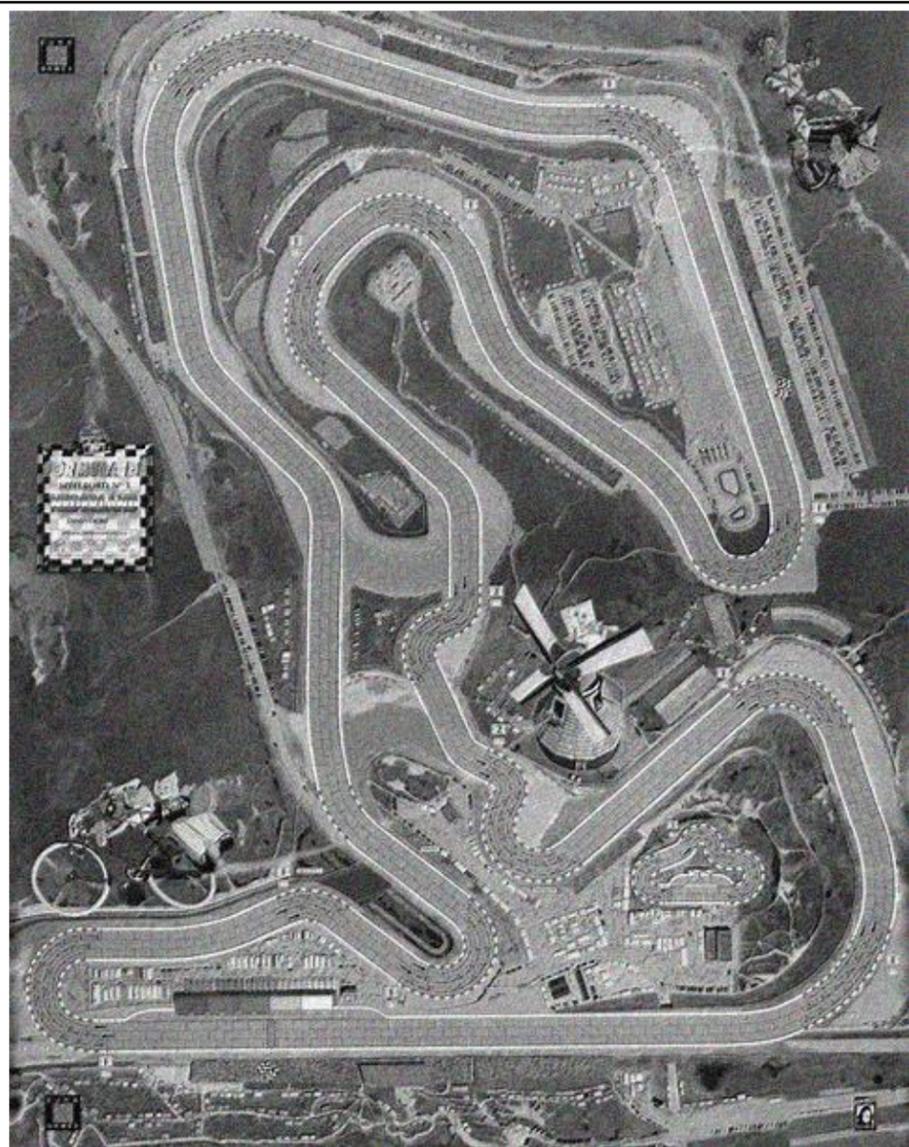


DANS CE NUMÉRO:

## GRAND PRIX DE ZANDVOORT



Le circuit de Monte-Carlo, version 1950.

SEMAINE 21 Quatrième course, cette fois hors championnat, juste pour le *fun*! Un long très circuit qui laissait présager une longue soirée... et ce fut le cas mais, malgré tout. Rien ne peut remplacer ce plaisir que les joueurs ont à se retrouver ainsi, à croire que la course n'a plus d'importance... en tout cas pour certains... excepté Herman... aussi Yves... et puis Jessy! Finalement, il n'y a que Stéphane qui ne semble pas accorder une grande importance à la course, ce qui explique peut-être ses nombreux abandons cette saison.

C'est tout, plus rien à dire, c'est à vous de lire ce magnifique numéro, la manque me place...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

## L'ÉCURIE TREMBLAY CONTINUE SA DOMINATION... C'EST MÊME PLUS DRÔLE!

À cause de l'image du circuit d'une grandeur exagérée, ce qui ne laisse plus beaucoup de place dans cette section, le temps de vous dire que Graham Drill (Tremblay-Torrari) continuait là où il avait laissé, lors de la course précédente, le Grand Prix de Monaco, alors qu'il remportait la victoire. Arrivé à Zandvoort, il y allait avec l'obtention de la pole, rien de moins!

Sixième à s'élancer pour son tour rapide, il réalisait le chrono le plus rapide avec le meilleur tour en nombre de coups, 25, le même nombre que son coéquipier, Gunhaller, mais ce dernier réalisait un chrono moindre le plaçant sur la cinquième position sur la grille de départ.

### Petit BBQ hot dog géant avant la soirée

Histoire de souligner la fin de l'été et, surtout, la fin de ses deux semaines de vacances, Stéphane accueillait les autres joueurs avec un petit souper sur BBQ, hot dog géant dans des petits pains! Le geste fut très bien accueilli par les membres, prenant ainsi le temps de relaxer

après de longues distances parcouru en voiture (on joue à Longueuil, Herman vient de Sainte-Hyacinthe, Jessy de Dromondville et Yves de Laval.

