

DANS CE NUMÉRO:

GRAND PRIX DE FRANCE



Le circuit de Rouen-Les-Essarts.

SEMAINE 28 - Septième course de Formule Dé Un et quatrième course du championnat des pilotes, le Grand Prix de France arrive à son tour pour permettre aux pilotes de Formule Dé Un de démontrer leurs savoir, leurs talents et, surtout, leurs fougues.

Graham Drill (Tremblay-Torrari) prend une sérieuse option sur le championnat des pilotes avec sept points d'avance sur son plus proche concurrent, Stirling Mouse (Castle-Mortades). Par la suite, la troisième place demeure encore ouverte tellement les points sont partagés; de deux à huit points entre six pilotes qui suivent.

Petit chanceux que vous êtes, voyez tous les résultats de cette course dans ce numéro de Formule Prout Magazine...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

L'ESPACE INTERSIDÉRAL ET LE RETOUR DE BRAINHAM EN POLE!

Soyons sérieux! Voilà maintenant près de trois mois que nous voyageons dans ce qui semble être un énorme espace intersidéral, voguant ici et là entre des mesures sanitaires, des confinements, des couvre-feux, un Noël seul, pas d'amis, et des bouteilles de bière laissées dans le bar, n'attendant qu'une occasion se présente pour se faire déguster. On s'ennuie, la vie est devenue ennuyeuse... LIBERTÉ!

Dans de telles conditions, il était difficile de continuer comme si de rien n'était. Le travail avec ce fardeau supplémentaire, toujours causé par cette pandémie, la vie familiale reprenant sa place de noblesse, vous croyez vraiment que j'ai pensé à réaliser ce numéro que vous tenez entre les mains! Je l'ai fait. Vous avez ce résultat comme preuve. Je l'ai fait avec près de trois mois de retard, réalisant tout d'un coup qu'il y avait peut-être une vie après toutes ces restrictions. En réalité, le gouvernement québécois retirait ses restrictions et, enfin, la vie pouvait reprendre. LIBERTÉ!

Nous sommes dans un immense espace intersidéral, aux portes d'un monde qui demande qu'à être exploré. Soudainement, nous sortons de nos domiciles, et nous découvrons, enfin, la liberté! Et vous croyez vraiment que j'ai eu le temps de faire ce numéro. En réalité, je vous le

dis, je ne me souviens plus de rien de cette course du samedi soir 4 décembre 2021... tout ça me semble tellement lointain. Et cet espace intersidéral qui m'interpelle... Ah! Non, c'est juste mon caca qui disparaît dans un tourbillon au fond de ma toilette, l'espace intersidéral! La vie peut maintenant reprendre son cours!

Brainham de retour en première ligne

La dernière pole de Brainham (Nelson-Casper-Vandall) remonte en 1956, aux 500 cases d'Indianapolis. Ça faisait longtemps et ce fut une surprise de voir un expert d'autrefois revenir prendre possession de la première place sur la ligne de départ. Le pilote australien était en feu, prenant une avance de 10 secondes sur la deuxième place occupée par Beermann (Castle-Mortades).

Dans l'ordre, la pole fut occupée par Béret (Wolf-Torrari), Fiverosa (Tremblay-Torrari), Mouse (Castle-Mortades) et Brainham qui était le sixième pilote à s'élancer pour son tour rapide. C'est à peu près tout. Quand je vous disais que je ne me souvenais plus de rien!

S.R.

Ci-dessous : Stéphane, savourant la pole de son pilote.



LE VAINQUEUR:

L'ÉCURIE TREMBLAY CONTINUE SA DOMINATION AU CHAMPIONNAT DES PILOTES ET FIVEROSA REMPORTE SA DEUXIÈME COURSE!



La soirée d'Herman en images...

Il s'agissait d'une quatrième victoire pour l'écurie Tremblay qui, à elle seule, domine le championnat des pilotes avec deux pilotes à la tête du championnat : Graham Drill et Giuseppe Fiverosa, chacun obtenant deux victoires. Le championnat des pilotes ne tient compte que des quatre meilleurs résultats de la saison, c'est donc dire à quel point les deux prochaines courses seront d'une haute importance. Mais déjà, que ce soit G.Drill ou Fiverosa, les chances sont élevées pour l'écurie italienne.

Une deuxième victoire pour Fiverosa

Giuseppe Fiverosa prenait le départ en quatrième position et dès le milieu du premier tour il prenait place dans le peloton de tête, avec trois autres pilotes. À la fin du premier tour, ils étaient trois pilotes dans le groupe de tête, Fiverosa s'y trouvant toujours.

Au deuxième tour, Fiverosa se met à attaquer ses adversaires et rapidement le peloton de tête est réduit à deux pilotes, et encore Fiverosa dans le portrait! À la fin du second tour, il franchissait la ligne départ/arrivée seul, avec un coup d'avance sur la seconde place.

