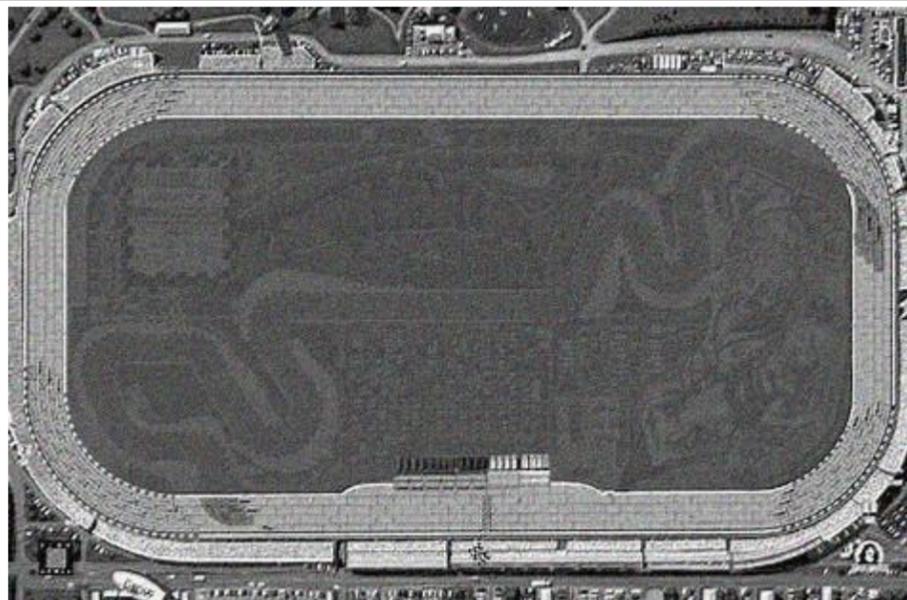


DANS CE NUMÉRO:

INDIANAPOLIS 500



Le circuit d'Indianapolis.

SEMAINE 23 - Petit arrêt aux États-Unis pour la présentation des 500 cases d'Indianapolis, une course traditionnelle non conforme au championnat des pilotes de Formule Dé Un. À se demander le pourquoi de cette course, un circuit ovale qui n'a rien à voir avec les circuits traditionnels de la Formule Dé Un. Déjà, la Commission Sportive Incompréhensible (C.S.!) songe à ne plus inclure ce circuit dans le calendrier. Bref, petit détour avant d'amorcer une séquence de quatre courses du championnat des pilotes, en Europe.

Mais ce qui aura attiré le plus d'attention, ce n'est pas la course elle-même, mais plutôt l'arrivée d'une nouvelle écurie dans le championnat et, de surcroît, une écurie dirigée par une femme! Mais où va-t-on avec cette histoire! Sans doute l'arrivée prochaine des années 1960 qui, déjà, fait apparaître un changement dans un monde d'hommes. Il vous faudra lire ce magnifique numéro de Formule Prout Magazine pour en savoir davantage...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: BÉRET OBTIENT LA POLE : L'ÉCURIE WOLF S'AFFIRME!

Le français Jean Béret, de l'écurie Wolf-Torrari obtenait sa troisième pole en carrière. Après avoir raté la saison 1956, Béret semble mieux s'adapter à son nouvel environnement avec sa nouvelle écurie. Cette pole était sa première avec l'écurie Wolf.

Béret était le premier pilote à s'élancer en qualification; un bon chrono lui permettait d'espérer une bonne place sur la grille de départ. Mais loin de penser qu'il conserverait la première place jusqu'au bout. Seulement Fiverosa (Tremblay-Torrari), sixième pilote à effectuer son tour rapide, menaçait sérieusement Béret, avec une différence de 0,33 seconde en faveur du français.

L'écurie Wolf semble s'améliorer cette saison avec l'apport de Béret qui, incluant les courses de championnat et hors championnat, demeure le meilleur pilote de l'équipe. Aussi, Jessy, le patron de Wolf, semblait prendre plaisir de répéter que c'était un ancien pilote de l'écurie Nelson, petit clin d'œil alors que les pilotes Nelson connaissent une très mauvaise saison en qualification... comme en course!

Une autre soirée qui commence tardivement

Décidément, Longueuil - où se trouve le local de la ligue - devient une zone fermée avec le tunnel Louis-Hyppolite qui ferme, les week-ends, les trois voies vers la Rive-Sud. Résultat, Stéphane (Nelson) est arrivé en retard, une bonne demi-heure, et Herman (Tremblay) se plaignait que son poulet PFK était froid, alors qu'il attendait l'autre avec son poulet dans sa voiture.

Mais la principale cause de la course qui débutait tard, fut les préparatifs avant-course (et avant saison) pour une nouvelle écurie qui se

joignait au championnat FD1-évolution: Charly's Car, sous la direction de Marie Turcotte. Une opération des plus douteuses, ça sent les anges!

