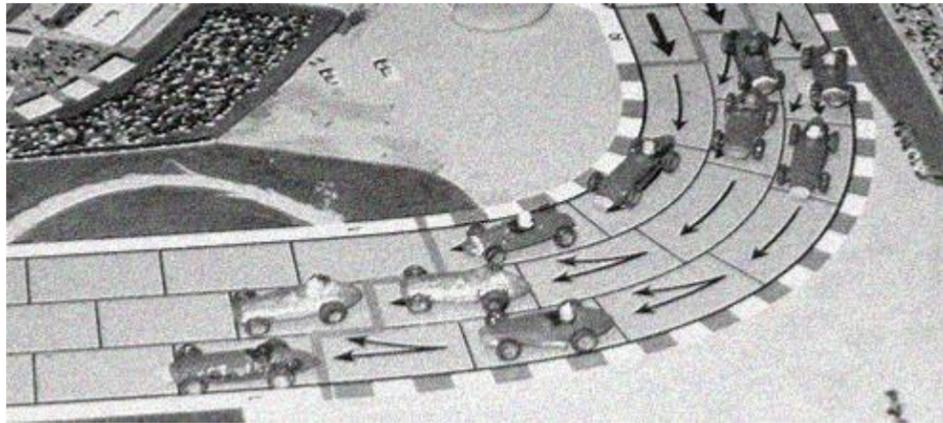
Plus un sous pour se payer un hôtel, Herman se vit offrir le gîte par la direction de l'écurie Nelson. Et c'est bien installé, sur le divan du chat, au sous-sol, qu'Herman passa la nuit avant de repartir avec son écurie au petit matin. Le chat fut alors bien content de retrouver son divan!

Avis aux intéressés: la toilette est bien propre et prête pour la prochaine soirée... ET CE N'ÉTAIT PAS UN SYMPTÔME DU COVID!

S.R.



LA COURSE: UNE COURSE DE MOTEURS... QUI PÈTERA LE PREMIER?



Seulement deux voitures à l'arrivée, la cinquième édition de l'International Trophy Meeting aura été une course bien particulière, une course où les paris étaient à savoir qui verrait son moteur faire BOUM. Sur les huit voitures qui abandonnaient, sept étaient sur des casses moteur. Une hécatombe de moteurs, une course folle après un long arrêt des activités...

Premier tour : tout va bien pour l'instant!

Même le départ de la course fut exceptionnel, alors que les 10 voitures se retrouvaient dans le même coup jusqu'au premier virage où Bérét (Wolf-Torrari) se retrouva exclu du peloton; normal, il est français... oups! Il y a des Français qui lisent ce journal... VIVE la France LIBRE!

Jusqu'au moitié du tour, 9 pilotes se disputaient la tête de la course, un gros peloton, c'était beau à voir. Dans la seconde moitié du premier tour, le peloton de tête se composait de cinq pilotes, la sixième place était partagée par trois pilotes et Books (Wolf-Torrari) se retrouvait en 14^e place. Pluie, soleil, re-pluie et encore du soleil, ce n'est que vers la fin du tour que la météo se stabilisa avec un soleil définitif.



Herman (Tremblay), alors que ça allait encore bien.

Pas de photographe officiel lors de cette course

Une honte en soi, il ne semblait avoir aucun photographe lors de la soirée, Stéphane qui, habituellement se prête à ce jeu, semblait trop occupé avec ses bières et c'est grâce à l'instinct de survie d'Yves que nous avons pu avoir quelques clichés de la deuxième soirée de la saison 1958 du championnat FD1-évolution. Une vraie honte à l'organisation!



Stéphane (Nelson), en début de soirée, plutôt heureux!

Herman se ferait-il vieux?

Malgré la belle victoire du pilote de l'écurie Tremblay, c'est le team manager de l'écurie qui attirera les journalistes à la fin de la course. En effet, plusieurs se montraient préoccupés par Herman qui ne semblait pas aller très bien. Trop de bières? Trop de popcorn? Le hamburger A&W