Pour Stéphane, ce fut aussi l'occasion de mieux digérer ses piètres résultats en qualification... mais ça il ne le savait pas encore à ce moment-là!

S.R.



Encore une fois, l'écurie de Stéphane connaissait de mauvaises qualifications. Les Hot Dog ont bien passé!

LE VAINQUEUR:

## UNE 3<sup>e</sup> VICTOIRE POUR FIVEROSA ET UNE 4<sup>e</sup> POUR L'ÉCURIE TREMBLAY.



Giuseppe Fiverosa continue sa domination sur la Formule Dé Un en remportant une troisième victoire cette année, une deuxième victoire d'une course hors championnat et il a remporté le Grand Prix d'Argentine en début de saison. À ce rythme, c'est à se demander quelle autre pilote réussira à se mettre sur son chemin pour le stopper. Il ne semblerait personne, le pilote italien roule trop vite!

Et pourtant Fiverosa ne l'aura pas eu facile pour cette course, surtout le début, puisqu'il partait de la sixième place, sur la grille de départ, ayant connu une mauvaise qualification et se retrouvant le pilote de l'écurie Tremblay le moins bien positionné. C'est son coéquipier, Graham Drill, qui profitait de la pole, sans doute toujours sur l'élan de sa victoire dans la course précédente.

Fort de son expérience, Fiverosa parvint à rejoindre la tête de la course rapidement, dans un groupe de quatre pilotes : deux de l'écurie Tremblay et deux de l'écurie Wolf. Cette fois, Drill avait un adversaire coriace à ses côtés qui l'obligea à s'arrêter à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture. À la fin du premier tour, Fiverosa se retrouvait seul devant, avec deux coups d'avance sur son plus proche

concurrent, son coéquipier Drill.

Vraiment pas un début de course facile pour Fiverosa, mais pour la suite, il ne fut jamais menacé, jamais ennuyé, la vie lui souriait, et ce, malgré une pluie tenace qui ne voulait pas lâcher prise! Fiverosa conservait son avance de deux coups jusqu'à la fin de la course alors qu'il remportait sa troisième victoire de la saison.

### Une 4<sup>e</sup> victoire pour l'écurie Tremblay

Écurie Tremblay ou écurie T.M.O.? Ça devient difficile de trancher. La Fédération Incompétente de l'Automobile reconnaît cette entité comme écurie Tremblay, le reste n'étant qu'un simple nom d'organisation. Mais pour le principal intéressé, Herman préfère entendre écurie T.M.O. Mais bref, peu importe le nom, l'écurie d'Herman remportait sa quatrième victoire de l'année : deux en championnat des pilotes et deux hors championnat, c'est égal, donc ça s'annule et on revient au point de départ?

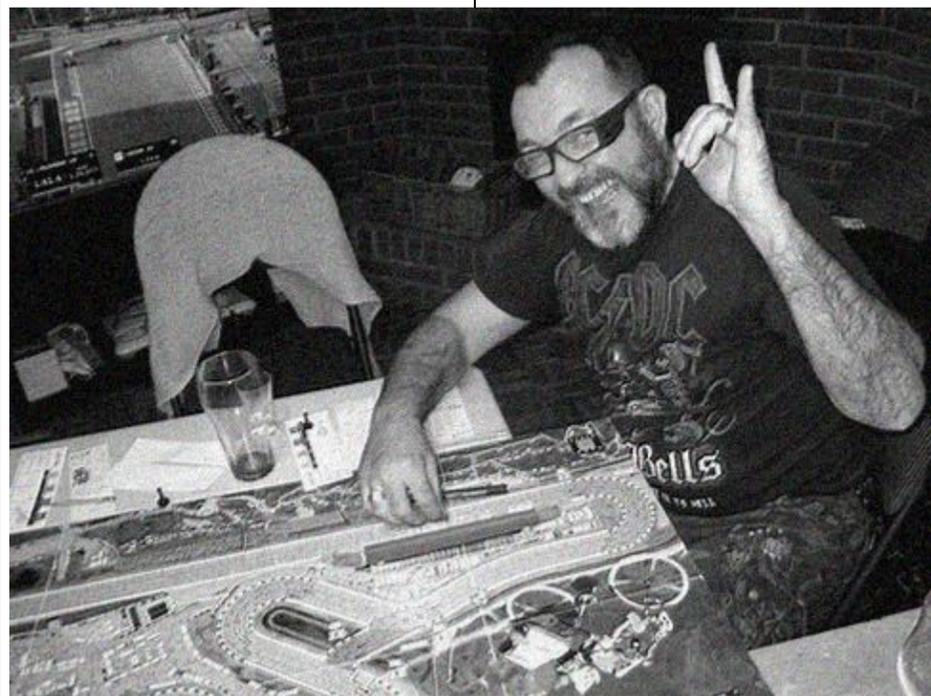
De plus, il s'agissait d'un doublé avec les positions un et deux à l'arrivée, chose peu commune. En effet, Drill connaissait aussi une belle course en terminant en seconde place. Dans ce doublé nous retrouvions les deux pilotes ayant accumulés les quatre victoires de l'écurie Tremblay.

Mais les célébrations de la victoire furent secouées par une petite tempête médiatique : alors que les membres de l'écurie célébraient autour de Fiverosa, certains ont dit avoir aperçu Enzo Torrari, directeur de l'écurie Tremblay, en pleine discussion avec une madame qui semblait vouloir cacher sa présence! On en parle plus loin, dans ce numéro... une histoire à suivre!