La fête à Herman

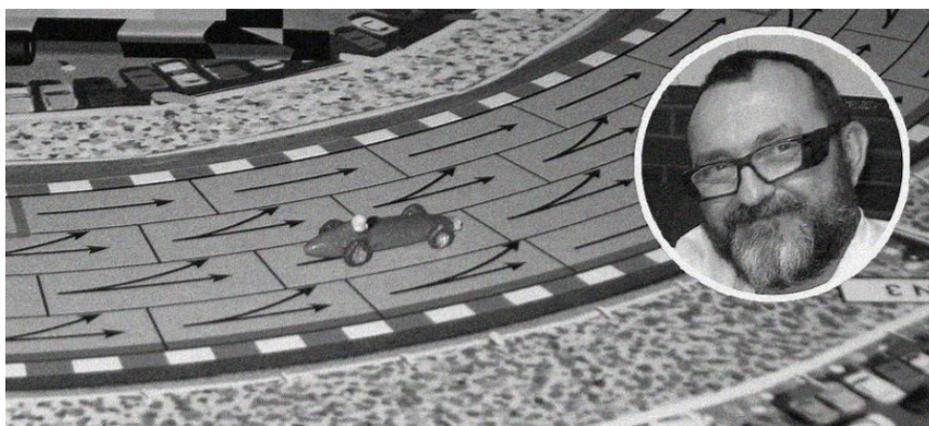
Au lendemain de cette soirée, Herman célébrait son 56^e anniversaire. Les membres en profitèrent pour lui rappeler qu'il continuait de vieillir... sauf Yves qui décidait de ne pas venir, préférant célébrer l'anniversaire d'un type soi-disant *chum* de sa fille! On s'en rappellera que les amis «lointains» comptent plus que les vrais!

S.R.



Marie (Charly) et Jessy (Wolf); Jessy, c'est son *chum*, d'où la méfiance des autres!

LE VAINQUEUR: GIUSEPPE FIVEROSA, UNE DE PLUS; RIEN DE MOINS!



Les Week-ends de course se suivent et se ressemblent. Giuseppe Fiverosa remportait sa quatrième victoire de la saison, une cinquième pour l'écurie Tremblay. Déjà, les mots se répètent et la saison 1958 risque d'être longue, très longue pour les autres concurrents du championnat des pilotes de Formule Dé Un. Cependant, les chiffres semblent en faveur du pilote italien, n'empêche que dans les faits, Fiverosa aura remporté jusqu'ici qu'une seule course comptant pour le championnat et qu'il se trouve en seconde place, derrière son jeune coéquipier, Graham Drill.

Déjà, dès la qualification, Fiverosa semblait être dans son élément, parvenant à obtenir la seconde position sur la grille de départ; disons que ça aide pour la suite des choses, même si la pluie faisait rage sur le circuit d'Indianapolis. Ça aide tellement que dès le premier secteur du premier tour, Fiverosa partageait la première place avec trois autres pilotes. À la fin du tour, ils n'étaient plus que deux, toujours Fiverosa et Sasuffi (Wolf-Torrari).

Sasuffi fut rapidement largué et Fiverosa se retrouva seul au premier secteur du second tour. Il restera d'ailleurs seul pour le reste de la course, augmentant son avance à deux coup d'avance à la fin du deuxième tour, écart qu'il maintiendra pour le reste de la course.

Une 5^e victoire pour l'écurie Tremblay

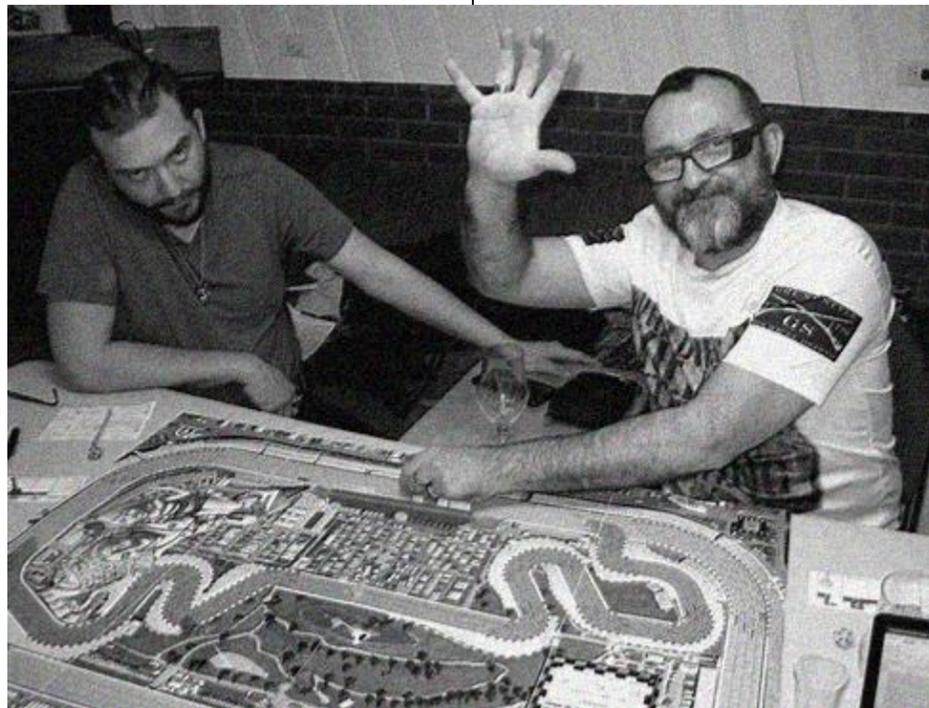
La domination semble tellement évidente de la part de l'écurie Tremblay, encore une fois, en plus de la victoire de Fiverosa, l'écurie profitait d'un doublé pour une deuxième fois en autant de course, avec la seconde place de Gunhaller. C'est à se demander si, pour les autres participants, ça