Graham Drill participait activement à l'élan de son coéquipier. Tout d'abord hors de vue dans le premier tour, il parvenait à rejoindre la troisième place en début du deuxième tour pour terminer ce même tour en seconde position, derrière Fiverosa. Dès lors, avec une première ligne toute T.M.O., on ne pouvait que garantir la première place de Fiverosa, sinon, dans le pire des scénarios, voir G.Drill remporter la course.

Le troisième et dernier tour débutait comme se terminait le deuxième tour : Fiverosa en première position avec un coup d'avance sur G.Drill. Toutes les autres pilotes, derrière, se retrouvaient avec un coup d'écart entre eux. Fiverosa réussissait une course sans faute, remportant le Grand Prix de France et se retrouvant en deuxième place au championnat des pilotes, avec sept points derrière G.Drill.

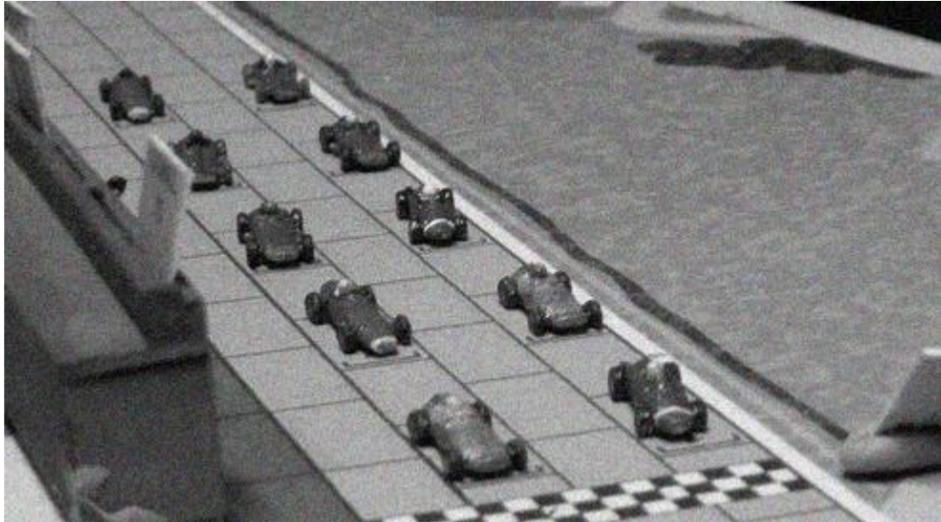
Drill moins chanceux, au milieu du dernier tour voyait son moteur partir en fumée, mettant ainsi fin à sa course pour terminer en septième place.

S.R.

Herman y allait même de quelques conseils pour Marie (Charly's).



LA COURSE: QUI ARRÊTERA FIVEROSA ET L'ÉCURIE TREMBLAY?



Comme on le sait, Fiverosa (Tremblay-Torrari) remportait une magnifique course avec G.Drill, son coéquipier, qui le suivait derrière. Si ce n'avait été de son moteur qui explosait en milieu du dernier tour, G.Drill aurait apporté à son écurie un doublé bien mérité. Mais son abandon laissait Fiverosa seul de sa bande sur le podium!

Beermann deuxième

Parti de la deuxième position, Beermann (Castle-Mortades) terminait deuxième! Durant toute la course, il est demeuré derrière la première place, sauf exception, alors que G.Drill parvenait à se glisser en deuxième place pour aider son coéquipier, en route vers la victoire.

Dans le premier tour, le pilote allemand se retrouvait dans un groupe de trois pilotes, en seconde position, avant de se retrouver dans le groupe de tête, à la fin du même tour. Ce n'est que dans la deuxième partie du deuxième tour qu'il se retrouvait en troisième place, avant de récupérer la seconde place, suite à l'abandon de G.Drill. Beermann terminait sa course sur la deuxième marche du podium, un coup derrière Fiverosa.



Yves (Castle) était très heureux de la performance de son pilote Beermann.



Marie (Charly), un regard suspect envers Jessy (Wolf)... on la comprend!

Ci-dessous : AH! Que Jessy semble trouver drôle le fait de terminer la course derrière Marie! On a presque le goût de rire nous aussi!



L'écurie Charly bon troisième!

À sa deuxième course dans la Formule Dé Un, l'écurie Charly s'en traitait très bien lors de sa toute première course dans le championnat des pilotes. Bandpeti terminant en troisième place et Savahiri en quatrième. Du coup l'écurie était la troisième, dans le résultat final, à franchir la ligne d'arrivée... devant les voitures des écuries Wolf et Nelson. Un bon coup de publicité pour l'écurie Charly... si au moins on saurait de quoi il s'agit!

