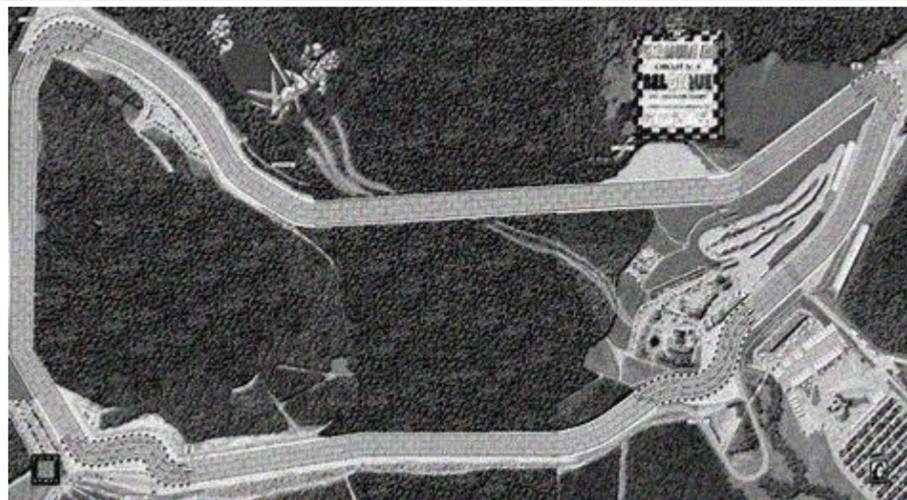


DANS CE NUMÉRO:

GRAND PRIX DE BELGIQUE



Le circuit de Francorchamps, version 1 (1950).

SEMAINE 25 - Premier arrêt d'une séquence de quatre courses du championnat des pilotes, le circuit de Francorchamps est à l'honneur avec la présentation du cinquième Grand Prix de Belgique. Troisième course comptant pour le championnat et sixième course de la saison 1958. Avec cette séquence, commence les vraies affaires, la dernière ligne droite pour séparer les bons des mauvais pilotes. Mais, la question majeure demeure : qui parviendra à freiner les machines de l'écurie Tremblay, ou T.M.O., comme vous voulez!

Avec cette troisième course officielle, nous attendions tous la nouvelle écurie, Charly, pour sa première course comptant pour le championnat. Malheureusement, ce sera pour une prochaine fois, l'écurie ne s'étant pas présentée à Francorchamps pour cause de maladie. Sans doute, cela faisait plaisir à l'écurie Wolf qui, à Indianapolis, s'était fait jouer un bien vilain tour, terminant derrière une voiture de la nouvelle venue. Bref, vous avez plein de belles choses à lire dans ce numéro...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: UNE PREMIÈRE LIGNE POUR L'ÉCURIE TREMBLAY

Avec Graham Drill qui occupe la première place du championnat des pilotes, devant Giuseppe Fiverosa, grâce à une victoire et une seconde place, contre un abandon pour Fiverosa; et Fiverosa collectionnant les victoires dans les courses hors championnat, cela met en place un championnat des pilotes relevé de la part des deux pilotes de l'écurie Tremblay. La jeunesse contre l'expérience. Et cet état de chose se transcrit jusqu'à la qualification du Grand Prix de Belgique, alors que les deux mêmes pilotes obtenaient une première ligne pour leur écurie. Drill obtenant la pole et Fiverosa se plaçant sur la deuxième place de la grille de départ.

La course pour la pole fut excitante, du début à la fin. C'est Brainham (Nelson-Casper-Vandall), deuxième pilote à effectuer son tour rapide, qui obtenait la pole avec un bon chrono qui fut battu aussitôt par Mouse (Castle-Mortades) par un peu moins d'une seconde. Deux pilotes plus tard, Gunhaller (Tremblay-Torrari) obtenait la pole par 0,6 secondes sur Brainham. Immédiatement après, c'était au tour de Books (Nelson-Casper-Vandall) d'occuper la pole avec un peu plus de deux secondes sur Gunhaller. On croyait alors l'affaire réglé pour la pole, mais c'était sans compter Drill, neuvième pilote à s'élancer pour son tour rapide, qui arrachait la pole par un peu moins de 12 secondes sur Books.

Au total, sept pilotes réussissaient leurs tours rapides avec moins de deux minutes; deux dessous les 1 minute et 50 secondes. À la fin, Fiverosa passait près de rivaliser son coéquipier avec le deuxième meilleur temps.

Un super avant course

Histoire de souligner son anniversaire, Stéphane recevait les membres de la ligue Prout avec un petit souper. Au menu : poulet PFK et pizza. Le souper comme le début de soirée se

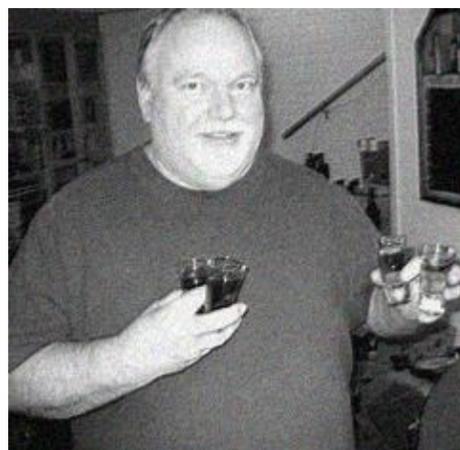
sont déroulés dans les temps, aucun retard de la part des membres, le tunnel et les ponts étant complètement ouverts. En fait, il s'agissait sans doute d'une stratégie de la part de Stéphane afin de favoriser son écurie dans la course. En effet, comme on le sait tous, un ventre plein déconcentre un homme. Le résultat de la course donnera raison à l'écurie Nelson... du moins en parti!