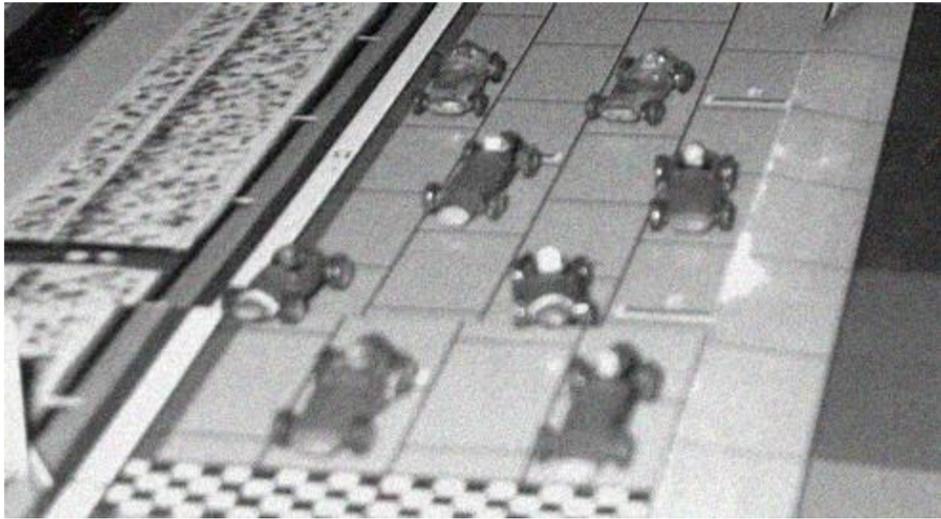
vaut encore la peine de continuer ce championnat qui semble déjà acquis à l'écurie Italienne. Stéphane, patron de l'écurie Nelson s'exprimait: « *c'est rendu plate!* » ce à quoi répondit Herman, de l'écurie Tremblay: « *Renaud? Qu'il commence donc par réussir à terminer ses courses avant de parler des autres!* »

Son anniversaire étant le 7 novembre, le lendemain de cette course, Herman s'offrait donc un beau cadeau avec ce deuxième doublé, une course parfaite! Mais les quatre prochaines courses seront des courses du championnat, là où les points compteront vraiment, et cette domination pourrait bien partir en fumé... ou encore ça continuera d'être plate pour les autres!

S.R.



LA COURSE: UNE COURSE RÉDUITE PAR LA PLUIE; LA NÉTÉO N'EST PAS DU CÔTÉ DE LA FORMULE DÉ UN!



Pas de soleil après cinq courses. Deuxième course de suite sous la pluie, les autres courses s'étant déroulées sous des ciels variables avec de la pluie, et rarement du soleil. C'est comme si miss météo se liguaient contre la Formule Dé Un. Aux États-Unis, les voitures de type monoplace, peu habituées de rouler sous la pluie, la course fut donc réduite à trois tours, plutôt que les quatre tours habituels de l'Indianapolis 500; 500 pour un total de 500 cases, on aura donc fait cette année que 375 cases.

Un doublé pour l'écurie Tremblay

Nous l'avions déjà mentionné dans l'article précédent, les voitures de l'écurie Tremblay ont fait la loi sur le circuit d'Indianapolis en terminant première et deuxième au drapeau à damier, un deuxième doublé consécutif qui aurait placé l'écurie, bien installée à la première place des constructeurs si le championnat des constructeurs avait été en place pour cette année.