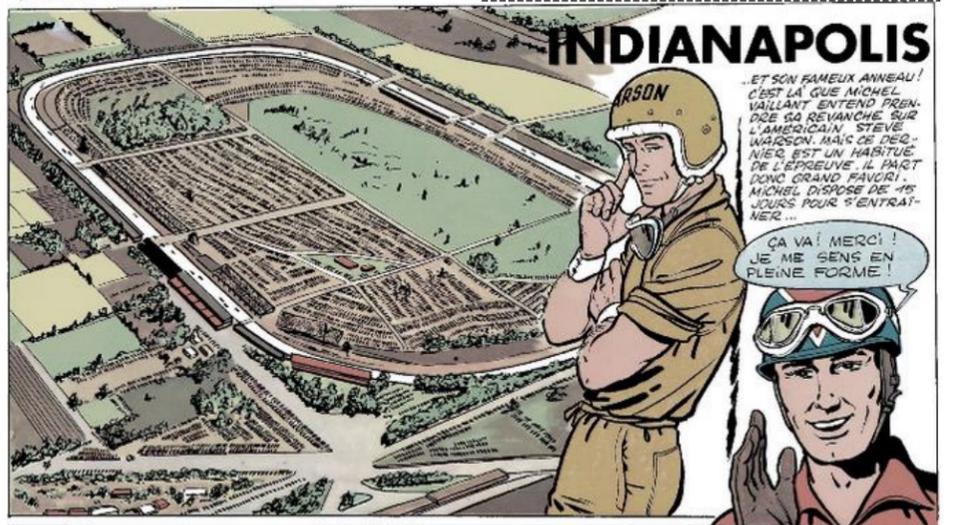


Yves (Castle)... à bien y penser, on ressemble à une gang de souillon!

S.R.

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Michel Vaillant et son frère affrontent une équipe américaine à travers 5 épreuves de courses automobile. La première épreuve, le Grand Prix d'Argentine, est remportée par Warson avec l'aide de ses équipiers qui ont volontairement bloqué Michel.



INDIANAPOLIS

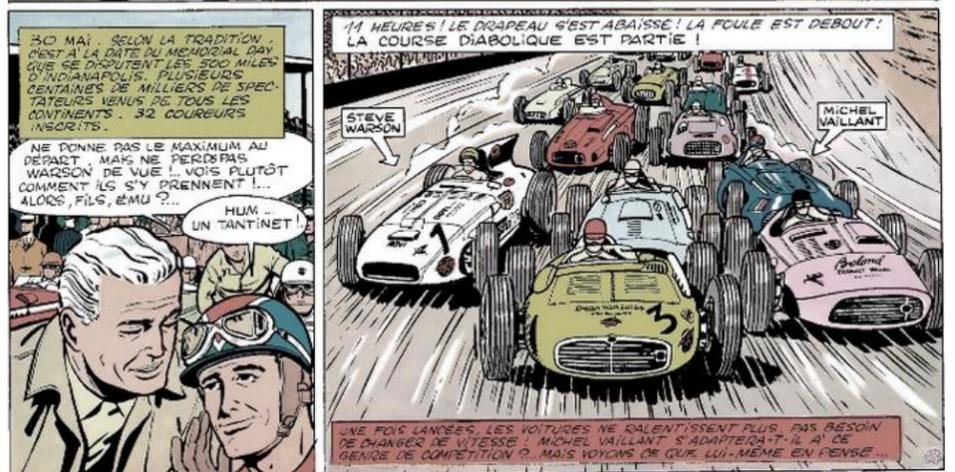
ET SON FAMEUX ANNEAU! C'EST LA QUE MICHEL VAILLANT ENTEND PRENDRE SA REVANCHE SUR L'AMÉRICAIN STEVE WARSON. MAIS CE DERNIER EST UN HABITUÉ DE L'ÉPREUVE. IL FAUT DONC GRAND FAVORI! MICHEL DISPOSE DE 15 JOURS POUR S'ENTRAÎNER...

ÇA VA! MERCI! JE ME SENS EN PLEINE FORME!



LES ESSAIS SONT CONCLUANTS. LA "VAILLANT" POUSSÉ DES POINTES DE 300 KMS-HEURE. ELLE EST PÊTE À PRENDRE LE DÉPART DE CETTE TERRIFIANTE ÉPREUVE DE 500 KMS (200 TOURS) QUI SE COURT À UNE MOYENNE SUPÉRIEURE À 200 À L'HEURE. SES ADVERSAIRES SERONT DES BOLIDES TELS QUE LES "JOHN ZINK SPECIAL", "NOV SPECIAL" ETC. ET PILOTÉS PAR TOUS LES GRANDS AS. STEVE WARSON PILOTERA UNE "NOV SPECIAL" À COMPRESSEUR.

LA TENUE DE ROUTE EST EXCELLENTE!