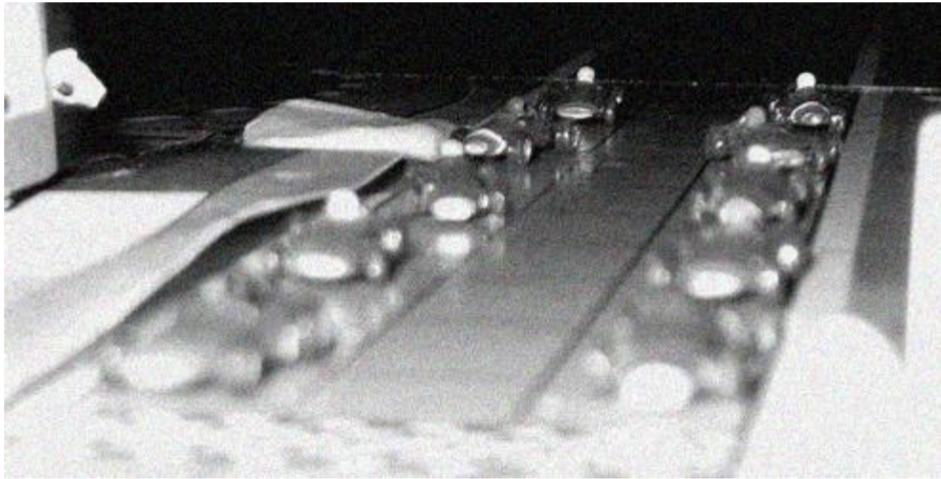
S.R.



Herman, team manager de l'écurie Tremblay, avec le poing de la victoire.



# LA COURSE: UNE AUTRE COURSE SOUS LA PLUIE. OÙ EST L'INTERRUPTEUR DU SOLEIL?



Pas une goutte de soleil en quatre courses! Depuis le début de la saison 1958, on ne voit que du ciel variable avec quelques gouttes de pluie ou, pour les deux dernières courses, de la pluie. Dame nature ne semble pas être du côté de la Formule Dé Un cette année. Déjà les grands constructeurs se penchent sur une solution afin de protéger les pilotes de la pluie durant les courses, un genre de parapluie maintenu sur le casque du pilote, ou quelque chose de ce genre. En passant, j'ai bien écrit « goutte de soleil » en début d'article, c'est volontaire, avant qu'on me bombarde d'illettré! Sachez que je fais mes recherches sur internet, moi!

## Premier tour : la pluie arriva, et cinq abandons!

La course débutait sous un ciel variable. Tout allait bien, petite pluie temporaire, re-variable pour finalement voir la pluie demeurer pour de bon. Malgré cette pluie, la première moitié du tour se déroulait bien. Les pilotes demeuraient prudents. Puis, dans le deuxième secteur, ils se sont mis à faire les fous! Trois accidents, un tête-à-queue et deux casses moteurs vinrent remettre les idées en place aux imprudents pilotes. Ce premier tour se terminait donc avec seulement cinq pilotes en course; ils le demeureront jusqu'à la fin.

Graham Drill (Tremblay-Torrari) partait de la première place. Rapidement il se vit rejoindre par trois autres pilotes, dont son coéquipier, Fiverosa. Klean et Béret, deux pilotes Wolf-Torrari, étaient les deux autres dans le groupe de tête. Cependant, Fiverosa se retrouva seul devant, à la fin du tour, suite aux abandons de Béret (accident) et de Klean (moteur); G.Drill s'arrêtait à son stand pour des réparations.

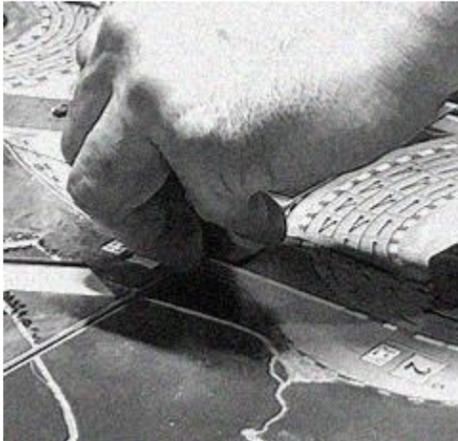


Jessy (Wolf) perplexe suite à deux abandons de ses voitures.

## Deuxième tour : c'est plus tranquille avec cinq voitures que dix! (vieux proverbe tibétain)

La pluie toujours présente, il fait beau (on commence à s'habituer). Le second tour est très tranquille, seulement deux pilotes s'échangent leurs positions entre la fin du premier tour et le premier secteur du second tour, G.Drill et Sasuffi (Wolf-Torrari); ils s'échangeront encore une fois leurs positions pour le deuxième secteur.

Fiverosa poursuit sa quête de la victoire et rien ne pourra venir le lui empêcher. Derrière on



ne voit qu'une petite lutte entre Sasuffi et G.Drill, Sasuffi ayant une avance d'un coup dans le premier secteur et G.Drill reprenant la deuxième place avec, à son tour une avance d'un coup. Derrière on retrouve Beermann (Castle-Mortades) et Books (Nelson-Casper-Vandall), le premier avec trois coups de retard sur la troisième place et trois coups d'avances sur Books, bon dernier. Décidément, vraiment pas l'année de l'écurie Nelson cette saison.

Ne sachant plus trop quoi dire sur cette course, terminons avec Fiverosa qui remportait sa troisième victoire de la saison, une deuxième en course hors championnat.



Stéphane (Nelson) connaissait, encore une fois, une course difficile. Ici après l'abandon de Starblotti (accident). Il tentait de cacher sa honte sous sa calvitie.