En aucun moment, les pilotes n'auront fait une erreur; Gunhaller dans le peloton de tête en début de course, a été relégué en deuxième place après un tour. Bien qu'il soit arrêté à son stand pour des réparations, les deux autres pilotes du groupe de tête s'arrêtèrent aussi, pourquoi il se retrouvait en seconde place avec Sasuffi (Wolf-Torrari). À la fin du deuxième tour, Gunhaller se retrouvait seul en deuxième place, position qu'il occupera jusqu'à la fin.

Fiverosa connut une course identique que son coéquipier. Se retrouvant dans le peloton de tête en début de course, après les arrêts aux stands du premier tour, se retrouvant avec Sasuffi pour la première place. À partir du deuxième tour, il occupait seul la position de tête, et ce, pour le reste de la course.

Charly's Car sur le podium

Tout juste arrivée dans le championnat de Formule Dé Un, la nouvelle écurie Charly's Car parvenait à se démarquer en plaçant un pilote sur la troisième marche du podium, B andpeti, ce dernier terminant devant les deux voitures de l'écurie Wolf. Un bel exploit.

Les deux pilotes de l'écurie Charly partaient du fond de la grille et terminaient le premier tour, toujours au fond de la grille, sur six voitures

encore en course. C'est au début du deuxième tour que Bandpeti réussissait de passer Béré (Wolf-Torrari) pour prendre la quatrième place. Au début du troisième tour, cette fois le pilote italien prenait la troisième place en dépassant Sasuffi, un autre pilote de l'écurie Wolf. Bandpeti conservait ensuite sa position jusqu'à la fin de la course et ainsi obtenir, à la fois, son premier podium, à lui et à son écurie.

Coup dur pour l'écurie Wolf

Perdre la troisième place devant une nouvelle écurie, un peu difficile à digérer de la part du patron de Wolf, Jessy. Surtout qu'en début de course, Sasuffi luttait pour la première place. C'est au début du deuxième tour que ça a commencé à se gâcher pour Wolf, alors que Sasuffi, alors en première place avec Fiverosa, manqua son entrée dans un virage pour se retrouver avec un coup de retard sur le meneur. Pire encore, à la fin du deuxième tour, suite à un arrêt à son stand pour des réparations, le malheureux pilote se retrouvait en troisième place.

Le cauchemar se poursuit en troisième tour, alors que Bandpeti dépassait Sasuffi qui se retrouvait ainsi en quatrième place, entre les deux pilotes Charly. Jessy ne parlait plus beaucoup en fin de course, voyant son amoureuse lui prendre une position importante pour son estime de soi! Il rabattait sa colère sur sa cigarette électronique qui ne semblait pas vouloir fonctionner correctement.



Stéphane (Nelson); on n'en parle même pas tellement ça va mal pour son écurie, avec deux abandons pour cette course!

S.R.

Ci-dessous : Jessy (Wolf) et Herman (Tremblay).



Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: À Indianapolis, le moteur de la voiture de Warson l'abandonne, laissant Michel seul en tête avec un seul tour à faire. Réussira-t-il?



À SUIVRE!

CARNET DE VOYAGE: LA COURSE AUTOMOBILE À L'AMÉRICAINNE

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



Aux États-Unis, il y a le championnat national de l'U.S.A.C., en Europe nous avons le championnat des pilotes de la F.I.A. Le premier égale le second dans l'importance, mais la beauté du sport automobile que nous connaissons n'a rien à voir avec le style américain. Pour commencer, le championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un est dirigé par la Commission Sportive Incompréhensible (C.S.I.), une division de la Fédération Incompétente de l'Automobile (F.I.A.). Le championnat national américain est dirigé par L'United States Automobile Crash (U.S.A.C.), dirigé par Tony Culman. Or, Tony Culman est aussi le propriétaire du circuit légendaire d'Indianapolis. Tout de suite on voit le conflit d'intérêts qui nous saute aux yeux. Bienvenue aux États-Unis!

Pour Culman, il n'y a pas plus important que l'Indianapolis 500, l'épreuve américaine la plus importante. C'est une course connue dans tous les états américains, elle est même diffusée sur les ondes de la radio dans tout le pays. Mais une seule épreuve ne pouvait pas faire vivre les équipes de sport automobile de type monoplace. Il a donc créé un championnat sous l'égide de l'U.S.A.C., un organisme qui lui appartient. Monsieur Culman fait donc de l'argent avec son circuit, il fait de l'argent avec un championnat sanctionné par un organisme qui lui appartient. Il fait de l'argent partout, obligeant, du coup, les participants et les propriétaires des circuits qui participent à son championnat de s'inscrire dans l'U.S.A.C. C'est une vraie arnaque, de style mafieuse, organisée à grande échelle et parfaitement légale. La Mafia américaine est même jalouse de cet organigramme. On en vient donc à la conclusion que :