C'était l'anniversaire de Stéphane qui soulignait sa 55^e année; Herman célébrait son 56^e deux semaines auparavant. Yves devra attendre en juin pour son 54^e.

L'écurie Charly absente dès sa deuxième course

Ça commence bien pour l'écurie de marie, absente pour sa deuxième course, pour cause de maladie, semble-t-il! Ah! Ces jeunes, fragiles, fragiles ils sont! Stéphane n'ayant pas été prévenu, il y a eu de la bouffe pour plus qu'il en fallait, et le ventre d'Herman fut bien rempli!

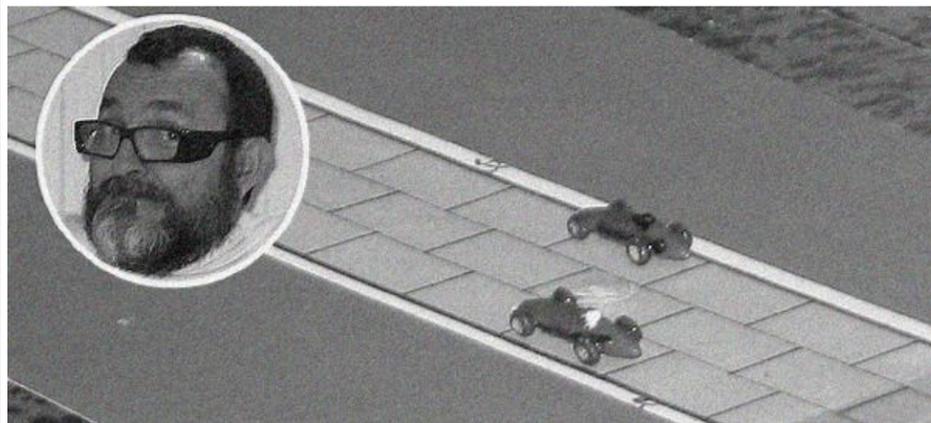
S.R.



Stéphane (Nelson) était prêt pour la course!

LE VAINQUEUR:

CHAMPIONNAT DES PILOTES : DEUXIÈME VICTOIRE POUR GRAHAM DRILL



Tel qu'illustré sur la photo ci-haut, c'est bel et bien vers un doublé que s'orientait l'écurie Tremblay (ou T.M.O., au choix). C'est à partir du deuxième tour que Drill et Gunhaller se regroupaient pour être les meneurs jusqu'au milieu du troisième et dernier tour. À ce moment, le moteur de Gunhaller partait en fumée, obligeant l'Argentin à l'abandon.

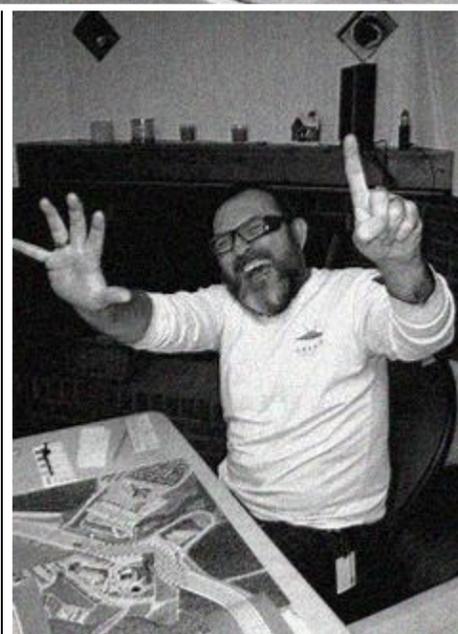
Parti de la pole, Graham Drill est toujours demeuré à la tête de la course, au début dans un peloton de quatre pilotes, trois à la fin du premier tour et deux à partir du deuxième tour. Le pilote britannique connaissait une course parfaite, dominant 21 coups des 33. Son plus proche rival fut son coéquipier, Gunhaller avec huit coups comme meneur.

À partir du second tour, Drill demeurait roi et maître sur la piste, d'abord accompagné par Gunhaller, pour ensuite terminer la course seul devant. Mais vers la fin du deuxième tour, une menace se pointait à l'horizon, derrière : Béret arrivait en grande vitesse. Deux coups de retard en début du second tour avec les meneurs, il terminait le même tour avec un seul coup de retard. Il entreprenait le troisième tour en demeurant tout aussi rapide, hélas son moteur l'abandonnait au milieu du tour.

Une troisième victoire dans le championnat des pilotes

L'écurie Tremblay remportait sa troisième victoire, en autant de courses, dans le championnat des pilotes. Drill prend les devants avec deux victoires contre une pour Fiverosa. Cependant, le pilote italien accuse un retard dans le classement à cause de deux abandons.