11 HEURES! LE DRAPEAU S'EST ABAISSÉ! LA FOULE EST DEBOUT! LA COURSE DIABOLIQUE EST PARTIE!

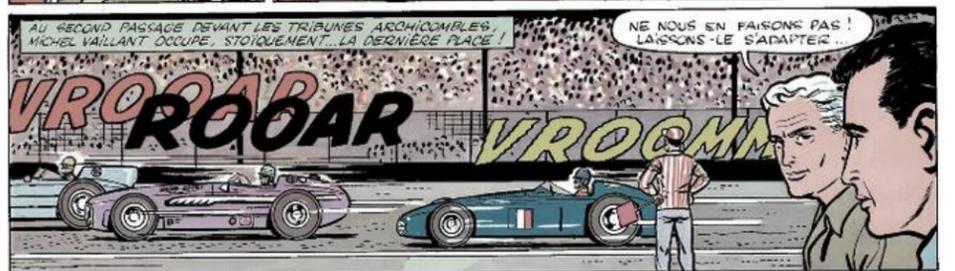
30 MAI - SELON LA TRADITION, C'EST À LA DATE DU 30 MAI QU'ON SE DÉPART LES 500 MILES D'INDIANAPOLIS. PLUSIEURS CENTAIRES VENU DE TOUS LES CONTINENTS. 32 COUREURS INSCRITS. NE DONNE PAS LE MAXIMUM AU DÉPART, MAIS NE PERDRAS WARSON DE VUE! VOIS PLUTÔT COMMENT ILS S'Y PRENNENT!... ALORS, FILS, ÊMU?... HUM... UN TANTINET!

UNE FOIS LANCÉES, LES VOITURES NE RALENTISSENT PLUS. PAS BESOIN DE CHANGER DE VITESSE! MICHEL VAILLANT S'ADAPTERA-T-IL À CE GENRE DE COMPÉTITION? MAIS VOYONS CE QUE LUI-MÊME EN PENSE...



UN SEUL TOUR DE CIRCUIT À SURVIE À MICHEL POUR QU'IL SE RENDE COMPTE QUE... C'EST UNE VRAIE COURSE DE FOUS!?

EN EFFET POUR CHERCHER À SE PLACER EN TÊTE DU PELOTON, LES CONDUCTEURS SE LIVRENT À DES MANŒUVRES QUI, EFFECTUÉES À PLUS DE 250 À L'HEURE, RELEVENT DE LA GÉNÉRIE!



AU SECOND PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES ARCHICOMPLÈTES, MICHEL VAILLANT OCCUPE, STOÏQUEMENT, LA DERNIÈRE PLACE!

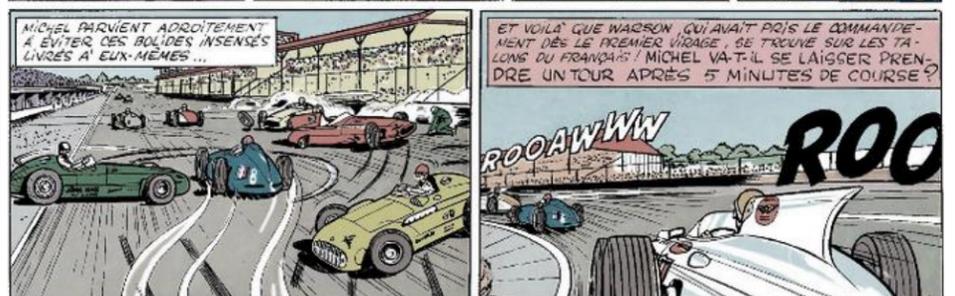
NE NOUS EN FAISONS PAS! LAISSONS-LE S'ADAPTER...



ET DÉJÀ, LES PREMIERS ACCIDENTS ONT LIEU... BANG! BING! VROOP!

MICHEL PARVIENT ADROÏTEMENT À ÉVITER CES BOLIDES INSENSÉS LIVRÉS À EUX-MÊMES...

ET VOILÀ QUE WARSON, QUI AVAIT JUSQU'ALORS LE COMMANDEMENT DES LE PREMIER VIRAGE, SE TROUVE SUR LES TALENS DU FRANÇAIS! MICHEL VA-T-IL SE LAISSER PRENDRE UN TOUR APRÈS 5 MINUTES DE COURSE?



MAIS L'AMÉRICAIN EST LANCÉ... ET DEVANT LES TRIBUNES... IL DOUBLE MICHEL!

ROOAWWWW ROO



À SUIVRE!

CARNET DE VOYAGE: SILVERSTONE, COIN PERDU.

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



Ah! Silverstone, quel beau circuit. Mais qu'il est difficile de s'y rendre. Mon voyage à commencé par Londres, à l'aéroport d'Heathrow, qui est l'aéroport le plus près du circuit de Silverstone, a un peu plus de 100 kilomètres. À partir d'Heathrow on prend un autobus qui nous amène au village de Silverstone, 90 minutes plus tard. Si l'idée de me retrouver sur le célèbre circuit de Silverstone me plaisait, je commençais tout de même à trouver ce périple quelque peu long. Mais arrivé au village de Silverstone, ce n'était pas terminé encore, le voyage que je parle. Le circuit se trouve à trois kilomètres plus loin, au Sud, alors que j'arrivais du sud. On ne pouvait pas me le dire tout de suite! J'aurais débarqué avant, histoire de m'épargner ce dernier trajet!