## Deux joueurs absents? Ils étaient pourtant là!

Nous l'avons déjà mentionné, l'écurie Nelson brillait par son absence sur la piste, une seule voiture terminait la course, en cinquième place, la dernière des voitures franchissant la ligne d'arrivée. Au moins, c'était déjà ça pour une écurie qui semble souffrir atrocement cette saison.

Il y avait aussi l'écurie Castle. Elle aussi avec une seule voiture qui franchissait la ligne d'arrivée, en quatrième place, très loin de la troisième. Beermann était le mieux positionné au départ, en quatrième place, mais ne parvenait pas à demeurer dans le peloton de tête (aucun coup comme meneur). De mauvaises décisions en course le reléguèrent en quatrième place pour toute la course.

De son côté, Mouse (Castle-Mortades) partait de la septième place pour abandonner dans le deuxième secteur du premier tour, un accident. Une course très ordinaire et une saison pas trop facile pour l'écurie Castle, celle qui, jusqu'ici, aura marqué la naissance du championnat.



Yves (Castle). Malgré une course décevante, il garde le moral.

## Des incidents et des blessures

Cinq incidents ont marqué le Grand Prix de Zandvoort, le sort était jeté sur ces pilotes à savoir ai la mort les attendait. Trois pilotes n'ont eu aucune incidence et deux autres se retrouvèrent à l'hôpital pour des blessures, d'une durée d'une semaine: Starblotti et Béret. Heureusement pour eux, il n'y avait aucune course d'inscrite la semaine suivante.

S.R.

# Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: La course d'Indianapolis. Michel doit affronter un adversaire coriace en Warson; les deux voitures sont côte-à-côte. Le pilote Américain semble préparer une mauvaise surprise à Michel.

... MICHEL PASSE DEVANT SON STAND ! ... IL FAIT UN PETIT SIGNE AMICAL ...

ET LA "VAILLANTE" SE RAPPROCHE DE LA "NOVI SPECIAL"

ENFIN ! IL VA SE DÉCIDER ! EN BIEN, PASSES, MONSIEUR LE FRANÇAIS ... SI ÇA VOUS AMUSE ...

7 VAILLANTE 8 JOH

ET A NOUVEAU L'AMERICAIN S'ÉCARTE VERS L'EXTÉRIEUR.

WARSON ! NE JOUEZ PAS AU CHAT ET À LA SOURIS ! CAR SI VOUS SAVIEZ, VOUS NE LAISSERIEZ PAS PASSER MICHEL !

CETTE FOIS, MICHEL A BONDÉ ?

ET L'AIGUILLE DU COMPTEUR MONTE... MONTE... 225... 230... 235...

IL EST FOU ! QUE CHERCHE-T-IL ? IL VA SE DÉSINTÉGRER !

VROOOW

235... 240... 245... LA VAILLANTE PREND LE LARGE...

ALORS, L'AMI STEVE ! QU'EN PENSES-TU ?

WARSON IGNORE PEUT-ÊTRE LA FABLE DU LIÈVRE ET DE LA TORTUE... MAIS IL COMPREND NEANMOINS !

IMBECILE QUE JE SUIS ! C'EST PLUS FORT QUE JE CROYAIS ! MAIS ATTENDS UN PEU, PETIT ROUBLARD...

ET LA "NOVI SPECIAL" SE RUE À LA POURSUITE DE LA "VAILLANTE" ?

MAIS L'ÉCART SE CRÉUSE DE PLUS EN PLUS... TOURNANT À 250 À L'HEURE... LES MAINS CRISSENT SUR SON VOLANT LE VISAGE BRÛLE PAR LA CHALEUR ÉPOUVANTABLE QUI SE DÉGAGE DU MOTEUR... MICHEL ENTREPREND UNE REMONTÉE DÉSPÉRÉE... WARSON EST DÉJÀ EN "NOVI" ! EST INCAPABLE DE SOUTENIR LE TRAIN... LEVRES MÛRSES PAR MICHEL...

MICHEL DOUBLE ET SEMBLE L'AISER SUR PLACE LES DEUX VOITURES QUI LE PRÉCÈDENT... ET À 53 TOURS DE LA FIN... IL A WARSON "DANS SA LIGNE DE MISE"

ENCORE 3 TOURS... MICHEL EST PARVENU À REPRENDRE LE TOUR À WARSON...

MAINTENANT, IL FAUT PASSER !

IL S'AGIT DE L'EMPÊCHER DE PASSER...

DANS LA LIGNE DROITE, LES VOITURES DONNENT LE MAXIMUM... LES DEUX HOMMES ONT DÉJÀ PULVÉRISÉ LE RECORD DU TOUR... EXCELLENTS PILOTES TOUTS LES DEUX... ILS RESTENT MAÎTRES DE LEURS BOLIDES LANCÉS À PLUS DE 280 À L'HEURE... LES MOTEURS VONT-ILS TENIR ?... MICHEL ENFONCE ENCORE SON ACCELERATEUR... 290... ET IL PASSE WARSON !

WARSON TENTE D'AUGMENTER ENCORE SA VITESSE... MAIS SOUDAIN...

VROOOW... CRASH

LA "NOVI SPECIAL" A CRAQUÉ ! SON MOTEUR N'A PAS TENU À L'ÉPREUVE QUE WARSON LUI IMPOSAIT...

IL NE RESTE PLUS À MICHEL QU'À BOUCLER SON DERNIER TOUR...

A SUIVRE!