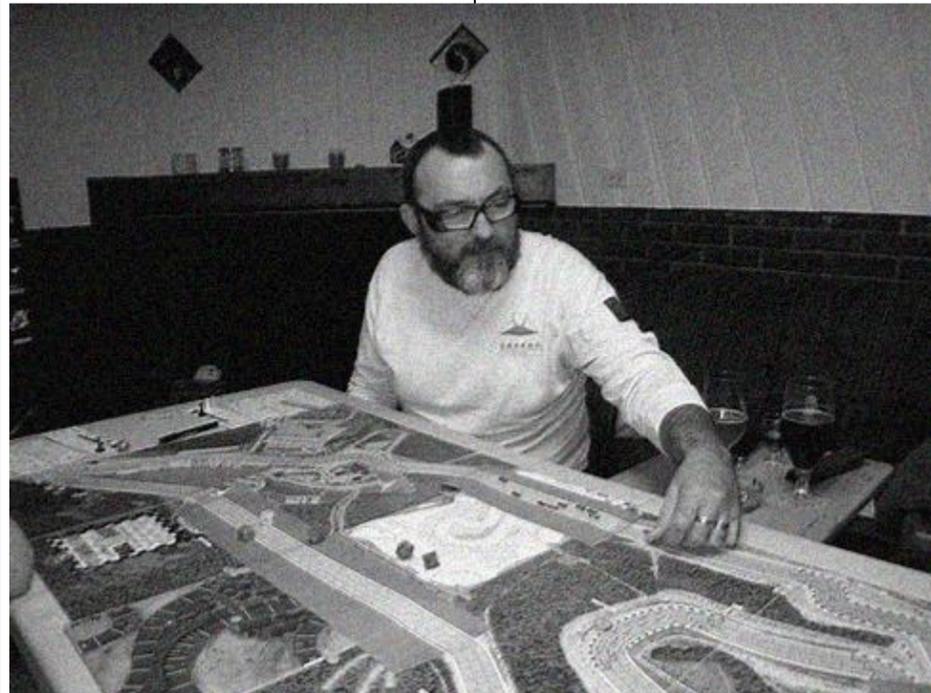
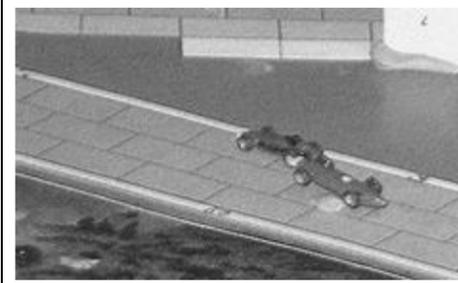
Seuls les quatre meilleurs résultats des pilotes seront retenus dans le classement. Ce qui place Drill en excellente position pour la première place. Fiverosa devra presque



Herman (Tremblay) semblait content de sa victoire... mais pourquoi six doigts?

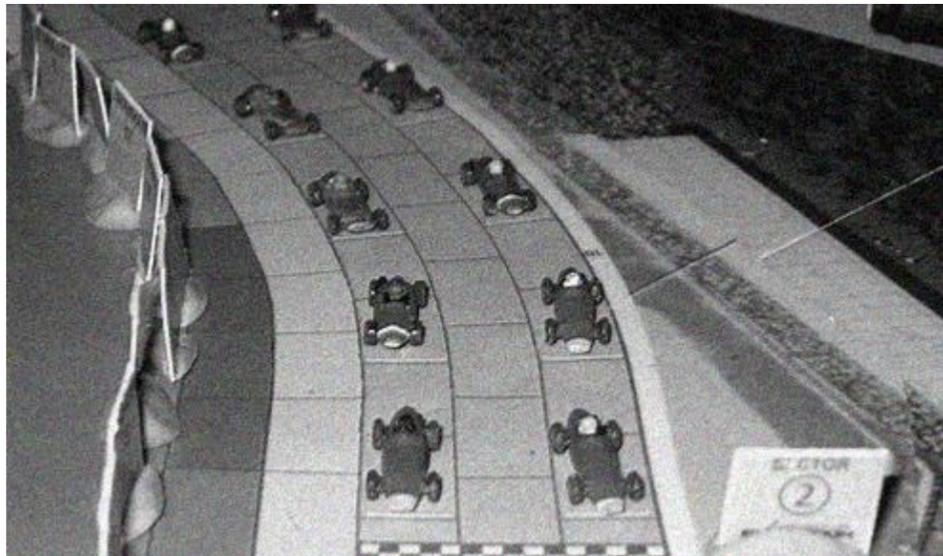
remporter les trois prochaines courses pour se voir garantir cette première place, ce qui risque d'être difficile, le jeune Drill ne semble pas vouloir laisser sa chance passer.

S.R.



LA COURSE:

ENCORE DE LA PLUIE! ET TROIS VOITURES À L'ARRIVÉE SEULEMENT...



Encore une fois, la pluie était présente pour une course de Formule Dé Un. Cependant, elle ne fut pas la cause des abandons durant la course, un seul accident est survenu, au début du premier tour. C'est plutôt la chaude température, très humide, qui mit à dure épreuve les moteurs : cinq casses moteur au total, ce qui permit seulement à trois voitures de franchir la ligne d'arrivée.

Granham Drill (Tremblay- Torrari) fut le grand vainqueur, seule voiture de son écurie à terminer la course, alors que Fiverosa était victime d'un accident causé par Brainham (Nelson-Casper-Vandall) au début du premier tour, et Gunhaller voyant son moteur partir en fumée au milieu du troisième tour.

Les deux autres pilotes à terminer la course furent Mouse (Castle-Mortades) et Brainham.

La deuxième place pour Mouse

Mouse partait en milieu de grille, au départ, pour ensuite se retrouver dans un groupe de trois voitures pour la cinquième place. À la fin du tour, il fut obligé de s'arrêter à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture. À la sortie des stands, il était alors en cinquième place, comme au départ.

Dans le deuxième tour, Mouse parvenait à se hisser en quatrième place, derrière Drill, Gunhaller et Bérét (Wolf-Torrari); il y restera jusqu'au troisième tour, avant de profiter des abandons de Gunhaller (moteur) et Bérét (moteur) pour se retrouver en deuxième position. Durant un court moment, il menaça le meneur, Drill, avant de perdre un deuxième coup dans le dernier virage.