Le village de Silverstone. Si on peut appeler cela un village! Quelques maisons, beaucoup de poussière, et une toilette au milieu de la place publique, pour desservir plus ou moins 1000 habitants. C'est à se demander pourquoi on a pensé à faire un circuit de course automobile dans ce coin perdu de l'Angleterre. Mais, surtout, qui a pensé à une telle idée? Tant qu'à moi, mon inquiétude repose sur la question suivante : sur le circuit, y aura-t-il une toilette, ou devrais-je refaire tout le chemin pour revenir au village? Le fait de ne pas pouvoir disposer de mon petit bonheur quotidien me terrifie!

Silverstone, mai 1958

Dimanche matin. Il est maintenant l'heure de partir pour le circuit. La course débutera dans quelques heures. Trois kilomètres, il n'y a rien là, je décide de partir à pied, un petite randonnée d'un peu plus d'une heure à travers la campagne anglaise, ce sera bon pour la santé, les poumons. Il fait beau, il fait chaud, tout va bien. Déjà quelques pas plus tard, je constate un fait : il n'y a pas de route asphaltée, juste un petit chemin de terre comme on en voit souvent dans nos campagnes. Bah! Pas grave, cette randonnée n'en sera que plus charmante.

Trente minutes de passé. Je constate que la campagne anglaise a un petit quelque chose d'ennuyant, surtout dans cette région. Une plaine à perte de vue, tout autour de moi. Je ne vois que des champs. Des herbes longues. À l'horizon, on pourrait croire que la Terre est plate et non ronde, tellement je ne vois rien d'autre.

Quarante-cinq minutes plus tard. Il fait chaud. Et ce petit chemin de terre qui n'en finit plus de ne pas se terminer. À l'horizon, je ne vois pas grand-chose, pas de circuit encore, à me demander si je suis dans la bonne direction. Vivement que la technologie arrive dans ce bled perdu, une cabine téléphonique serait grandement appréciée. Mais voilà que je croise une paysanne travaillant sur son champ de quelque chose. Je lui demande, le plus gentiment possible : « Where prendre the racing track pour your ass hole perdu, please? » Mon anglais n'est pas très bon, je l'avoue. Comme réponse, j'ai eu droit à un examen très rapproché et très technique de sa fourche que j'ai pu examiner de très, mais alors là, de très près. Ça pique une fourche, d'où ma volonté soudaine de prendre mes jambes à mon coup pour continuer gaiement mon chemin. Mais, c'est quand même fou, je suis parvenu à arriver sur le circuit, beaucoup plus vite que prévu. Ici, il n'y a tellement pas de chose à voir, qu'on dit que tous les chemins conduisent à Silverstone.

Silverstone est un ancien aéroport utilisé lors de la Seconde Guerre, alors je me suis bien préparé : j'ai mon casque (ce qui m'a grandement aidé contre la fourche de tantôt). J'ai voulu amener une carabine, mais on me l'a confisqué à mon arrivée à Heathrow. Le tracé du circuit emprunte les grands axes que prenaient les bombardiers pour décoller et pour ensuite venir s'écraser sous les tirailles de l'ennemi. Ça devait être un beau spectacle à regarder, beaucoup d'action et de sang. Mais la censure des années 1950 m'empêche de vous en dire davantage. Peut-être un jour pourrions-nous voir de telles images sur les écrans de télévision, mais ça me surprendrait, je vous le répète, vraiment aucun avenir pour ce média... qui passerait des heures devant un si petit écran pour regarder des images pas nettes?

Quoi faire à Silverstone?

Alors, une fois sur le circuit de Silverstone, ou du moins dans le coin du village de Silverstone, que peut-on y faire d'intéressant? C'est un coin perdu je vous dis. Pas beaucoup d'attractions par ici. Le bistro du coin, le seul, renferme tous les alcoolos du coin et la tenancière, une petite vieille avec des seins à hauteur des genoux, n'est pas d'une attirance volontaire! Avoir le choix entre elle ou un poulet, je choisirais le poulet les yeux fermés. Mais il y a aussi une biche très affriolante du père Prick. On me l'a vivement conseillé. En fait, à regarder de plus près, la population est vraiment âgée. Vraiment rien d'intéressant pour un jeune fougueux de mon genre par ici. Pour tout dire, même le circuit en ennuyant : plat sur tout son contour, un tracé formant un losange et une odeur de fumier tout autour. Mais pourquoi me trouv-je ici? J'espère de tout cœur que mon petit garçon saura se trouver un meilleur emploi que moi. Larry a un bel avenir devant lui.

La course terminée, je me promets de visiter Londres qui devrait être beaucoup plus intéressant à visiter. Mais comment prendre le bon chemin d'où je suis? On ne voit rien à l'horizon, juste des champs qui n'en finissent plus d'être là! Ah! Voilà la paysanne de tantôt... « Please, I ass you vouloir hole opinion pour road to you? » Ah! Non! Elle me court encore avec sa fourche pointée vers moi... Pourtant j'ai eu la chance de l'avoir bien examiné cette fourche, que pourrais-je en dire de plus! Je crois que je lui suis tombé dans l'œil à cette mignonne...