Indianapolis 500 = championnat = U.S.A.C. = Culman

Par cette suite logique, nous en venons à dire que la course automobile américaine est entièrement représentée par Tony Culman. Ce qui explique que ce dernier ait remporté les championnats des dernières années. J'ai fait mes recherches, je sais ce dont je parle. Donc pour gagner à Indianapolis, il faut vaincre Culman. Les écuries de Formule Dé Un sont donc venues aux États-Unis avec une nouvelle écurie, une nouvelle patronne, en la personne de Marie Turcotte. Rien de mieux qu'une femme pour venir à bout d'un homme. Une femme, ça cause, ça jase, ça placote. Alors, imaginez Culman enfermé quelques heures avec elle! D'ailleurs, son nom le dit : Turcotte, comme dans «cot-cot-cot», une vraie poule. Une collégienne en plus, donc une poule de luxe... Oups! Pauvre Jessy!

C'est donc ce qu'ont fait les écuries, enfermer Marie avec Culman. Un pilote de la Formule Dé Un a remporté la course d'Indianapolis et Culman a tenté de se faire oublier en se cachant dans les toilettes publiques, d'où maintenant l'expression «Ça sent le cul, man!»

Détour en Californie

C'était plus fort que moi, avec la présentation de l'Indianapolis 500, dans l'Indiana, je ne pouvais pas m'empêcher de faire un petit détour en Californie, voir ma famille à San José. Ça faisait un bon moment que je n'avais pas vu ma femme, ma belle truite adorée. Les activités du championnat de Formule Dé Un, se déroulant surtout en Europe, me font absenter une bonne partie de l'année, loin de chez moi. Mon banc d'amis me manque souvent et j'en ai profité pour les revoir, le temps de prendre un verre ou deux. Et, bien sûr, il y a mon petit garçon, un petit galopin de mené tout petit encore. Ce cher petit Larry, il me ressemble tellement. J'ai profité de l'occasion pour sortir avec lui, d'aller prendre un fish 'n' chip ensemble.

À ma grande surprise, en discutant avec mon petit Larry, voilà que j'apprends qu'il aime lire les actualités concernant un certain club de hockey, à Montréal. Le hockey sur glace! Ahah! Que j'ai ri! Bien sûr, je lui ai expliqué qu'il n'y a aucun avenir avec ce sport et qu'il faudrait un miracle pour voir un jour débarquer une équipe de ce genre ici, à San José; il faudrait vraiment être «bête, man!» Mais loin de moi de lui gâcher son plaisir et ses rêves. Si un jour il veut être comme son papa, journaliste, libre à lui de parler du sport qu'il voudra, pourvu que ce ne soit pas de la pêche! Mais à mon avis, il n'y a que l'automobile sportive qui a de l'avenir. Comme preuve, on peut trouver des jeux de plateau où on fait avancer de petites voitures sur des petits circuits, mais avant qu'on puisse trouver un jeu de hockey sur glace, sur table, il va en tomber de la neige en Californie.



Jeu de hockey sur table, version 1958 de Eagle Toys.



... et beaucoup de neige à Palm Springs, Californie, en 1979.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

UNE DURE LEÇON POUR L'ÉCURIE WOLF!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



À force de se vanter, il arrive parfois qu'on finisse par se déventer soi-même. C'est ce qui est arrivé à l'écurie Wolf, au Indianapolis 500, qui a fini par se bloquer lui-même en tentant de nuire un adversaire qui se trouvait derrière-lui pour, ensuite, se retrouver lui-même derrière cet adversaire.

Bonjour ami lecteur. Je suis Jacque Dumal, spécialiste de l'automobile mais encore inconnu du public. Vous pouvez m'entendre à la radio locale... en espérant que le signal se rende jusqu'à vous. Je me présente comme un fin connaisseur de la course automobile alors que je n'ai même pas mon permis de conduire encore. Mais à quoi bon posséder ce petit bout de papier lorsque la liberté de la route m'appelle. Quel plaisir de ressentir encore quelques cheveux passer au travers du vent.

Comme je l'annonçait dans mon introduction, je vais vous parler de la dernière course du championnat de Formule Dé Un, qui se déroulait à Indianapolis, le légendaire Indy 500. C'est en Amérique, alors je me suis rendu sur place, profitant de ma forte image de personnalité de la scène radiophonique québécoise pour passer les douanes américaines : j'ai eu droit à une fouille complète, avec le gant et tout!