L'autre pilote Castle, McLuron, abandonnait au milieu du deuxième tour, moteur lui aussi.



Yves (Castle) était plutôt relaxe en début de course, prenant le temps de savourer sa bière.



Brainham en troisième place

Le dernier podium, pour l'écurie Nelson, remonte au Grand Prix de Brands Hatch, en 1956, avec une deuxième place de Books. Le dernier podium pour une course du championnat des pilotes est de la même année, le Grand Prix d'Italie avec une seconde place de Brainham. Cette même année-là, Brainham avait remporté trois podiums sur cinq courses. Ce premier podium en 1958 survient à la sixième course, troisième du championnat des pilotes.

Brainham, aussi, partait du milieu de grille, au départ. Et dès le milieu du premier tour, il parvenait à se hisser dans le groupe des meneurs, après avoir causé un accident à Fiverosa. Mais obligé à effectuer des réparations, à la fin du tour, il se retrouva en cinquième position, avec Mouse.

La pluie n'aidait pas le pilote australien, demeurant toujours en cinquième place, Brainham ne parvenait pas à faire rugir sa voiture. Toujours cinquième, au début du troisième tour, il se retrouvait soudainement avec un seul point moteur à sa fiche. Milieu du dernier tour, il profitait des abandons de Gunhaller (moteur) et Bérét (moteur) pour se retrouver, miraculeusement, en troisième position. À partir de ce moment, il demeura en troisième vitesse afin d'empêcher des tests moteurs (à partir de la quatrième vitesse).

Brainham terminait donc sur la troisième marche du podium, accumulant six coups de retard sur le vainqueur.

Coup dur pour l'écurie Wolf (bis)

Une course difficile pour les pilotes de l'écurie Wolf, avec aucun à l'arrivée, seul Bérét se classant en ayant franchi un minimum de deux tours, avant de voir son moteur l'abandonner. L'autre pilote, Sasuffi abandonnait sur une casse mécanique, après un test de tenue de route.

Mal positionné sur la grille de départ, Bérét parvenait à se retrouver en cinquième position, dans un groupe de trois pilotes, avant de terminer le premier tour en quatrième position. Il continuait sa remontée jusqu'à la troisième place, dans le deuxième tour, Position qu'il conservera jusqu'au dernier tour.

Se montrant de plus en plus menaçant derrière les deux voitures T.M.O., forçant trop sa voiture, son moteur cassait, laissant ainsi Drill tranquille pour la victoire.

S.R.

Ci-dessous : Jessy (Wolf) semblait plus préoccupé par la télévision que la course elle-même!

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton

LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Michel Vaillant est vainqueur de la course d'Indianapolis. Retour en Europe pour la troisième épreuve du grand défi avec le Grand Prix de Francorchamps...

LES DEUX ÉPREUVES AMÉRICAINES, LE GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS, ET LES 500 MILES D'INDIANAPOLIS, NE SONT PAS PARVENUES À DÉPARTAGER LES DEUX ADVERSAIRES, CHACUN D'EUX AYANT REMPORTÉ UNE VICTOIRE...

... C'EST SUR LE CONTINENT EUROPÉEN QUE VA SE POURSUIVRE LA LUTTE ! NOUS SOUHAITONS À CES DEUX SYMPATHIQUES COUSINS...

JE NE LE VOIS NULLE PART... J'AURAIS TANT VOULU... ET NOUS LEUR DISONS "BONNE CHANCE"!

... MAIS OÙ EST WARSON ?

... IL DEVRAIT ÊTRE PRÈS DE MOI EN CE MOMENT...

QUATRE JOURS PLUS TARD, APRÈS AVOIR FAIT LEURS ADIEUX À MONSIEUR LEAROND ET À LEURS NOUVEAUX AMIS AMÉRICAINS, MONSIEUR VAILLANT ET WARSON SE DÉCIDENT DE PRENDRE LE CHEMIN DE LA FRANCE...

Francorchamps! 3^e ÉPREUVE DU GRAND DÉFI !

LA MÉTÉO A ANNONCÉ DU BEAU TEMPS POUR LE WEEK-END !... TANT MIEUX ! CAR LE SPLENDIDE CIRCUIT DE FRANCORCHAMPS EST ENCORE PLUS ATTRAYANT QUAND LE SOLEIL BRILLE. DEMAIN DIMANCHE, MICHEL ET WARSON SE RETROUVERONT CÔTE À CÔTE POUR LA TROISIÈME FOIS. MAIS AUJOURD'HUI, C'EST LA FIÈVRE QUI PRÉCÈDE LE GRAND JOUR ! ON SE LIVRE AUX ESSAIS DU CIRCUIT ET WARSON ET MICHEL ONT ENCORE RULÉ À FRANCORCHAMPS. MICHEL A PEUT-ÊTRE L'AVANTAGE D'ÊTRE HABITUÉ AUX CIRCUITS EUROPÉENS, TANDIS QUE WARSON, AU CONTRAIRE...

ALLÔ, ALLÔ : DÉGAGEZ LA PISTE ! QUATRIÈME ESSAI DE LA VANWALL N° 4 PILOTÉE PAR STEVE WARSON !

JUSQU'À MAINTENANT, IL A ROULÉ PLUTÔT PRUDEMMENT !

TU PARLES ! ÇA LE CHANGE DE SON ANNEAU D'INDIANAPOLIS !

VRROOAP VRROOAP

ET QUELQUES INSTANTS PLUS TARD QUOI ! DÉJÀ LUI ?! JE CROIS QUE CETTE FOIS IL EST DÉCIDÉ À FAIRE UN "BON CHRONO" !