# CARNET DE VOYAGE: MONACO ET LES RÊVES PERDUS

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



Le continent de l'Europe est drôlement fait. À commencer par l'emplacement des pays qui ne sont pas toujours là où on s'imagine. Je m'explique. Deux principales masses d'eau entourent l'Europe, l'Atlantique dans le Nord et la Méditerranée dans le Sud. Dans le Nord, on retrouve les pays hauts : Islande, la Grande-Bretagne, Norvège, Suède et Finlande. Dans le Sud, on retrouve plusieurs pays, les plus importants sont Espagne, France, Italie et Turquie. Au centre on retrouve donc les pays centraux dont le plus important est la Suisse, pays naturellement neutre par son histoire, le peuple suisse ayant compris que la guerre ne menait nulle part, mais que les comptes bancaires menaient à des montants monétaires beaucoup plus intéressants. La Suisse se trouve en haut de l'Italie, mais en bas de l'Allemagne. L'Allemagne est un pays particulier, bien que centrale, elle se situe en haut de la Suisse, mais tout de même en bas du Danemark. La Suisse est donc beaucoup plus centralisée que l'Allemagne, mais l'Allemagne demeure en haut et en bas à la fois! Vous me suivez! Je continue.

Les Pays-Bas sont situés non pas en haut de l'Allemagne, mais à côté. En bas des Pays-Bas on retrouve la Belgique et encore plus bas le Luxembourg. Les Pays-Bas devraient donc s'appeler les Pays-Hauts, mais c'était sans compter l'Irlande que le Royaume-Uni ne reconnaît aucunement dans le dictionnaire des pays. Par contre, afin de donner de l'importance aux Irlandais, le Royaume-Uni a fait de l'Irlande un pays haut dans la Grande-Bretagne afin de mieux collecter les impôts irlandais. C'est donc dire qu'en fait, les Pays-Hauts sont en réalité en bas de l'Irlande et, comme l'Anglais moyen, pour ne pas faire sentir l'Irlandais inférieur à lui, a donc déclaré que tout autre pays ne faisant pas partie de la Grande-Bretagne serait en réalité des pays bas. Ça ne comprend pas la Norvège, la Suède et la Finlande, puisqu'ils sont en haut de l'Europe. La Suisse, par son importance monétaire, demeure un pays important pour la Grande-Bretagne, donc est un pays haut, ce qui veut dire que les Pays-Hauts, en réalité, sont donc moindre que la Suisse et, par ce fait, des Pays-Bas. Sans doute me direz-vous où se situe dans tout ça la Belgique! On n'y fait pas attention, on fait semblant de rien et on l'oublie. De toute manière, ce pays se situe en bas des Pays-Bas, donc en haut et se perd dans l'Atlantique.

Comme preuve à cette explication, je vous dirais que plusieurs pays n'ont pas été cités ici, par exemple la République Tchèque, la Hongrie, la Yougoslavie, la Grèce; tous des pays de hauts prestiges, plus importants que les Pays-Bas, ce qui rend ce dernier encore plus bas que la réalité. C'est pour toutes ces raisons que les Hollandais, devant autant de hauteur les entourant, ont appelé leur pays Bas. Bon, nous voilà maintenant rendus avec les Hollandais! Ils vivent en Hollande. Ce nom vient d'une vieille tradition, où il était courant, aux visiteurs, de crier, en arrivant sur ces lieux : «Ho! Voilà les Andes» qui devint «Ho! V'là les Andes» avant de devenir «Ho! Là, Andes» qui se disait beaucoup plus rapidement, moins de perte de temps, d'où la bassesse des Hollandais. Donc Hollandais = peuple bas = pays bas. Le calcul se fait tout seul, sans avoir recourt à un boulier comptable.

Le nom des Pays-Bas, finalement, s'explique aussi par cette suite logique qui m'amène à la fin. Au départ, je mentionnais que l'Europe était entourée de deux masses d'eau : Atlantique et Méditerranée. Les pays en haut et en bas sont donc à un niveau supérieur de l'élévation du niveau de la mer. Les pays centraux, entre les deux, se retrouvent à la limite de cette élévation. Donc, les Pays-Bas, plus bas que les pays européens sont donc plus bas que la mer. Alors, me direz-vous, à quoi s'explique le fait que les Pays-Bas peuvent être aperçus! Justement, c'est un pays bas, donc facilement identifiable pour un marcheur, qui le passera en l'évitant, telle une flaque d'eau, afin de ne pas s'éclabousser les pieds. Les Pays-Bas sont donc bien bas, comme un nid de poule, un danger pour les automobilistes... faut être vraiment bas pour laisser une route ainsi pleine de trous.

Mais certains vous mentionneront que les Pays-Bas sont ainsi nommés parce que c'est un pays submergé, en grande partie, par la mer; ça n'a vraiment pas rapport, et je regarde de haut ces contestataires en les traitants de bas! Et je pisse sur ces professeurs sans savoirs. Je fais me recherche, moi! Avec toutes ces connaissances de la géographie, c'est à se demander pourquoi mon petit garçon, Larry, n'obtient pas de meilleures notes à l'école. Je passe pourtant beaucoup de temps avec lui afin de lui faire découvrir les splendeurs de notre belle planète plate...

## Que peut-on visiter dans les Pays-Bas?

Les Pays-Bas sont un pays, on dit donc « le Pays-Bas ». Donc, quoi voir dans ce pays? C'est un pays rempli de sable. Il y en a partout. On va au restaurant, on en ressort avec du sable dans nos shorts. On va dans les brasseries, on en ressort avec du sable dans nos shorts. On va au bordel, on en ressort avec un herpès dans nos shorts. Bref, c'est un pays ennuyeux à mort. En plus, on ne peut même pas profiter de tout ce sable, il n'y a jamais de soleil dans ce pays. C'est vraiment un pays très bas dans la géographie.