Pour ajouter à l'effort de cette écurie, les deux pilotes sont parti loin sur la grille de départ, huitième et neuvième. Bandpeti, rapidement dans le premier tour, se retrouvait dans un groupe de trois pilotes, en lutte pour la cinquième place pour terminer ce même tour en quatrième position. Savahiri connaissait un début de course difficile, dernier dans la première partie pour terminer le premier tour en huitième position.

Au deuxième tour, Bandpeti se retrouvait en cinquième position et ce n'est qu'au début du troisième tour qu'il se retrouvait en quatrième position, profitant d'un tête-à-queue de Starblotti et de son abandon ensuite, et du casse moteur de Mouse, toujours dans le deuxième tour. Au troisième tour, Bandpeti profitait de l'abandon de G.Drill pour prendre la troisième place, position avec laquelle il terminera la course.

Savahiri terminait en quatrième place en gérant sa course de meilleure façon qu'il avait commencé. De la huitième position, il terminait le second tour en sixième position. Lui aussi profitant des quelques abandons devant lui, il commençait le troisième tour en cinquième position. Merci à G.Drill pour ainsi lui donner la quatrième place.

Brainham, le bon comme le mauvais côté!

De retour à la tête de la grille de départ, position qu'il nous avait habitué les saisons précédentes, Brainham n'a pas réussi à profiter de cet avantage pour mieux se positionner dans le résultat de la course. Dès le milieu du premier tour il se retrouvait en fond de grille, avant d'entrer à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture, déjà!

Tout au long de la course, il demeurera en fond de grille, les positions changeants à cause des abandons devant lui. Il terminera la course en sixième place, sur les six voitures en course. À se demander à quoi servait cette soif de la pole!

S.R.

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Un défi est lancé entre pilotes américain et français qui doivent s'affronter dans 5 épreuves. 2 épreuves réalisées, une victoire de chaque côté. C'est maintenant au tour de la 3^e épreuve : le Grand Prix de Belgique sur le circuit de Francorchamps...

LA MÊME AVANT-DERNIÈRE EN CE PASSE-D'UN MARCHÉ DE JUNE. LE SOLEIL EST ÉCLATANT. UNE FOULE ÉCARTÉE S'AGITE DANS LES TRIBUNES. LES PÉLOUSES LA DÉCOULENT DU DUEL WARSON-VAILLANT. LE MÊME TEMPS AINSI, ONT ATTENDU DES MILLIERS DE SPECTATEURS. COTE STANDBY. ON S'AGITE. DES MONTRES SONT DÉLIVRÉS AUX HOTELIERS. CONTRÔLE OFFICIEL DES VEHICULES ET DU CARBURANT... PLAN D'ESSAIS. PROSECUTION DES PAGES, ETC.

POUR LA PREMIÈRE FOIS À PARTIE DE CETTE ANNÉE, LE CARBURANT QU'ON VOIT EST L'ESSENCE COMMERCIALE! LES MÉLANGES ET CARBURANTS SPÉCIAUX SONT INTERDITS.

ET BOLDAN...
ALLO, ALLO! LES CONCURRENTS SONT PRIÉS DE SE PRÉSENTER SUR LA LIGNE DE DÉPART!

PRÊT POUR LA BAGARRE, FISTON ?
HELLO, PETER, READY ?
FINE THANKS!

PLUS QU'UNE MINUTE! LES MOTEURS CRACHENT LES MOTEURS FLAMMENT MAÏS LES MONTRES RESTENT IMMOBILES. PLUS QUE 30 SECONDES... LE DIRECTEUR DE LA COURSE SE LEVÉ SON DRAPEAU...

5 SECONDES... 4 SECONDES... GILLON A DÉJÀ REPRIS VINGT CENTIMÈTRES... 2 SECONDES... UNE... LES MOTEURS RUGISSENT... ILS SONT PARTIS!

VOILA LE MOTEUR DÉTACHÉ DANS L'ORDRE: GILLON, COLLINS, VAILLANT, WARSON.

LE SUIVANT A REPRIS POSSESSION DES LIEUX... PAS POUR LONGTEMPS, CAR LE SPEAKER ATTAQUE LES COMMENTAIRES DE LA COURSE...

CHÈRES SPECTATEURS! DE DÉPART DU GRAND PRIX DE BELGIQUE A ÉTÉ UNE MERVEILLE DE GENIE... MAIS ON NE COMMUNIQUE DÉJÀ DU POSTE 2, L'ORDRE DES PASSAGES À BURNEVILLE: EN TÊTE, GILLON, SUIVI DE COLLINS, PUIS WARSON, QUI A DOUBLE VAILLANT.

4 MINUTES VIENNENT DE SÉCOULER... UN GROMEMENT LOINTAIN VIENT EN SAMPLOUANT... 5 VOITURES DÉTACHÉES ABORDENT LE VIRAGE DE LA SOURCE...