IL VIRE IMPECCABLEMENT...

WARSON ATTAQUE LE RAPIDILON DE L'EAU ROUGE, QUAND... OH LÀ ! OH LÀ ! AÏE !

EN EFFET ! L'AMÉRICAIN SE PRÉSENTE DÉJÀ AU VIRAGE DE LA SOURCE...

PUIS PASSE EN TROMBE DEVANT LES TRIBUNES ! LE CHRONOMETREUR À LIBRE À L'AIGUILLE DU CHRONO...

PLUS DE PEUR QUE DE MAL ! WARSON REPREND LA ROUTE.

IL EXÉCUTE UN NOUVEAU TOUR DE CIRCUIT ET RÉALISE UN TEMPS TRÈS HONORABLE... WARSON, 4'04 !

JE NE M'ATTENDAIS PAS À CELA DE SA PART ! IL A TOURNÉ PLUS VITE QUE TOI !

JE VAIS ESSAYER DE FAIRE MIEUX CE COUP-CI !

MICHEL VAILLANT ! TROISIÈME ESSAI !

LA VAILLANTE EST PARTIE MICHEL NE POUSSÉ PAS ET TROISÈME DE NOUVEAU CHACUN DES VIRAGES.

CELUI-CI EST À PRENDRE EN "DÉRAPAGE CONTRÔLÉ" !

LE VOICI EN VUE DES TRIBUNES ! C'EST MAINTENANT QU'ON VA LE CHRONOMETREUR !... L'APPLIE À FOND !

ROOOW

BRAVO ! VOLA QUI EST MEÏX !

ALLÔ ALLÔ ! LES ESSAIS SONT TERMINÉS ! VOICI LES MEILLEURS TEMPS : PETER COLLINS SUR PERRARI : 4'03 HENRI GILLON SUR MASERATI : 4'04 MICHEL VAILLANT SUR VAILLANTE : 4'04 STEVE WARSON SUR VANWALL : 4'04 BERCKMANS SUR B.R.M. : 4'06

HUM ! DIFFICILE DE SE FAIRE UNE OPINION... JE CROIS QUE LE POURRAIS GAGNER UNE OU DEUX SECONDES DANS LA LIGNE DROITE DE MASTA...

ET LE SOUS C'EST LA "VELLE PARRÉE" RÉSUMONS : WARSON VA IMPOSER À MICHEL SON AUDACE, JE DIRAIS MÊME SA TÊMERITÉ ! IL PRENDRA UN MAXIMUM DE RIGUES ! MICHEL VA LUI OPPOSER SON MÏSTÈRE CAR IL A L'HABITUDE ET LE GÔT DES CIRCUITS SÏNEUX ! MAIS US DOVENT COMPTER TOUTS DEUX SUR GILLON ET COLLINS... ET SUR LES CAPRICES DU DESTIN... SUR CE... TOUT LE MONDE AU LIT !

À SUIVRE !

CARNET DE VOYAGE: LA BELGIQUE EN UN MOT : MANNEKEN-PIS

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



La Belgique, c'est Waterloo, la fin tragique de Napoléon Bonaparte. C'est aussi la ville de Marcinelle, là où on retrouve la rédaction du journal de Spirou, très populaire. C'est aussi l'Atomium, spécialement construit pour l'exposition universelle de Bruxelles, cette année. C'est pourquoi je me suis rendu là pour commencer mon périple sur les terres de la Belgique, avant de me rendre au circuit de Francorchamps, histoire de voir à quoi ressemble un atome grandeur géante.

Bruxelles se trouve à un peu plus de 150 kilomètres de Francorchamps. Principale capitale de la Belgique, la ville la plus grande, là où tous les chemins mènent à Bruxelles, elle demeure le lieu touristique le plus touristique de la Belgique. On y retrouve aussi d'excellentes bières de types belges. Mais mon passage en cette grande ville était surtout pour voir l'Atomium, un atome de format gigantesque. Étant l'année de l'exposition universelle, il y avait du monde dans la ville de Bruxelles, de tous les pays, de toutes les religions, et de toutes les campagnes.

Bruxelles demeure une ville intéressante à visiter. Aussi me suis-je permis de marcher dans ses rues, de m'approcher du petit peuple belge, de sympathiser avec eux, et de me faire expliquer leur histoire... je n'ai rien compris. Ils parlent un dialecte mélangeant le flamand, le néerlandais et le français. Et ils ont de ses expressions dont on ne comprend rien. Bref, je me suis promené plus en profondeur, au cœur de la ville. Et au coin de l'intersection de la rue de l'Étuve et de la rue du Chêne, à deux pas de la Grande Place, voilà que je rencontre une statue : un petit garçon qui tient son petit zizi d'une main et faisant pipi sans arrêt. Bien qu'étant en bronze, ce petit garçon semblait me regarder et me lancer un défi : celui qui fera pipi le plus longtemps, ou le plus loin, ou quelque chose de ce genre! Il me faut avouer que je ne suis jamais parti pour aller au circuit de Francorchamps. Le défi semblait de taille et il me fallait l'accepter. Tout près se trouvait un petit bistro où je me rendis. De la bière je devais boire afin de relever élégamment ce défi et, surtout, m'assurer de meilleures chances de faire mieux; je devais faire pipi longtemps!