Lors de ma dernière chronique je vous parlais de cette nouvelle écurie du diable qui arrivait à coup de vadrouille et de lingette à vaisselle dans la Formule Dé Un. Je vous l'avoue, je n'y croyais pas vraiment, surtout avec une femme à la tête de cette nouvelle organisation. Mais quel ne fut pas ma surprise de voir les résultats de cette course à Indianapolis! Surtout, la surprise de l'écurie Wolf qui, faut bien l'avouer, venait de se faire passer un sapin là où ça fait mal. Un sapin avec de grosse épines pour vraiment bien souligner cette surprise. Bref, un pilote de l'écurie Charly terminait sur la troisième marche du podium, devant les deux autres pilotes Wolf. Cette fois je tournerai mon dégoût vers l'écurie Wolf. Surtout que, suite à mon édito

Précédent, je me suis retrouvé avec le Cercle des Fermières sur le dos. Et comme ma maman fait partie de ce groupe, j'ai eu droit à tout un sermon, me répétant sans cesse que la femme demeurait importante pour l'homme, et que derrière chaque homme on retrouve une grande femme. Alors là, laissez-moi rire, surtout que ma mère fait à peine quatre pieds et... Bon! Me voilà encore dans de beaux draps!

Monsieur Jessy, patron de l'écurie Wolf, s'est donc retrouvé dans une situation cauchemardesque! En voyant ses deux voitures terminées derrière un pilote Charly. Une grande leçon de conduite et d'humilité. Il faudra penser à revoir sa stratégie pour lui, et faire en sorte qu'il puisse laisser la femme là où elle devrait être, dans la cuisine et cuisiner de bons petits repas pour son homme. D'accord, vous me direz que terminer la course s'est déjà bien, contrairement aux voitures de l'écuries Nelson. Mais là n'est pas la question. Je ne parle pas de Nelson, ça n'a aucun rapport dans mon éditorial de cette semaine. Je veux me moquer de Wolf, un point c'est tout!

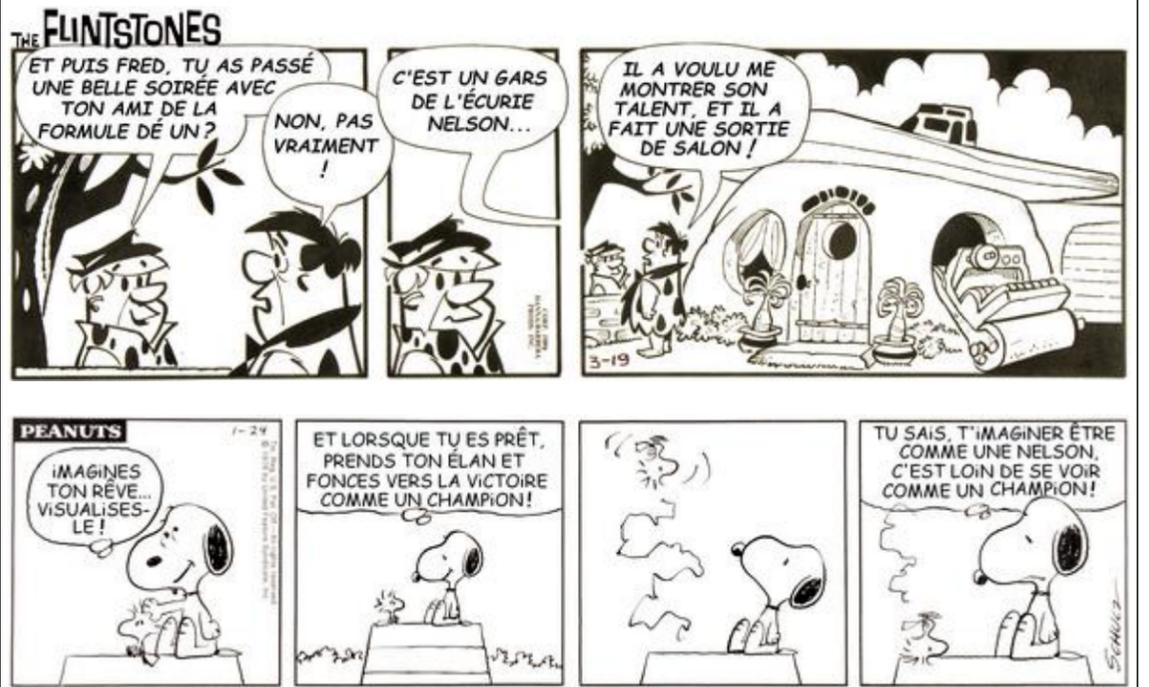
Mais je parle et je parle, me voilà déjà arrivé à la fin de ma chronique. Que le temps passe vite avec un sujet aussi intéressant! Il me faudra me reprendre une prochaine fois. Jessy a bien de la chance que je ne puisse m'exprimer davantage... C'était Jacque Dumal qui vous dit à une prochaine fois. Je termine en vous donnant ce petit conseil : Une maman c'est ce qui a de plus important dans la vie... Allez Maman, laissez-moi entrer ce soir!



Jessy, à l'époque de la deuxième année de scolarité. PHOTO D'ARCHIVE.