MICHEL EST DANS LA ROUTE DE WARSON...

MAÏS DEVANT LES TRIBUNES, MICHEL REPREND LA TROISIÈME PLACE! LA LUTTE ENTRE LES DEUX HOMMES S'ANNONCE BÈGÈRE...

LES CINQ VOITURES SONT DÉJÀ DANS LE RAVINON LORSQUE LES AUTRES PASSENT DEVANT LES TRIBUNES. ON SENT QUE LA COURSE VA SE JOUER ENTRE ELLES...

AU SIXIÈME TOUR, LES CINQ VOITURES ONT ENCORE AUGMENTÉ LEUR AVANCE. EN TÊTE COLLINS, WARSON, VAILLANT... À 100 MÈTRES, GILLON ET BERCKMANS... MAIS LE BESTIA VA SE MONTRE UN FAVORABLE POUR CES DEUX COURSEURS EN ESPÈRE AU 11^È TOUR, ALORS QUE BERCKMANS VIENT DE DOUBLER GILLON ET QU'ILS ENTRE PRÉSENTENT TOUS DEUX UNE CHARGE DIFFICILE POUR DIMINUER LEUR RETARD SUR LES VOITURES DE TÊTE AU VIRAGE PRÉCÉDANT LES TRIBUNES.

TANT BIEN QUE MAL, LES PILOTE DÉAGENT LEURS VEHICULES MONTRES EN VIBRANT. BERCKMANS PRÉSENTE SES EXCUSES À L'ADVERSAIRE QUI SE TRAITAIT À L'ABANDON...

MAÏS JE NE TEN VEUX PAS! SI J'AVAIS ÉTÉ PLUS MALIN, JE T'AURAIS ÉVITÉ!

VOO VRO

DES TROIS HOMMES DE TÊTE ONT MAINTENANT UN TOUR D'AVANCE SUR LES AUTRES VOITURES. MICHEL VAILLANT VIENT DE PASSER EN PREMIÈRE POSITION AU TOUR PRÉCÉDENT, QUAND BERCKMANS, AU 11^È TOUR...

— EN QUOI ? WARSON ET COLLINS ? MAIS QU'EST DONC MICHEL ?
— ALLO, ALLO! ON NOUS COMMUNIQUE DU POSTE 6 QUE MICHEL VAILLANT VIENT DE PASSER AU RALENTI! ...

À SUIVRE!

CARNET DE VOYAGE:

LE DISCOURS DE de GAULLE, SEPTEMBRE 1958, J'ÉTAIS LÀ!

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



Place de la République, en plein cœur de Paris, avant de me rendre au circuit de Rouen-Les-Essarts, j'ai eu la chance d'assister à un discours de Charles de Gaulle...

« (...) Le nécessaire a été fait pour obvier à l'irréversible à l'instant même où il était sur le point de se produire. Le déchirement de la nation fut de justesse empêché. On a pu sauvegarder la chance ultime de la République. C'est dans la légalité que moi-même et mon Gouvernement avons assumé le mandat exceptionnel d'établir un projet de nouvelle Constitution et de le soumettre à la décision du peuple.

Nous l'avons fait sur la base des principes posés lors de notre investiture. Nous l'avons fait avec la collaboration du Conseil consultatif institué par la loi. Nous l'avons fait, compte tenu de l'avis solennel du Conseil d'État. Nous l'avons fait après délibérations très libres et très approfondies de nos propres conseils de ministres : ceux-ci, formés d'hommes aussi divers que possible d'origines et de tendances mais résolument solidaires. Nous l'avons fait sans avoir entre-temps attenté à aucun droit ni à aucune liberté publique. La nation, qui seule est juge, approuvera ou repoussera notre oeuvre. Mais c'est en toute conscience que nous la lui proposons.

(...) La nécessité de rénover l'agriculture et l'industrie, de procurer les moyens de vivre, de travailler, de s'instruire de se loger, à notre population rajeunie, d'associer les travailleurs à la marche des entreprises, nous pousse à être, dans les affaires publiques, dynamiques et expéditifs. Le devoir de ramener la paix en Algérie, ensuite celui de la mettre en valeur, enfin celui de régler la question de son statut et de sa place dans notre ensemble, nous imposent des efforts difficiles et prolongés. Les perspectives que nous ouvrent les ressources du Sahara sont magnifiques certes, mais complexes. Les rapports entre la métropole et les territoires d'outre-mer exigent une profonde adaptation. L'univers est traversé de courants qui mettent en cause l'avenir de l'espèce humaine et portent la France à se garder, tout en jouant le rôle de mesure, de paix, de fraternité, que lui dicte sa vocation. Bref, la nation française refléurira ou périra suivant que l'État aura ou n'aura pas assez de force, de constance, de prestige, pour la conduire là où elle doit aller.