Quelle ne fut pas la surprise, quelques heures plus tard, après cinq ou onze bières, pour les personnes sur place, de me voir arriver devant ce Menkipiss, pantalon baissé, me tenant le zizi, prêt à uriner. Ce sacrifiant de petit garçon devait bien rire derrière sa façade de bronze, j'avais beau pousser de toutes mes forces, je ne parvenais pas à faire pipi plus de huit minutes. Et lui, du haut de son socle, continuait son pipi comme si de rien n'était. Je n'avais pas dit mon dernier mot. Retour au bistro, bières recouvrant ma table, je continuais de savourer ce doux et délicieux breuvage local. Toute la nuit, j'y ai passé. Toute la nuit, j'ai bu. Et toute la matinée, je fus malade. Le Menkifipipi semblait avoir gagné. Mais je n'avais toujours pas dit mon dernier mot.

Le lendemain, je revenais à la charge, le ventre déjà bien rempli de breuvage alcoolisé, ça aide à faire de beaux pipis. Le Menkipisspartou continuait de faire pipi, comme s'il me narguait volontairement, comme s'il voulait me démontrer qu'il en avait une plus longue que moi. Là-dessus, tout de suite je lui ai dit que j'avais un ami qui le battait haut la main. Les gens autour semblaient surpris de me voir ainsi parler avec une statue de bronze. Et soudainement, j'ai compris pourquoi toute cette histoire prenait autant d'importance à mes yeux. En fait, c'était la guerre, une guerre à finir entre deux pays, deux peuples. C'était à savoir qui ferait pipi le plus loin. Bonaparte a eu son Waterloo, moi j'avais ma cuvette! Il fallait donc en finir une fois pour toutes. Et j'étais prêt. De nouveau, je baissais mon pantalon, je pris une profonde aspiration, et j'expirais ensuite de toutes mes forces l'air de mes poumons. Mon zizi devint rouge par cette poussée agressive de mon système. Mon pipi sortait de mon corps, tranchant l'air de sa force hydraulique, mon urine atterrissant contre le mur de pierres, laissant de petites marques, de toutes petites fissures causées par cette force titanesque. Dix-huit minutes que je pissais ainsi. À bout de force, je secouais longuement mon zizi après qu'il eut fini de projeter tout ce liquide. Je croyais, cette fois, avoir remporté la bataille. Et lorsque je relevai mon visage, le Menkifichier continuait de faire pipi, me regardant de ce sourire satanique, semblant se moquer de ma gueule. À mon tour, je m'avouais vaincu. À mon tour je venais de rencontrer mon Waterloo. Honteusement, je remontais mon pantalon, et, la tête rabaissée, je m'éloignais de l'endroit, voulant m'échapper de tous ces regards méprisants autour de moi. Mais si Bonaparte avait un beau cheval blanc pour fuir, moi je n'avais que mes jambes pour m'éloigner de ce cauchemar.

Il y a une morale à cette histoire que je me dois de dire à mon fils, mon petit Larry. Il faut boire, toujours boire, à s'en remplir le ventre. L'avenir appartient à celui qui pisse le plus loin. Le peuple se fait pisser dessus par les gouvernements, ce n'est pas pour rien. Alors, pour faire mieux, il te faut boire, et ce qui aide à faire de beaux pipis, c'est le froid... choisis un métier qui t'aidera dans ce sens. La glace est un bon moyen de t'aider dans cette mission que je te confie aujourd'hui. Moi, c'est foutu! Je ne parviens même pas à faire un meilleur pipi qu'un petit garçon, belge en plus. Alors, suis mes conseils et fonce, fais pipi partout où tu pourras, cela t'amènera loin!

Note de la rédaction Formule Prout Magazine : Monsieur Fisher, que signifie cet article de mauvais goût que vous nous avez envoyé cette semaine? Est-il nécessaire de vous rappeler que nous vous avons engagé afin de faire découvrir à nos lecteurs tous ces endroits charmants que visite la Formule Dé Un! Tout ce que vous avez écrit ne ressemble à de la merde, ce qui n'est pas loin de votre pipi! Et laissez-nous vous dire qu'il vous faudra courir longtemps lorsque nous nous déciderons à vous démontrer, qu'à savoir qui pisse le plus loin, vous êtes loin d'être en mesure de nous battre. J'espère que vous prendrez bonne note de cette missive. Bien à vous, bon pipi!



ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

UNE COURSE DE FORMULE DÉ UN, C'EST LONG!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Certains de mes confrères européens me font part de leur inquiétude par rapport à la durée d'une course de Formule Dé Un. Parfois, cela s'approche d'une course d'endurance. C'est long, même très long. Assez long pour perdre notre repère familial; on n'a plus le temps de vois nos familles, nos enfants, nos femmes. Bien que cela représente un net avantage pour nos belles-mères, n'empêche que c'est long entre deux parties de jambes en l'air avec notre femme.

Bonjour ami lecteur. Je suis Jacque Dumal, spécialiste de l'automobile, que vous pouvez entendre à la radio québécoise le dimanche, entre la messe et la partie hebdomadaire de bowling entre amis. Pour ma part, je vous résume les courses de Formule Dé Un de mon salon, sur ma machine à écrire. L'Europe est beaucoup trop loin du Québec et, surtout, trop onéreux pour mon portefeuille. Ma station de radio et le quotidien dans lequel j'écris n'ont pas les moyens de m'y envoyer, préférant mettre leurs budgets sur le hockey du Canadien, un sport que je trouve ennuyeux à regarder et qui, à mes yeux, n'aura pas la chance de connaître un avenir très lointain!

Comme je le disais en début de ma chronique, regarder une course de Formule Dé Un est long. Bien que le spectacle soit bon à regarder ou impressionnant de voir la vitesse de ces voitures, ça demeure long. Surtout de chez moi, alors que je dois attendre les résultats de ces courses : la course se déroule le dimanche, deux jours plus tard je connais le vainqueur et deux semaines encore et je reçois les résultats de la course; un mois de plus et je reçois les interviews avec les pilotes. C'est long, très long.