Rott Fisher devant un des nombreux champs anglais. Au loin, on aperçoit le circuit de Silverstone, mais pas le village.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

L'ÂGE A SES RAISONS.

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Bien installé au Québec, il m'est difficile de suivre les courses du palpitant championnat de Formule Dé Un. Mais on raconte que d'ici peu, grâce à la magie de la télévision, les images pourront traverser l'Atlantique jusqu'ici. Permettez-moi d'en douter, il faudrait alors un satané de long filage à l'épreuve de l'eau. Mais je suis loin d'être expert dans ce domaine que je laisserai à d'autres.

Bonjour amis lecteurs. Je suis Jacques Dumal, un spécialiste prétendu de l'automobile. À la radio l'autre jour, la station de CKVL de Verdun, un auditeur me demandait quel est l'intérêt de s'informer d'une course automobile sans pouvoir la regarder. Et bien, cher monsieur, laissez-moi vous dire que j'en ai aucune idée. Le seul but, dans mon cas, est d'en parler et de récolter quelques dollars pour payer mon loyer. Car même spécialiste de l'automobile que je suis, mon domaine demeure encore un monde flou et difficile à comprendre. Ne comprend pas qui veut vouloir... je me comprends. Mais parole de Dumal, je saurai remplir mon éditorial de cette semaine.

Encore une fois, je m'écarte de mon sujet de cette semaine, celui du monde fascinant de la Formule Dé Un, mais surtout à savoir ce qui se passe derrière les puits des écuries. Cette semaine, c'était le traditionnel Trophée International de Silverstone. Mais ce n'est pas de la course que je voudrais vous entretenir, je ne l'ai pas vu et j'attends les résumés des journaux Britannique, c'est long à recevoir par le biais d'un bateau transatlantique, mais comme je le disais précédemment, je veux vous entretenir de ce qui se passe dans les puits des écuries, ce que l'on ne voit pas.

Parole de Dumal, je peux déjà vous dire que derrière les murs clos des puits, ils s'en passent des pas très belles, des histoires de tout genre, et quelques fois pas très catholique. Par exemple, le puit de l'écurie Tremblay Motorized Organisation, pendant que les pilotes risquent leurs vies sur le circuit, le grand manitou passe le temps dans une orgie de beuverie et de hamburgers à n'en plus

finir. Et imaginez ce qu'il en est des filles à la vertu déséquilibrée aux minis jupes nous laissant voir les genoux... vous vous imaginez? On voit les genoux de ces jeunes filles, inacceptable! Et demain, que verra-t-on? La prochaine étape sera de voir les épaules des femmes? Nous ne sommes vraiment pas loin d'une société s'abreuvant de pornographie adultère. Le cœur me remonte l'estomac tellement que c'est une histoire à me faire frémir... et je ne parle pas de ma zone dite «homme».

Me voilà rendu à la fin de mon éditorial, il ne me reste plus assez d'espace pour vous parler de mon sujet de la semaine. J'étais pourtant bien parti et mon introduction préparait bien la venue de mon sujet. Bref, je dois faire court. Alors, l'homme que je pointais du doigt était nul autre que ce grand patron de l'écurie T.M.O., Herman Tremblay. Alors que l'action se déroulait sur le circuit de Silverstone, Monsieur faisait la fête derrière les stands. Et on dit que la Formule Dé Un est un sport sérieux! Laissez-moi en douter, chers lecteurs.

Dans le prochain numéro, je ferai le sourd d'oreille à mon propriétaire qui frappera sans cesse à ma porte afin de percevoir le loyer du mois que je n'aurai pas. Ma carrière d'animateur de radio ne tourne pas fort, mais un jour je saurai me démarquer. C'était Jacques Dumal qui vous invite à un prochain numéro.

Ci-dessous : Herman Tremblay qui était dans un état très avancé, avant même d'assister au podium de son pilote. Mais que fait la police pour mettre fin à cette histoire?



Photo d'archive.

CHAMPIONNAT FD2:

Grand Prix de Syracuse

Semaine 18. Italie, sur le circuit de Syracuse. 1^{ère} course de la saison 1958. 3 tours.

- 1) G.Drill (T.M.O.).....-
- 2) D.Drill (Nelson).....+2
- 3) McLuron (C.C.R.).....+3
- 4) Savahiri (Rob Walker) . +4
- 5) Sasuffi (Wolf) +4
- 6) Banditi (Torrari)..... +4
- 7) Bitland (Wolf)..... +5
- 8) Béret (Wolf)..... +5
- 9) Skull (Vandalvel) +5
- 10) Mouse (C.C.R.)..... +5
- 11) Bisto (Nelson) +5
- 12) Bags (Wolf)..... +7
- 13) Parciel (Blocus)..... +9
- 14) Frèrot (Torrari)..... +9
- 15) Beerman (C.C.R.)..... +9
- 16) Sautillant (Blocus)..... +9
- 17) Frigorifi (Rob Walker) +10
- 18) Gunhaller (T.M.O.) +10
- 19) Fiverosa (T.M.O.) .. -1 tour
- 20) Eat (Vandalvel) -1 tour

Incidents : Fiverosa (moteur); Eat (mécanique). Bourse : \$70.000, \$10.500 au gagnant.