C'est donc pour le peuple que nous sommes, au siècle et dans le monde où nous sommes, qu'a été établi le projet de Constitution. Que le pays puisse être effectivement dirigé par ceux qu'il mandate et leur accorde la confiance qui anime la légitimité. Qu'il existe, au-dessus des luttes politiques, un arbitre national, élu par les citoyens qui détiennent un mandat public, chargé d'assurer le fonctionnement régulier des institutions, ayant le droit de recourir au jugement du peuple souverain, répondant, en cas d'extrême péril, de l'indépendance, de l'honneur, de l'intégrité de la France et du salut de la République. Qu'il existe un Gouvernement qui soit fait pour gouverner, à qui on en laisse le temps et la possibilité, qui ne se détourne pas vers autre chose que sa tâche, et qui, par là, mérite l'adhésion du pays. Qu'il existe un Parlement destiné à représenter la volonté politique de la nation, à voter les lois, à contrôler l'exécutif, sans prétendre sortir de son rôle. Que Gouvernement et Parlement collaborent mais demeurent séparés quant à leurs responsabilités et qu'aucun membre de l'un ne puisse, en même temps, être membre de l'autre. Telle est la structure équilibrée que doit revêtir le pouvoir. Le reste dépendra des hommes.

Qu'un Conseil économique et social, désigné en dehors de la politique par les organisations professionnelles et syndicales du pays et de l'outre-mer, fournisse ses avis au Parlement et au Gouvernement. Qu'un Comité constitutionnel, dégagé de toute attache, ait qualité pour apprécier si les lois votées sont conformes à la Constitution et si les élections diverses ont eu lieu régulièrement. Que l'autorité judiciaire soit assurée de son indépendance et demeure la gardienne de la liberté de chacun. La compétence, la dignité, l'impartialité de l'État en seront mieux garanties.

Qu'entre la nation française et ceux des territoires d'outre-mer qui le veulent, soit formée une Communauté, au sein de laquelle chaque territoire va devenir un État qui se gouvernera lui-même, tandis que la politique étrangère, la défense, la monnaie, la politique économique et financière, celle des matières premières, le contrôle de la justice, l'enseignement supérieur, les communications lointaines, constitueront un domaine commun dont auront à connaître les organes de la Communauté : président, Conseil exécutif, Sénat, Cour d'arbitrage. Ainsi, cette vaste organisation renovera-t-elle l'ensemble humain groupé autour de la France. Ce sera fait en vertu de la libre détermination de tous. En effet, chaque territoire aura la faculté, soit d'accepter, par son vote au référendum, la proposition de la France, soit de la refuser et, par là même, de rompre avec elle tout lien. Devenu membre de la Communauté, il pourra dans l'avenir, après s'être mis d'accord avec les organes communs, assumer son propre destin indépendamment des autres (...)

Voilà, Françaises, Français, de quoi s'inspire et en quoi consiste la Constitution qui sera le 28 septembre soumise à vos suffrages. De tout mon coeur, au nom de la France, je vous demande de répondre : « Oui ».

Si vous ne le faites pas, nous en reviendrons le jour même aux errements que vous savez. Si vous le faites, le résultat sera de rendre la République forte et efficace, pourvu que les responsables sachent désormais le vouloir !

(...) Vive la République ! Vive la France ! »

J'ai rien compris! Vivement que le Grand Prix de France commence!



ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

LA MADAME DE RETOUR DANS LES POINTS!

Par Jacques Dumal
Collaboration spéciale



On croyait que ce n'était que passer, alors que la nouvelle écurie Charly, dirigée par Marie-a-un-petit-quelque-chose, marquait des points dès sa première course en Formule Dé Un, une course hors championnat. Voilà qu'à sa deuxième course, cette fois pour le championnat des pilotes, la madame marquait encore des points!

Bonjour à vous, amis qui prenez le temps de me lire et, aussi, peut-être, de m'écouter à la radio sur les ondes AM, cette radio qui résonne le son comme une vieille machine mal huilée. Je suis Jacques Dumal, un soi-disant spécialiste de l'automobile, du moins, dans l'espoir de le devenir. On me croise souvent dans les rues, et je suis toujours heureux de voir des amateurs du sport automobile me reconnaître... il faut dire que je ne suis pas souvent heureux, personne ne semble me remarquer. Mais viendra un jour où on donnera cher pour m'avoir à vos côtés, me tenir dans vos mains au travers un livre sur l'automobile.