Mais comment expliquer cette durée indéterminable d'une soirée de course? Tour d'horizon avec les principaux acteurs du championnat de Formule Dé Un, principalement les patrons des écuries...

Herman Tremblay (T.M.O.) : Lorsque son tour vient, Herman prend le temps de bien analyser les chances de succès de son coup. Il regarde longuement la situation en se prenant la tête d'une main et analyse, analyse et analyse encore. Finalement, toute cette attente afin de prendre le risque le plus élevé et de lancer le dé le plus vite possible avant que son petit côté « logique » le rappelle à l'ordre.

Yves Gosselin (C.C.R.) : Yves joue son tour assez rapidement, habituellement. Mais il lui arrive de vouloir expliquer sa décision et c'est là que ça se complique; c'est très long d'avoir une conversation avec ce monsieur qui semble vouloir bien prendre son temps pour parler afin de bien mesurer les mots utilisés.

Stéphane Renaud (Nelson) : Stéphane joue son tour rapidement. Le problème dans son cas, c'est avant de jouer son tour. Il semble toujours vouloir remettre en question le classement de ses pilotes, à savoir qu'il a certainement dû passer un tour afin d'expliquer ses mauvaises positions. À d'autres occasions, des coups de pieds se donnent sous la table afin de le réveiller.

Jessy Pharand-tremblay (Wolf) : Jessy est très long. Voici comment ça fonctionne pour lui. Il regarde d'abord la position de sa voiture et analyse les coups possibles. Prend une poignée de peanuts, calcule les cases, analyse de nouveau ses possibilités, regarde la télévision, prend d'autres peanuts, recalcule les cases, regarde le tableau de bord de sa voiture, prend une bouffée de sa cigarette électrique, re-regarde la télévision, regarde sur son cellulaire le message qu'il vient de recevoir, se gratte le nez, prend le dé et... recommence du début son opération.

Marie Turcotte (Charly) : Nouvellement arrivée, Marie joue son tour assez rapidement. Il faut juste lui rappeler que de passer par le champ n'est pas permis, qu'on se doit de respecter le chemin du circuit et que les raccourcis ne sont pas permis.

J'en resterai là pour cette semaine. Et j'espère vous avoir aidé à mieux comprendre la Formule Dé Un et le fonctionnement de ses acteurs. C'était Jacques Dumal qui vous invite à un prochain éditorial qui m'aidera à combler le manque à gagner pour payer mon logement.



Jessy, en pleine action à son tour de jeu. PHOTO D'ARCHIVE.



La nouvelle création du fabricant Tremblay's Motorized Organisation.



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1958: Grand Prix de Belgique (championnat)

QUALIFICATION 20 novembre 2021 20h08 à 20h49 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

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

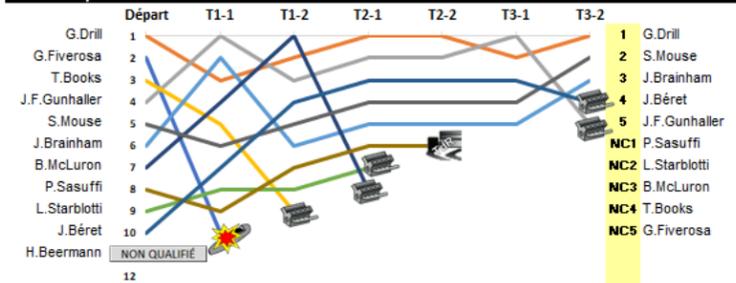
* voiture améliorée

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Drill		14	2	16	01:27,50 01:42,50
2	G.Fiverosa		16	0	16	01:34,68 01:49,68
3	T.Books		15	3	18	01:29,09 01:54,09
4	J.F.Gunhaller		16	0	16	01:41,07 01:56,07
5	S.Mouse		15	0	15	01:46,13 01:56,13
6	J.Brainham		15	0	15	01:47,19 01:57,19
7	B.McLuron		15	0	15	01:49,56 01:59,56
8	P.Sasuffi		16	0	16	01:50,10 02:05,10
9	L.Starblotti		16	1	17	01:46,87 02:06,87
10	J.Béret		18	3	21	01:50,75 02:30,75
11	H.Beermann		15	2	17	01:47,81 02:07,81

COURSE 20 novembre 2021 21h17 à 0h15 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
G.Drill	1er	8
S.Mouse	2e	6
J.Brainham	3e	4
J.Béret	4e	3
J.F.Gunhaller	5e	2
G.Drill	pôle	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
14e coup - Brainham (réparations)
14e coup - Mouse (réparations)
15e coup - Starblotti (réparations)

Fin du 2e tour:
23e coup - Gunhaller (réparations)
23e coup - G.Drill (réparations)
24e coup - Béret (pneus/court)

Météo

Qualification : Variable
Course : 31 °C
casse moteurs : 1-5
1-39 Pluie

Têtes à queue:

aucun.

Abandons:
6e coup (T1) - Fiverosa (accident par Brainham)
10e coup (T1) - Books (moteur)
13e coup (T2) - McLuron (moteur)
20e coup (T2) - Starblotti (moteur)
24e coup (T2) - Sasuffi (mécanique/TdR)
33e coup (T3) - Gunhaller (moteur)
33e coup (T3) - Béret (moteur)

Téléspectateurs

Audience n/a
Chaîne : n/a
Pays : n/a

Tête de la course (coups)

G.Drill (1-4); McLuron (5); Brainham (6); Gunhaller (7); G.Drill (8-9); McLuron (10); G.Drill (11); McLuron (12); G.Drill (13-14); Gunhaller (15-16); G.Drill (17); Gunhaller (18); G.Drill (19-21); Gunhaller (22); G.Drill (23-27); Gunhaller (28-29); G.Drill (30); Gunhaller (31); G.Drill (32-33).