Il y a tellement de sable, juste pour vous dire, que le circuit de Zandvoort, avant la course, il a fallu le retrouver sous le sable. On ne savait plus où il était tellement il y a du sable. Juste du sable, à croire que le seul commerce qui existe ici c'est le sable! Bin oui, c'est tellement naturel d'aller au marché pour demander du lait, et de se faire répondre « Je n'en ai pas, mais j'ai du sable... »

Bref, pensez-y avant de venir visiter ce pays. Faut être rendu vraiment bas pour venir passer des vacances ici!



À la plage, Rott Fisher a retrouvé un lointain cousin, en s'adonnant à la pêche!

## ÉDITORIAL:

# LE COIN EN HAUT À DROITE!

## LES FEMMES AUX FOYERS, LES HOMMES DANS LES VOITURES

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Le populaire magazine « Femmes d'Aujourd'hui » est un périodique spécialement conçu pour les femmes, la ménagère moderne qui, comme toutes les autres femmes, n'a qu'un but précis dans la vie : rendre son mari heureux! La femme moderne des années 1950 saura trouver dans ce magazine nombre de conseils et trucs pour bien faire son ménage quotidien, bien cuisiner et, surtout, bien dorloter son mari chéri. C'est un magazine conçu pour les femmes, ce que je respecte au plus haut point. Aussi, jamais ne viendrait en moi l'idée saugrenue de m'y introduire. C'est pour les bonnes femmes. Alors pourquoi une femme dans la FDI?

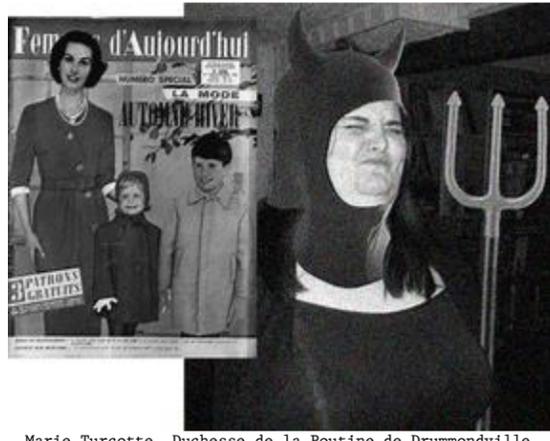
Bonjour amis lecteurs. Je suis Jacques Dumal, un spécialiste soi-disant de l'automobile. Vous avez sûrement déjà écouté ma chronique à la radio, dans la région de Montréal. Je suis une personnalité bien connue du monde *underground*, spécialement dans les clubs de nuits où de charmante hôtesse se font un plaisir de vous initier à la danse lascive! Mon éditorial, cette semaine, vise la gent féminine. On ne saurait dire à quel point l'homme a besoin de la femme dans tous les instants d'une journée. L'homme gagne sa vie et fournit à la femme un foyer, lit et nourriture. Que rêver de mieux! Mais voilà que j'apprends que cette femme moderne, décide de sauter au-dessus de son mari pour aller diriger une écurie de Formule Dé Un. Et quoi encore! Est-ce que moi, Jacques Dumal, je me permets de m'infiltrer dans la cuisine et de dire à ma femme comment faire le souper? Comment une femme peut-elle en arriver à s'intercaler dans les affaires des hommes et de diriger la destinée d'une écurie de course! La voiture, est une affaire d'homme, notre jouet, notre liberté. Tout simplement scandaleux.

Lors du dernier week-end, au Grand Prix de Zandvoort, une source m'informait avoir vu madame Marie Turcotte de Drummondville, une éminente Duchesse de la Poutine, s'entretenir avec Jehan de Rochan, le président de la Fédération Incompétente de l'Automobile. Rien de moins! De plus, il semblerait que, toujours cette Duchesse aurait eu un entretien avec Enzo Torrari, le grand patron de la fir-

me Italienne Torrari. Encore une fois, rien de moins! Messieurs, laissez-moi rire de cette situation plus que farfelue. Déjà que la femme ne sait pas où se trouve le moteur, et surtout qu'elle pense qu'un arbre à cames n'est rien d'autre qu'un arbre avec des cannes de Noël dedans. J'ai de sérieux doutes à ce sujet. Une femme ne peut pas diriger une écurie de Formule Dé Un. Je comprends la chose pratique, c'est toujours bon d'avoir une cuisinière dans une équipe, mais de là à lui donner les clés. Je me marre moi là!

Mes sources sont bonnes et sérieuses. Le diable est arrivé dans le domaine du sport automobile. Ce diable, sous la forme d'une Duchesse, semble vouloir apporter le mal parmi les concurrents de la Formule Dé Un. Mais à quoi bon a pensé le président de la F.I.A. en acceptant cette diablesse! C'est à se demander si elle n'aurait pas utilisé ses charmes naturels pour le séduire, le convertir au plaisir charnel. Bref, monsieur Jehan de Rochan aura des comptes à rendre, et je ne parle pas de la facture, sans doute reçu de la part de cette Marie pour ses services explicites.

Je m'insurge et me voilà déjà rendu à la fin de mon édito de cette semaine. Comme le temps passe rapidement avec un si bon sujet à discuter. Ces sources reçues se réaliseront-elles dans les semaines à venir? Si ce n'était la distance qui me sépare du continent européen, j'irais lui dire ma façon de penser. C'était Jacques Dumal qui vous donne rendez-vous dans le prochain numéro.