FD3 EUROPÉEN:

Glover Trophy

Semaine 15. Grande-Bretagne, sur le circuit de Goodwood. 1^{ère} course de la saison 1958. 2 tours.

- 1) Gendebinne (Belge) -
- 2) Chignon (Blocus)..... +1
- 3) Sabou (Éperon d'Or).... +1
- 4) Crossla (B.R.O.)..... +4
- 5) Bonnet (Casper) +4
- 6) Fister (Casper)..... +4
- 7) Pitch (Bosche)..... +5
- 8) Fuckheart (Blocus)..... +6
- 9) Maitresse (Demi-Litre) +7
- 10) Classe (Torrari)..... -1 tour
- 11) Villerossi (Torrari) ..-1 tour

Incidents : Classe (sortie de piste); Villerossi (accident).

FD3 BRITANNIQUE:

Spring Trophy

Semaine 14. Grande-Bretagne, sur le circuit de Snetterton. 1^{ère} course de la saison 1958. 2 tours.

- 1) Eat (Connout)..... -

- 2) Villerossi (Connout) +0
- 3) Gardleney (Blocus)..... +2
- 4) Classe (S&W) +3
- 5) Fuckheart (Blocus)..... +4
- 6) Spaghetti (Nixon's)..... +5
- 7) Crossla (Aston Bacon) . +7
- 8) Mangeon (Casper) ..-1 tour
- 9) Fister (Casper) -1 tour

Incidents : Mangeon (accident); Fister (sortie de piste).

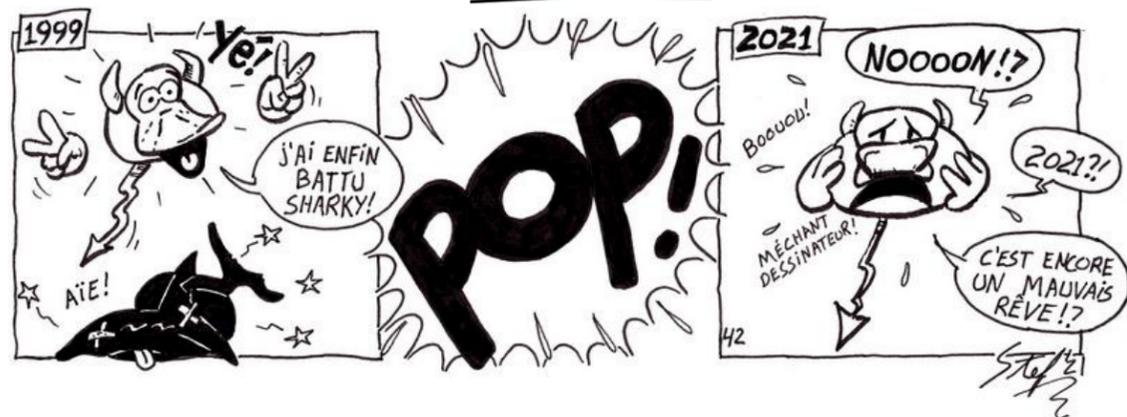
Earl of March Trophy

Semaine 16. Grande-Bretagne, sur le circuit de Goodwood. 2^e course de la saison 1958. 2 tours.

- 1) Eat (Connout) -
- 2) Mangeon (Casper) +0
- 3) Fuckheart (Blocus)..... +0
- 4) Spaghetti (Nixon's)..... +5
- 5) Villerossi (Connout) +6
- 6) Fister (Casper) +7
- 7) Crossla (Aston Bacon) . +8
- 8) Gardleney (Blocus) -1 tour
- 9) Classe (S&W) -2 tours

Incidents : Gardleney (sortie de piste); Classe (accident); Fuckheart (1 tête-à-queue), il était le meneur au moment de son incident.