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G.Drill	Tremblay-Torrari	D - D	21	en 33 coups
2	S.Mouse	Castle-Mortades	D D -	0	+2 coups
3	J.Brainham	Nelson-Casper-Vandall	D D -	1	+6 coups
4	J.Béret	Wolf-Torrari	D - D	0	moteur (3e tour)
5	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari	D - D	8	moteur (3e tour)
NC1	P.Sasuffi	Wolf-Torrari	D - -	0	mécanique (2e tour)
NC2	L.Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D D -	0	moteur (2e tour)
NC3	B.McLuron	Castle-Mortades	D - -	3	moteur (2e tour)
NC4	T.Books	Nelson-Casper-Vandall	D - -	0	moteur (1er tour)
NC5	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	D - -	0	accident (1er tour)

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 3/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs (non officiel)
1 G.Drill Tremblay-Torrari 23	1 Tremblay-Torrari 37
2 S.Mouse Castle-Mortades 16	2 Mortades 22
3 G.Fiverosa Tremblay-Torrari 8	3 Wolf-Torrari 8
4 H.Beermann Castle-Mortades 6	4 Casper-Vandall 6
5 J.Brainham Nelson-Casper-Vandall 6	
6 J.Béret Wolf-Torrari 6	
7 J.F.Gunhaller Tremblay-Torrari 6	
8 P.Sasuffi Wolf-Torrari 2	

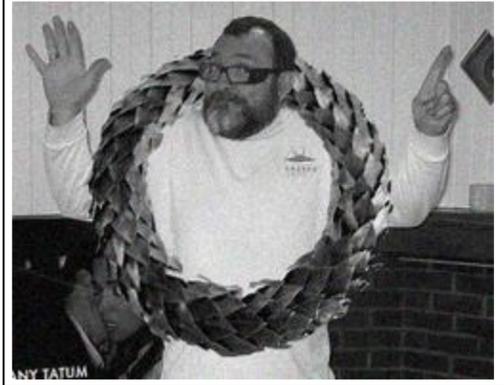
LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#4) / © 1997 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)



Nom : Spa-Francorchamps 1950
Circuit National de Francorchamps
Longueur : 178 cases (6,230 km)
Distance : 3 tours (18,690 km)

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

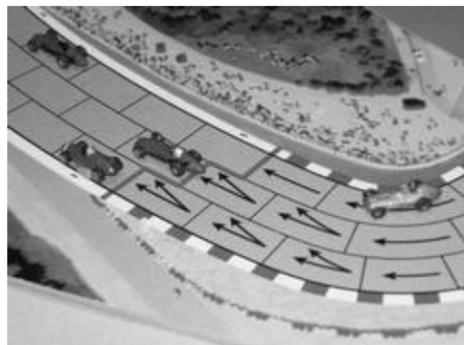
Tour parfait : 13 coups / 13 sous la pluie
Particularité : 1 longue ligne droite de 66 cases.



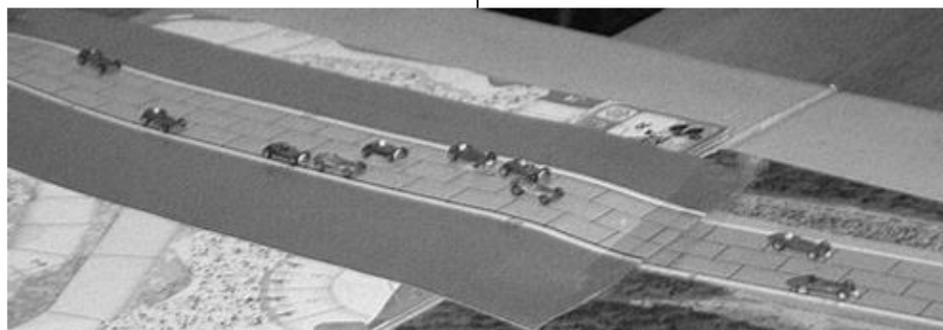
LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



1^{er} tour, 3^e virage : G.Drill (T.M.O.-Torrari) devant Brainham (Nelson-Casper-Vandall) devant Gunhaller (T.M.O.-Torrari) et devant McLuron (C.C.R.-Mortades).



2^e tour, avant le dernier virage : les deux meneurs de l'écurie Tremblay.



3^e tour, longue ligne droite avant le dernier virage : toujours les mêmes meneurs, G.Drill et Gunhaller.

Ci-dessous - 1^{er} tour, entre les 1^{er} et 2^e virages : quelques coups après le départ.



3^e tour, avant le dernier virage : G.Drill et Gunhaller se préparaient pour un doublé, Béret (Wolf-Torrari) derrière, loin!

S.R.

MESSAGE DE LA RÉDACTION:

Trois mois sont passés depuis la présentation de la dernière course, et ce numéro ne fut terminé qu'à la fin de février. Des projets de rénovations du bureau de travail retardèrent la suite du journal; de longues soirées de relaxation n'ont pas aidé aussi! Bref, tout ça pour dire que je ne me souviens plus beaucoup de cette course résumée dans ce numéro, et qu'il est maintenant temps de passer à autre chose... en attendant une sixième vague, ne sait-on jamais!

Ce petit retour dans le futur n'est qu'une parenthèse avant de poursuivre la saison 1958.