Marie Turcotte, Duchesse de la Poutine de Drummondville.



## STEF'S COMIC ROCKET STRIP BAND



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1958: Grand Prix de Zandvoort (hors-championnat)

QUALIFICATION 23 octobre 2021 19h08 à 20h06 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

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

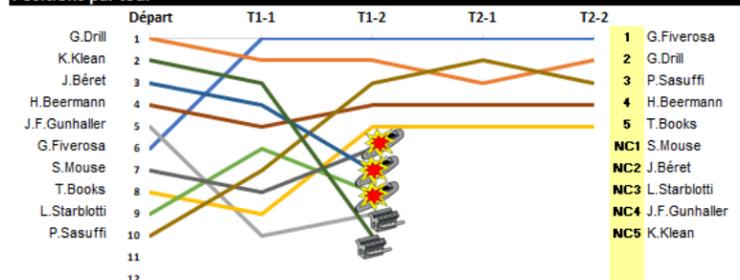
Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Drill	dur	25	0	25	03:20,25
2	K.Klean	dur	28	3	31	02:59,09
3	J.Béret	dur	27	4	31	03:01,63
4	H.Beermann	dur	26	0	26	03:40,53
5	J.F.Gunhaller	dur	25	0	25	03:51,10
6	G.Fiverosa	dur	28	6	34	03:34,12
7	S.Mouse	dur	27	6	33	03:46,81
8	T.Books	dur	28	6	34	04:24,41
9	L.Starblotti	dur	29	23	52	04:35,76
10	P.Sasuffi	dur	0	0	0	sortie de piste

\* voiture améliorée

COURSE 23 octobre 2021 20h35 à 0h12 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	T1	T2	X	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	-	-	-	31	en 46 coups
2	G.Drill	Tremblay-Torrari	D	D	-	-	8	+2 coups
3	P.Sasuffi	Wolf-Torrari	D	-	-	-	0	+3 coups
4	H.Beermann	Castle-Mortades	D	D	-	-	0	+6 coups
5	T.Books	Nelson-Casper-Vandall	D	D	-	-	0	+13 coups
NC1	S.Mouse	Castle-Mortades	D	-	-	-	0	accident (1er tour)
NC2	J.Béret	Wolf-Torrari	D	-	-	-	1	accident (1er tour)
NC3	L.Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D	-	-	-	0	accident (1er tour)
NC4	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari	D	-	-	-	2	moteur (1er tour)
NC5	K.Klean	Wolf-Torrari	D	-	-	-	4	moteur (1er tour)

Attribution des points

pilote	pos.	points
G.Fiverosa	1er	8
G.Drill	2e	6
P.Sasuffi	3e	4
H.Beermann	4e	3
T.Books	5e	2
G.Drill	pôle	1

Arrêts aux puits et incidents

**Fin du 1er tour:**  
 24e coup - G.Drill (réparations)  
 27e coup - Beermann (réparations)  
 30e coup - Books (pneus/long)

**Têtes à queue:**  
 5e coup (T1) - Gunhaller  
 24e coup (T1) - Books

**Abandons:**  
 13e coup (T1) - Klean (moteur)  
 14e coup (T1) - Gunhaller (moteur)  
 18e coup (T1) - Starblotti (accident)  
 18e coup (T1) - Béret (accident)  
 18e coup (T1) - Mouse (accident)

**Autres incidents:**  
 aucun.

**Durée de la course:** 3h37

Météo

**Qualification:**  
 Variable

**Course:**  
 18 °C  
 casse moteurs : 1-4  
 1-4 Variable  
 4-5 Pluie temporaire  
 5-6 Variable  
 6 Pluie temporaire  
 6-58 Pluie

**Télespectateurs**  
 Audience n/a  
 Chaîne : n/a  
 Pays : n/a

Tête de la course (coups)

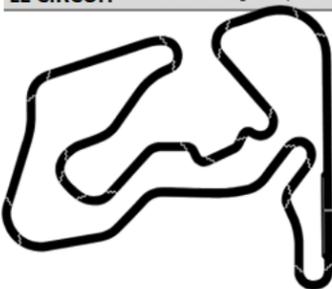
Klean (1-2); G.Drill (3); Gunhaller (4-5); Béret (6); G.Drill (7); Klean (8); G.Drill (9); Klean (10); Fiverosa (11); G.Drill (12-13); Fiverosa (14); G.Drill (15-17); Fiverosa (18-46).

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 2/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs (non officiel)
1 G.Drill Tremblay-Torrari 14	1 Tremblay-Torrari 26
2 S.Mouse Castle-Mortades 10	2 Mortades 16
3 G.Fiverosa Tremblay-Torrari 8	3 Wolf-Torrari 5
4 H.Beermann Castle-Mortades 6	
5 J.F.Gunhaller Tremblay-Torrari 4	
6 J.Béret Wolf-Torrari 3	
7 P.Sasuffi Wolf-Torrari 2	

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#2 et #3) / © 1997 Formule Dé



**Nom:** Zandvoort 1950  
 Circuit Zandvoort

**Longueur:** 336 cases (11,760 km)  
**Distance:** 2 tours (22,520 km)

**VIRAGES**  
 1 arrêt : 10  
 2 arrêts : 2  
 3 arrêts : 0

**LIGNE DROITES**  
 12 cases ou - : 4  
 13 à 20 cases : 4  
 21 à 30 cases : 2  
 31 cases ou + : 2

**Tour parfait:** 22 coups / 22 sous la pluie  
**Particularité:** 2 longues lignes droites, 45 et 57 cases.

La grille de départ

1 - G. Drill (GB)  
T.M.O.-Torrari  
3'35"25 (25 coups)