Voilà donc la madame de la Formule Dé Un de retour, à sa seconde course et marquant des points avec ses pilotes terminant deuxième et troisième, les deux dans les points, et encore une fois devant l'écurie Wolf et, même l'écurie Nelson; mais là ne soyons pas trop surpris, l'écurie de Stéphane Noinonring vas si mal cette année... c'est déjà la honte pour cette écurie. Mais du côté de l'écurie Wolf, son dirigeant, Jessy Jambe-de-bois, avec cette fierté de sa personne qu'il a, il doit avoir des pensées profondes et très noires! On le comprend, il doit avoir une envie dévastatrice de s'en prendre à la Madame et de lui montrer quelle est sa vraie place dans cette société d'aujourd'hui.

La femme moderne, de nos jours, ce doit d'entretenir la maison. Voilà sa vraie place. Elle se doit de bien s'occuper de son homme lorsque ce dernier arrive d'une dure journée de travail. Elle se doit de lui mettre les chaussettes à monsieur, de lui apporter le journal, de lui servir un petit drink le temps que le repas du soir soit prêt. Voilà le travail de la femme d'aujourd'hui. Et après on se demande pourquoi ça va si mal dans le monde! Si la femme serait à sa vraie place, il n'y en aurait pas de problèmes, tout irait bien, et Jessy savourerait quelques podiums de plus. Jessy est une victime et la Madame est le démon! Il faut mettre fin à cette situation avant qu'il ne soit trop tard. CE N'EST PAS À LA FEMME DE DIRIGER UNE ÉQUIPE DE COURSE AUTOMOBILE. Il faut faire quelque chose, même s'il nous faut accepter la doctrine de l'U.R.S.S.

Un Grand Prix d'Allemagne bientôt!

Je vais m'arrêter là pour l'histoire de la Madame, avant qu'elle me saute dessus et me viole de tout son corps, ce qui me ferait tout-de-même plaisir, car ma grande personnalité que je suis, m'empêche de me laisser aller à des débats bestiaux de ce genre. Je vais maintenant vous entretenir d'un sujet que j'ai lu dernièrement dans les communiqués de la Fédération Incompétante d'Automobile (F.I.A.) que vous pouvez lire sur le tableau de communication (NDLR : on appelle ça une page web, le site FDI-évolution, mais en 1958 on ne connaissait pas encore internet).

L'histoire de l'automobile a été marquée principalement par la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Allemagne. Mais si les grands fondateurs de l'automobile se voient présents dans le championnat de Formule Dé Un, l'Allemagne n'y est toujours pas. Certes, les dégâts des deux grandes guerres ont laissé des traces, et sans doute, pour punir l'Allemagne, les autorités de la F.I.A. l'ont laissé de côté, mais de là à la séparer en deux!

Il y a maintenant deux Allemagnes, la gentille et la méchante! Je crois qu'il serait bon de permettre à la gentille Allemagne de se joindre à l'histoire de la Formule Dé Un et de lui permettre de présenter un Grand Prix moderne. La gentille Allemagne se montre à l'opposé du communisme soviétique et ouvre tout grand ses bras à l'Europe et aux États-Unis. Déjà la gentille Allemagne se voit pénalisée de rembourser les dégâts de la dernière guerre mondiale, alors ne lui privons pas de cette joie qu'offre une belle course de Formule Dé Un. L'Allemagne aussi a le droit de se moquer de cette Madame qui s'amuse à remporter des points au grand désespoir de l'écurie Wolf. Ouvrons les portes de la gentille Allemagne et ouste la méchante Madame!

C'était Jacques Dumal qui, après cette chronique, espère avoir encore la chance de circuler librement... les madames ne sont pas toujours gentilles à mon égard...



CHAMPIONNAT FD3 EUROPÉEN:

Grand Prix de Reims

Semaine 28. France, sur le circuit de Reims. 3^e course de la saison 1958. 2 tours.

- 1) G.Maitresse (Demi-Litre).....-
- 2) R.Fister (Casper).....+3
- 3) E.Sabou (Éperon d'Or).....+4
- 4) R.Fuckheart (Blocus)....+4
- 5) L.Villerossi (Torrari)....+5
- 6) L.Chignon (Blocus).....+6
- 7) J.Classe (Torrari).....+6
- 8) J.Bonnet (Casper).....+8
- 9) P.Pitch (Bosche KG)....+8
- 10) G.Crossla (British).....acc.

Incidents : Crossla (accident au 2^e tour).

Classement FD3 Européen :

- 1) Gendebinne, 16; 2) Chignon, 10; 3) Maitresse, 8; 4) Villerossi, 8; 5) Sabou, 8; 6) Fister, 6; 7) Bonnet, 5; 8) Crossla, 5; 9) Fuckheart, 3; 10) Classe, 0; 11) Pitch, 0.

Prochaines courses : GP d'Aintree, GB (semaine 30) et Vandall Trophy, GB (semaine 31).

CHAMPIONNAT FD3 BRITANNIQUE:

RedSex Trophy

Semaine 29. Grande-Bretagne, sur le circuit de Crystal Palace. 4^e course de la saison 1958. 2 tours.