STEF'S COMIC HOCKEY STRIP BAND



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1958: International Trophy Meeting (course hors-championnat)

QUALIFICATION 11 septembre 2021 20h42 à 21h27 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
18	J.F. GUNHALLER	ARG	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta
16	Graham DRILL	GB	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01	Torrari 143	Pizzetta
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
41	Karl KLEAN	AL	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
17	Jack BRAINHAM	AUS	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort

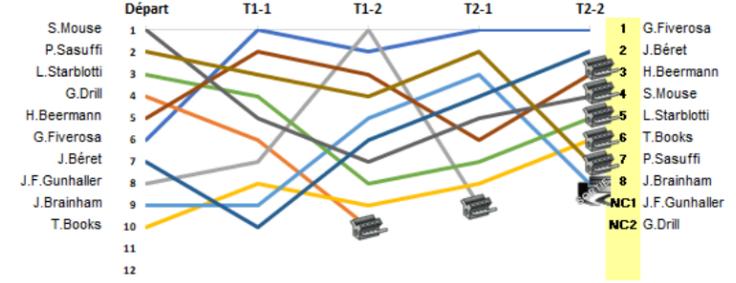
* voiture améliorée

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	S.Mouse		11	2	13	01:12,25 01:27,25
2	P.Sasuffi		13	2	15	01:26,50 01:51,50
3	L.Starblotti		12	5	17	01:30,60 02:05,60
4	G.Drill		15	4	19	01:23,85 02:08,85
5	H.Beermann		13	5	18	01:32,72 02:12,72
6	G.Fiverosa		15	2	17	01:38,44 02:13,44
7	J.Béret		14	3	17	01:41,03 02:16,03
8	J.F.Gunhaller		12	8	20	01:42,85 02:32,85
9	J.Brainham		14	8	22	01:41,31 02:41,31
10	T.Books		13	6	19	01:58,16 02:43,16
11	K.Klean					sortie de piste

COURSE 11 septembre 2021 21h53 à 0h03 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	-	19 en 42 coups
2	J.Béret	Wolf-Torrari	D	-	4 +2 coups
3	H.Beermann	Castle-Mortades	D	-	1 +2 coups
4	S.Mouse	Castle-Mortades	D	-	6 +3 coups
5	L.Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D	-	0 +5 coups
6	T.Books	Nelson-Casper-Vandall	D	-	0 +9 coups
7	P.Sasuffi	Wolf-Torrari	D	-	0 +12 coups
8	J.Brainham	Nelson-Casper-Vandall	D	-	0 sortie de piste (3e tour)
NC1	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari	D	-	12 sortie de piste (3e tour)
NC2	G.Drill	Tremblay-Torrari	D	-	0 moteur (1er tour)

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

Attribution des points

pilote	pos.	points
G.Fiverosa	1er	8
J.Béret	2e	6
H.Beermann	3e	4
S.Mouse	4e	3
L.Starblotti	5e	2
S.Mouse	pôle	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
12e coup - Beermann (pneus/court)
13e coup - Starblotti (réparations)
13e coup - Books (réparations)

Têtes à queue:
aucun.

Abandons:
11e coup (T1) - G.Drill (moteur)
12e coup (T2) - Gunhaller (moteur)
18e coup (T2) - Brainham (sortie de piste)
18e coup (T2) - Sasuffi (moteur)
18e coup (T2) - Books (moteur)
18e coup (T2) - Starblotti (moteur)
19e coup (T2) - Mouse (moteur)
20e coup (T2) - Beermann (moteur)

Autres incidents:
Aucun.

Durée de la course: 2h10
Téléspectateurs: non télédiffusé.

Tête de la course (coups)

Mouse (1); Sasuffi (2); G.Drill (3-4); Mouse (5); Sasuffi (6); Fiverosa (7-9); Beermann (10); Gunhaller (11); Fiverosa (12-13); Brainham (14); Fiverosa (15-20).

Météo

Qualification :
Déluge

Course :
29 °C
casse moteurs : 1-5
1-7 Variable
7 Puie temporaire
7 Soleil temporaire
7-21 Soleil

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 1/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs (non officiel)
1 G.Fiverosa Tremblay-Torrari 8	1 Torrari (TMO) 18
2 G.Drill Tremblay-Torrari 6	2 Mortades 6
3 S.Mouse Castle-Mortades 4	
4 J.F.Gunhaller Tremblay-Torrari 4	
5 H.Beermann Castle-Mortades 2	

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#12) / © 1988 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)



Nom : Silverstone 1950
Silverstone Circuit
Longueur : 135 cases (4,725 km)
Distance : 3 tours (14,175 km)

VIRAGES	LIGNE DROITES
1 arrêt : 5	12 cases ou - : 0
2 arrêts : 0	13 à 20 cases : 2
3 arrêts : 0	21 à 30 cases : 2
	31 cases ou + : 1

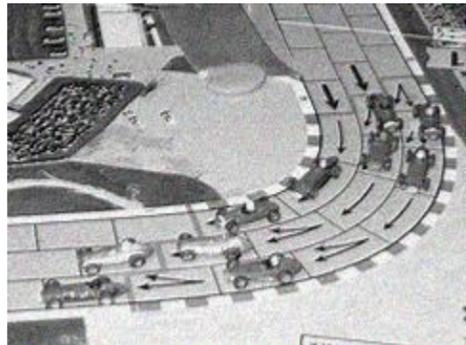
Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité : Aucune.