2 - K. Klean (AL)  
Wolf-Torrari  
3'44"09 (31 coups)

3 - J. Béret (FR)  
Wolf-Torrari  
3'46"63 (31 coups)

4 - H. Beermann (AL)  
Castle-Mortades  
4'00"53 (26 coups)

5 - J.F. Gunhaller (ARG)  
T.M.O.-Torrari  
4'06"10 (25 coups)

6 - G. Fiverosa (IT)  
T.M.O.-Torrari  
4'34"12 (34 coups)

7 - S. Mouse (GB)  
Castle-Mortades  
4'41"81 (33 coups)

8 - T. Books (GB)  
Nelson-Casper-Vandall  
5'24"41 (34 coups)

9 - L. Starblotti (IT)  
Nelson-Casper-Vandall  
7'05"76 (52 coups)

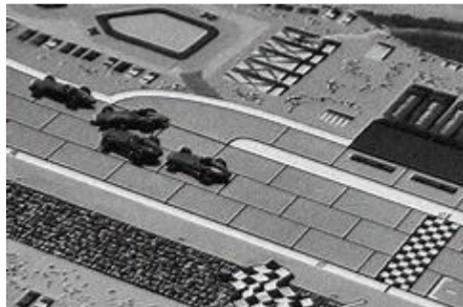
10 - P. Sasuffi (IT)  
Wolf-Torrari  
Sortie de piste



LA COURSE EN IMAGES:



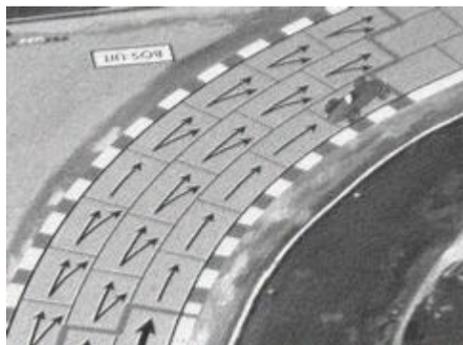
Vue aérienne de la ligne de départ, et une vache comme spectatrice.



2<sup>e</sup> tour, avant le 1<sup>er</sup> virage : toujours le même groupe de tête..



2<sup>e</sup> tour, 10<sup>e</sup> virage : Fiverosa et G.Drill sont maintenant seuls comme meneurs, et ça se joue serré entre les trois autres à l'entrée du virage (la grosse gommette est là pour réunir les 2 sections du circuit ensemble).



2<sup>e</sup> tour, dernier virage : Fiverosa est seul devant.



2<sup>e</sup> tour : Fiverosa vers la victoire.

S.R.

S.R.

CHECK-LIST:

**Castle's Car and Racing** – Qualifications ordinaires, course plus qu'ordinaire, l'écurie d'Yves s'est montrée très discrète pour le Grand Prix de Zandvoort. Certes, une course hors championnat, faudrait quand même penser à offrir un spectacle. Comme punition, suite à son accident dans le premier tour, Mouse a été hospitalisé une semaine.

**Nelson Automobile Club** – Je parlais de l'écurie Castle qui n'offrirait pas assez de spectacle? Il y a pire encore, avec l'écurie de Stéphane. On se demande bien à quoi peut bien penser ce monsieur aux allures bizarres! Un total de 52 coups en qualifications pour Starblotti, Books qui termine bon dernier parmi les cinq pilotes qui franchissent la ligne d'arrivée; au moins un côté positif dans cette course puisque Books terminait tout de même la course. Starblotti, lui, a terminé à l'hôpital pendant une semaine.

**Tremblay's Motorized Org.** – L'écurie numéro du week-end, le grand patron Herman a su diriger son équipe d'une main de maître. Rien de moins qu'un doublé à l'arrivée avec les positions un et deux, Fiverosa est actuellement le pilote à battre dans la Formule Dé Un avec trois victoires. G.Drill, jeune recrue, réussit à

démontrer son savoir et il ne faudrait pas s'étonner de le voir, un jour, en haut du classement. Seul côté négatif, l'abandon de Gunhaller dans le premier tour à cause de son moteur; on ne pleurera pas pour si peu!

**Wolf Racing Team** – Un seul pilote à l'arrivée, un moteur cassé et un accident (absent pour une semaine), l'écurie de Jessy a été quelque peu ordinaire. Sasuffi est allé chercher la troisième place, ce qui est sans doute peu pour faire oublier le mauvais week-end de l'écurie. De plus en plus, le moteur Torrari turbo met en doute les capacités réelles des voitures Wolf. On verra dans les prochaines courses si il y aura de l'émélioration.

AU MOMENT DE METTRE SOUS PRESSE CE MAGNIFIQUE NUMÉRO, LA FÉDÉRATION INCOMPÉTENTE DE L'AUTOMOBILE ÉTAIT TOUJOURS EN ATTENTE DE LA DÉCISION D'UNE POTENTIELLE NOUVELLE ÉCURIE. NOUS EN SAURONS PLUS, SANS DOUTE, LORS DE LA PROCHAINE COURSE, LES 500 CASES D'INDIANAPOLIS.

VISITEZ LE SITE DU CHAMPIONNAT FDI-ÉVOLUTION

Vous y trouverez un complément d'informations...