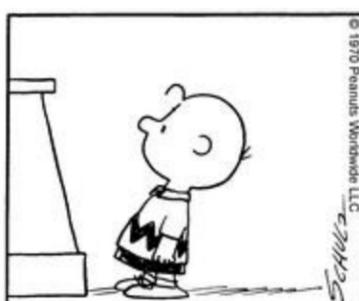
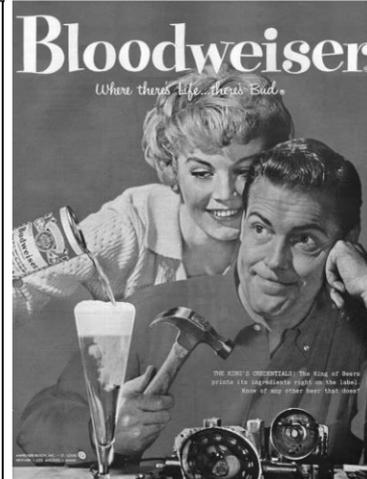
- 1) R.Mangeon (Casper).....-
- 2) R.Fister (Casper).....+1
- 3) L.Villerossi (Connout) . +2
- 4) J.Eat (Connout).....+2
- 5) J.Classe (S&W).....+3
- 6) R.Fuchear (Blocus).....+3
- 7) G.Crossla (Aston Bacon)+3
- 8) G.Spaghetti (Nixon's).. +4
- 9) D.Gardleney (Blocus) .. +4

Incidents : Mangeon (1 tête-à-queue).

Classement FD3 Britannique :

- 1) Eat, 19; 2) Villerossi, 15; 3) Mangeon, 14; 4) Fister, 14; 5) Classe, 11; 6) Gardleney, 8; 7) Fuckheart, 8; 8) Spaghetti, 3; 9) Crossla, 0.

Prochaines courses : World Sports Trophy, GB (semaine 32) et Gold Cup, GB (semaine 39).



LES CHIFFRES:

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

QUALIFICATION 4 décembre 2021 19h41 à 20h23 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

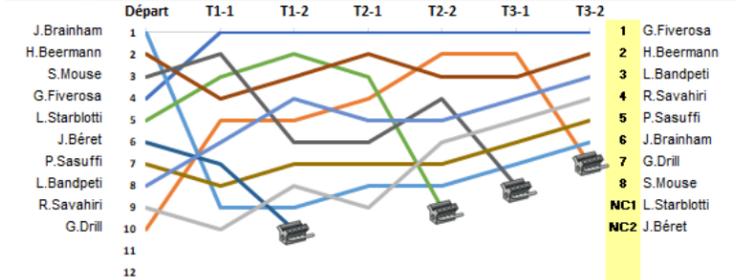
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
10	Roy SAVAHIRI	GB	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
5	Giuseppe FIVEROA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
17	Jack BRAINHAM	AUS	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
4	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
16	Graham DRILL	GB	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

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	J. Brainham	dur	13	2	15	01:28,40 01:38,40
2	H. Beermann	dur	15	2	17	01:28,79 01:48,79
3	S. Mouse	dur	17	0	17	01:36,71 01:56,71
4	G. Fiverosa	dur	17	1	18	01:50,43 02:15,43
5	L. Starblotti	dur	15	6	21	01:37,97 02:17,97
6	J. Béret	dur	17	2	19	01:50,94 02:20,94
7	P. Sasuffi	dur	15	7	22	01:45,31 02:30,31
8	L. Bandpeti	dur	16	1	17	03:10,03 03:30,03
9	R. Savahiri	dur	16	0	16	03:30,19 03:45,19
10	G. Drill	dur	0	0	0	sortie de piste

COURSE 4 décembre 2021 20h43 à 0h45 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
G. Fiverosa	1er	8
H. Beermann	2e	6
L. Bandpeti	3e	4
R. Savahiri	4e	3
P. Sasuffi	5e	2
J. Brainham	pôle	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
 13e coup - Mouse (réparations)
 15e coup - Brainham (réparations)
 15e coup - Sasuffi (pneus/court)

Fin du 2e tour:
 23e coup - Beermann (réparations)
 26e coup - Bandpeti (pneus/court)
 28e coup - Sasuffi (réparations)
 28e coup - Brainham (pneus/long)

Têtes à queue:
 22e coup (T2) - Starblotti

Abandons:
 15e coup (T1) - Béret (moteur)
 22e coup (T2) - Starblotti (moteur)
 26e coup (T3) - Mouse (moteur)
 36e coup (T3) - G. Drill (moteur)

Autres incidents:
 1er coup (T1) - Sasuffi (moteur caillé)

Durée de la course: 4h02

Météo

Qualification : Variable
 Course : 21 °C
 casse moteurs : 1-4
 1-43 Soleil

Télé spectateurs

Audience 5 640
 Chaîne : ORTF
 Pays : France

Tête de la course (coups)

Brainham (1); Beermann (2); Mouse (3-6); Fiverosa (7-9); Mouse (10); Starblotti (11); Mouse (12); Beermann (13); Starblotti (14); Beermann (15-18); Fiverosa (19-20); Beermann (21-23); Fiverosa (24-37).