La conception de la première voiture Nelson avance bien; déjà, elle roule!



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1958: Indianapolis 500 (hors-championnat)

QUALIFICATION 6 novembre 2021 21h07 à 21h50 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

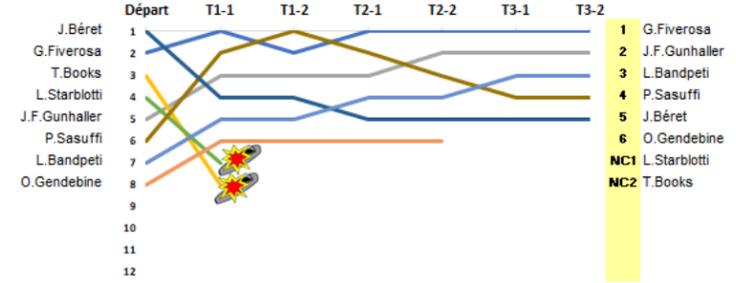
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
4	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
20	Olivier GENDEBINE	BE	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
18	J.F. GUNHALLER	ARG	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	J. BÉRET	dur	13	2	15	01:30,22 01:55,22
2	G. Fiverosa	dur	12	1	13	01:40,55 01:55,55
3	T. Books	dur	14	1	15	01:36,72 02:01,72
4	L. Starblotti	dur	15	0	15	01:40,40 02:05,40
5	J.F. Gunhaller	dur	13	1	14	01:50,28 02:10,28
6	P. Sasuffi	dur	16	0	16	01:40,87 02:10,87
7	L. Bandpeti	dur	12	1	13	03:49,50 04:04,50
8	O. Gendebine	dur	14	4	18	03:27,90 04:07,90

COURSE 6 novembre 2021 22h10 à 1h15 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
G. Fiverosa	1er	8
J.F. Gunhaller	2e	6
L. Bandpeti	3e	4
P. Sasuffi	4e	3
J. BÉRET	5e	2
J. BÉRET	pôle	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
12e coup - Gunhaller (réparations)
14e coup - BÉRET (réparations)
17e coup - Gendebine (pneus/long)
Fin du 2e tour:
19e coup - Fiverosa (réparations)
22e coup - Sasuffi (réparations)
25e coup - BÉRET (pneus/long)

Météo

Qualification :
Soleil
Course :
12 °C
casse moteurs : 1-3
1-34 Pluie

Têtes à queue:

11e coup (T1) - BÉRET

Abandons:

4e coup (T1) - Books (accident par BÉRET)
5e coup (T1) - Starblotti (accident par Gunhaller)

Autres incidents:

30e coup (T2) - Gendebine (course terminée)

Durée de la course: 3h05

Tête de la course (coups)

BÉRET (1); Fiverosa (2-4); Sasuffi (5-6); Fiverosa (7); Sasuffi (8); Gunhaller (9-10); BÉRET (11); Fiverosa (12-28).

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G. Fiverosa	Tremblay-Torrari	D - D	21	en 28 coups
2	J.F. Gunhaller	Tremblay-Torrari	D D -	2	+2 coups
3	L. Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari	D - -	0	+3 coups
4	P. Sasuffi	Wolf-Torrari	D - D	3	+4 coups
5	J. BÉRET	Wolf-Torrari	D D D	2	+7 coups
6	O. Gendebine	Charly-Wolf-Torrari	D D -	0	+1 tour
NC1	L. Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D - -	0	accident (1er tour)
NC2	T. Books	Nelson-Casper-Vandall	D - -	0	accident (1er tour)

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 (#26) / © 1999 Formule Dé

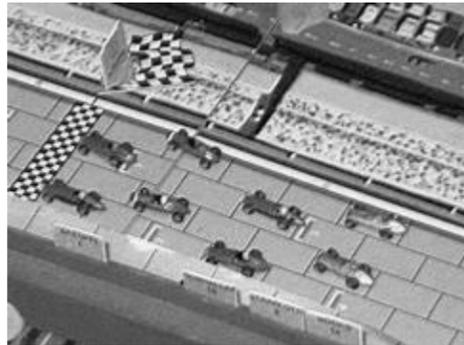


Nom : Indianapolis
Indianapolis Motor Speedway
Longueur : 132 cases (4,620 km)
Distance : 4 tours (18,480 km)
VIRAGES : 1 arrêt : 2, 2 arrêts : 2, 3 arrêts : 0
LIGNE DROITES : 12 cases ou - : 1, 13 à 20 cases : 1, 21 à 30 cases : 0, 31 cases ou + : 2
Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité : Test collision pour arrêt contre le muret, tout le tour.