La grille de départ

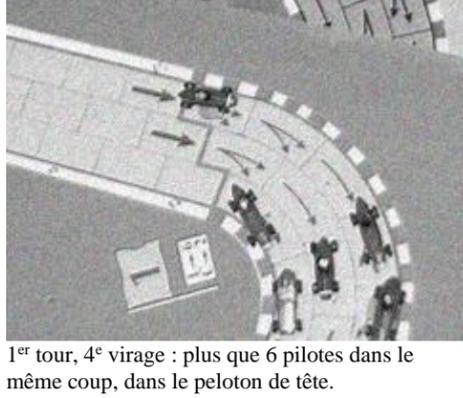
- 1- S. Mouse (GB) Castle-Mortades 1'27"25 (13 coups)
- 2- P. Sasuffi (IT) Wolf-Torrari 1'51"50 (15 coups)
- 3- L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-vandall 2'05"60 (17 coups)
- 4- G. Drill (GB) T.M.O.-Torrari 2'08"85 (19 coups)
- 5- H. Beermann (AL) Castle-Mortades 2'12"72 (18 coups)
- 6- G. Fiverosa (IT) T.M.O.-Torrari 2'13"44 (17 coups)
- 7- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 2'16"03 (17 coups)
- 8- J.F. Gunhaller (ARG) T.M.O.-Torrari 2'32"85 (20 coups)
- 9- J. Brainham (AUS) Nelson-Casper-Vandall 2'41"31 (22 coups)
- 10- T. Books (GB) Nelson-Casper-Vandall 2'43"16 (19 coups)



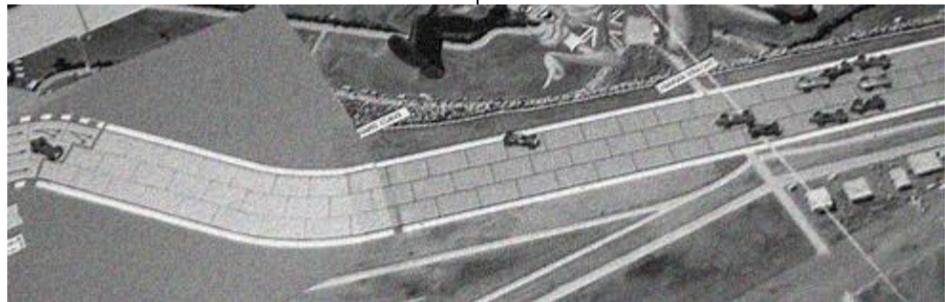
LA COURSE EN IMAGES:



1er tour, 1^{er} virage : après quelques coups du départ, les 10 voitures à égalités.



1^{er} tour, 4^e virage : plus que 6 pilotes dans le même coup, dans le peloton de tête.



1^{er} tour, après le 2^e virage : les 10 voitures sont encore là, cette fois avec Béret (Wolf-Torrari) à l'arrière, dehors du peloton de tête.



1^{er} tour, 3^e virage : 9 voitures se luttent pour la première place.



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



1^{er} tour, avant le 5^e virage : les deux voitures Tremblay-Torrari devant; casse moteur pour Gunhaller, Fiverosa devance Sasuffi (Wolf-Torrari).



2^e tour, 4^e virage : casse moteur pour Brainham (Nelson-Casper-Vandall).



Yves (Castle) qui n'est pas très heureux de sa course.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Comme plusieurs autres pilotes, l'écurie d'Yves a souffert des bris de moteur, dans le premier tour pour Mouse et le deuxième tour pour Beermann. Pourtant, avec la pole de Mouse, on s'attendait à un bon résultat.

Nelson Automobile Club – Il est rare de voir l'écurie Nelson mettre en course trois voitures... ça na rien donné! De mauvaises qualifications ont presque ruinées les chances des pilotes, seul Starblotti s'en est bien tiré, mais encore là, ça n'a rien donné en course. Brainham a été le meilleur durant la course avec un coup comme meneur. Deux bris de moteur pour l'écurie de Stéphane, et une sortie de route.

Tremblay's Motorized Org. – Trois pilotes au départ, un à l'arrivée. Encore une fois Fiverosa démontre son grand talent avec une deuxième victoire cette année. Deux casses moteur pour l'écurie d'Herman.

Wolf Racing Team – Du bon et du mauvais pour l'écurie de Jessy. Sasuffi connaissait une bonne qualification mais abandonne sur casse moteur. Béret connaît une mauvaise qualification mais termine en seconde place en course. Finalement, Klean fait une sortie de piste en qualification, il ne se qualifie pas pour la course, de toute façon il se retrouve à l'hôpital pour une semaine.

S.R.

VISITEZ LE SITE DU CHAMPIONNAT FDI-ÉVOLUTION

Vous y trouverez un complément d'informations...



S.R.