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	T1	T2	T3	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G. Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	-	-	-	19	en 37 coups
2	H. Beermann	Castle-Mortades	D	-	D	-	9	+1 coup
3	L. Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari	D	-	D	-	0	+1 coup
4	R. Savahiri	#N/A	D	-	-	-	0	+3 coups
5	P. Sasuffi	Wolf-Torrari	D	D	D	-	0	+4 coups
6	J. Brainham	Nelson-Casper-Vandall	D	D	D	-	1	+6 coups
7	G. Drill	Tremblay-Torrari	D	-	-	-	0	moteur (3e tour)
8	S. Mouse	Castle-Mortades	D	D	-	-	6	moteur (3e tour)
NC1	L. Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D	-	-	-	2	moteur (2e tour)
NC2	J. Béret	Wolf-Torrari	D	-	-	-	0	moteur (1er tour)

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

CHAMPIONNATS

CHAMPIONNAT 4/6 (4 meilleurs résultats)

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

LE CIRCUIT

Aloween / © 2014 Sebastien Ferey / © 2018 Ligue Prout (version 1952)



Nom : Rouen-Les-Essarts 1952
 Circuit de Rouen-Les-Essarts
 Longueur : 149 cases (5,215 km)
 Distance : 3 tours (15,645 km)

VIRAGES	LIGNE DROITES
1 arrêt : 6	12 cases ou - : 4
2 arrêts : 1	13 à 20 cases : 0
3 arrêts : 0	21 à 30 cases : 2
	31 cases ou + : 1

Tour parfait : 13 coups / 13 sous la pluie
 Particularité : Aucune

La grille de départ



LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



1er tour, 2e virage : les dix voitures, Mouse (C.C.R.-Mortades) et Beermann (C.C.R.-Mortades) en tête.



1er tour, 3e virage : le peloton de tête avec maintenant quatre voitures, Mouse, Fiverosa (T.M.O.-Torrari), Starblotti (Nelson-Casper-Vandall) et Beermann.



1er tour, avant le 5e virage : toujours le même groupe de pilotes.



2e tour, 3e virage : Beermann et Fiverosa en tête, et derrière on retrouve G. Drill (T.M.O.-Torrari), Starblotti et Bandpeti (Charly-Torrari).



2e tour, 6e virage : lutte pour la première place entre Beermann et Fiverosa.



Fin du 2e tour : encore Beermann et Fiverosa.



3e tour, 7e virage : G. Drill (T.M.O.-Torrari) réussit à rejoindre son coéquipier, Fiverosa, en première position.



Fin du 3e tour : Fiverosa mène la course et G. Drill le suit pour un doublé... malheureusement son moteur explose avant de franchir la ligne d'arrivée.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Deuxième et troisième au départ, l'écurie d'Yves avait de bonnes chances pour la course. Malheureusement Mouse abandonnera sur un casse moteur et Beermann se retrouvera seul face à l'écurie Tremblay. Tout-de-même une belle deuxième place pour le pilote allemand.

Nelson Automobile Club – Pourquoi obtenir la pole pour se retrouver ensuite bon dernier? Brainham avait un bel atout mais termine la course en sixième place. Starblotti, devient un des rares pilotes à réaliser une tête-à-queue pour ensuite voir son moteur exploser! Vraiment pas le week-end de Steffe.

Tremblay's Motorized Org. – De mauvaises qualifications pour les voitures d'Herman, mais une très belle course. Fiverosa a presque dominé toute la course et G. Drill a bien failli apporter un doublé avant que son moteur explose tout juste avant la ligne d'arrivée.

Wolf Racing Team – Simple présence aux qualifications avec de mauvais résultats, et une course décevante pour l'écurie de Jessy. Béret abandonnait au premier tour, son moteur mort. Et Sasuffi s'est retrouvé en fond de grille une bonne partie de la course. Il a tout donné pour améliorer son sort, un seul point de pneu et un seul point turbo à sa voiture, à la fin de la course.

Charly's Car – Deuxième course à vie pour l'écurie de Marie, un autre bon résultat. Bandpeti a été la grande surprise de la course, terminant sur la troisième marche du podium et ayant perdu un seul point de moteur (et quelques points de pneus). Savahiri a connu aussi une bonne course, terminant derrière son coéquipier, offrant ainsi un doublé à son écurie... même si ce n'est que la troisième et quatrième positions. Pour Savahiri, sa voiture beaucoup plus endommagée!

S.R.