La grille de départ



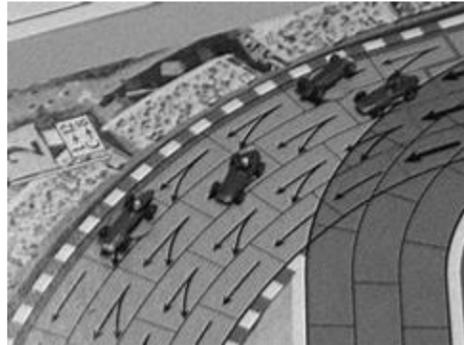
LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



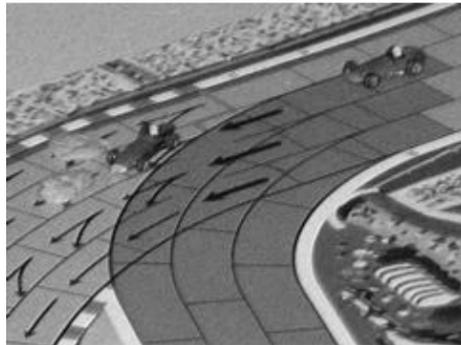
1er tour, 1er virage : quatre voitures dans le peleton de tête.



1er tour, 2e virage : le groupe de tête, une T.M.O., deux Wolf et une Nelson accidentée.



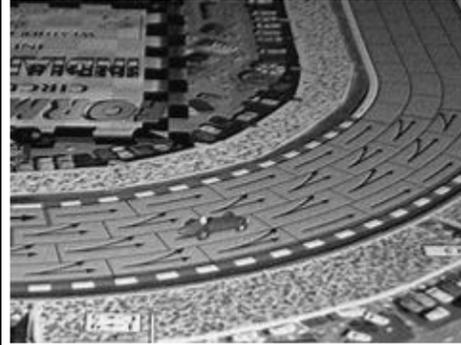
1er tour, avant le 4e virage : toujours le groupe de tête, rejoint par une seconde T.M.O..



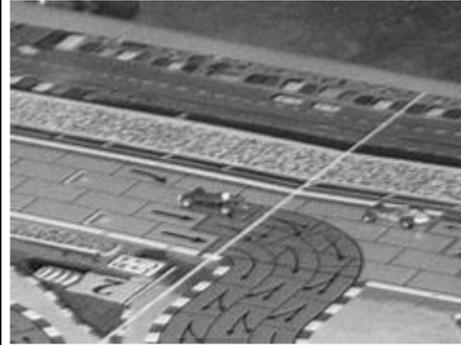
2e tour, 2e virage : Fiverosa (T.M.O.-Torrari), dans le virage, prend un coup sur Sasuffi (Wolf-Torrari).



3e tour, avant le 2e virage : Gendebine (Charly-Wolf-Torrari) bientôt rejoint par Fiverosa.



3e tour, 3e virage: Fiverosa, seul vers la victoire.



3e tour, après le 4e virage : Fiverosa va traverser la ligne d'arrivée après avoir pris un tour sur Gendebine.

Wolf Racing Team – Une course difficile pour l'écurie de Jessy, à se demander si le moteur turbocompresseur ne nuit pas aux performances des voitures Wolf! La pole pour BÉRET et les positions quatre et cinq pour la course. Sasuffi est le pilote qui se classe le mieux, derrière une voiture de l'écurie Charly. Pas vraiment une fin à laquelle on s'attendait!



Charly's Car – Nouvelle écurie dans le championnat FD1-évolution, on ne s'attendait pas de voir l'écurie de Marie se classer sur le podium. Les qualifications furent difficiles, on s'y attendait, mais de voir Bandpeti terminer en troisième place, devant les deux voitures Wolf, alors là bravo. Mais attendons de voir les prochaines courses, des courses comptant pour le championnat des pilotes, avant de s'exciter d'avance sur les performances de cette nouvelle écurie...

L'écurie Charly a signé un contrat avec les voitures Wolf et un moteur atmosphérique de Torrari. En sachant que le contrat avec Wolf est de 48.000 dollars par voiture, on sent un certains conflit d'intérêt alors que Wolf demandait 1 million de dollars à l'écurie Nelson pour les mêmes voitures!

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Absent, Yves semblait avoir mieux à faire que d'être avec ses amis!

Nelson Automobile Club – Pour une fois, le week-end débutait sur un bon pied pour l'écurie de Steffe, avec ses deux voitures qui se qualifiaient en troisième et quatrième place sur la grille de départ. Malheureusement, la course fut de courte durée : deux accidents, aux quatrième et cinquième coups. Course terminée.

Tremblay's Motorized Org. – 1958 semble être l'année de l'écurie d'Herman avec un deuxième doublé comme résultat de la course. Victoire et deuxième place, que dire de plus... le reste on s'en fou!

VISITEZ LE SITE DU CHAMPIONNAT FD1-ÉVOLUTION

Vous y trouverez un complément d'informations...

