

DANS CE NUMÉRO:

GRAND PRIX DE GRANDE-BRETAGNE



Le circuit de Silverstone.

SEMAINE 30 - Huitième course de Formule Dé Un et cinquième course du championnat des pilotes 1958. La fin approche (il restera seulement une course pour le championnat) et les pilotes de l'écurie Tremblay se doivent de protéger leurs avances. Avec cette course, on retire le pire résultat de chaque pilotes, dans le cas de Fiverosa et G.Drill, il s'agit d'un abandon et d'une deuxième place, les deux pilotes comptabilisent deux victoires... ce sera difficile pour les autres participants. Mouse et Beermann, de l'écurie Castle, doivent remporter les deux dernières courses, un des deux pilotes seulement, pour avoir la chance d'obtenir la première place du championnat; ce ne sera vraiment pas facile...

Mais une surprise de taille viendra bouleverser le championnat de cette année : la victoire du Grand Prix de Grande-Bretagne ne revient pas à un pilote Castle, ni à un pilote Tremblay... Et du coup, trois pilotes, seulement, ont une chance pour le titre! Faites partie de l'Histoire avec Formule Prout Magazine...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

AU TOUR DE L'ÉCURIE WOLF ET SASUFFI DE PRENDRE LA POLE.

Le pilote italien de l'écurie Wolf, Piero Sasuffi semblait prêt pour cette séance de qualification, suite à un long arrêt dû à une cinquième vague de la pandémie sévissant sur le globe, dans la vraie vie! Jessy, propriétaire de ladite écurie, était prêt aussi. Sans doute de revoir des amis lui remontait le moral, lui qui en a si peu.

La première tentative de l'écurie revenait à Béret qui réalisait une piètre performance, se hissant à la huitième position sur la grille de départ. Troisième pilote à s'exécuter, sans doute l'atmosphère était encore trop froide. Cependant, Sasuffi réussissait son tour rapide, sixième à s'élancer. À peine 0,09 seconde (au chrono) plus rapide que Beermann (Castle-Mortades) qui détenait la pole jusque-là.

Il s'agissait de la première pole en 1958 pour l'écurie Wolf, la dernière remontait au Grand Prix de Grande-Bretagne en 1956, avec le Prince Bisto.

Brainham manque son coup!

Suite à son retour, dans une performance plus

élevée, lors du dernier Grand Prix (France), on s'attendait à un bon résultat de la part du pilote vedette de l'écurie Nelson, Jack Brainham. Il réussissait un tour parfait avec le meilleur chrono, jusque-là, mais accumulant 12 pénalités! Difficile d'expliquer cet écart de conduite pour le pilote australien, mais sans doute sa voiture était la cause de cet échec. La pire voiture du championnat, avec aucun effet aérodynamique. Et Stéphane, patron de l'écurie, pense pouvoir remporter des courses de cette façon! Laissez-moi rire!

À noter qu'il n'y a eu que trois pilotes qui ont réussi des tours parfaits, en 10 coups : Beermann, Brainham et Books (Nelson-Casper-Vandall). D'ailleurs, ce dernier aura réussi, à la toute fin, le meilleur chrono du circuit avec 1 minute et 7,70 secondes. Malheureusement, lui aussi aura accumulé des pénalités, six, le plus gros total après son coéquipier.

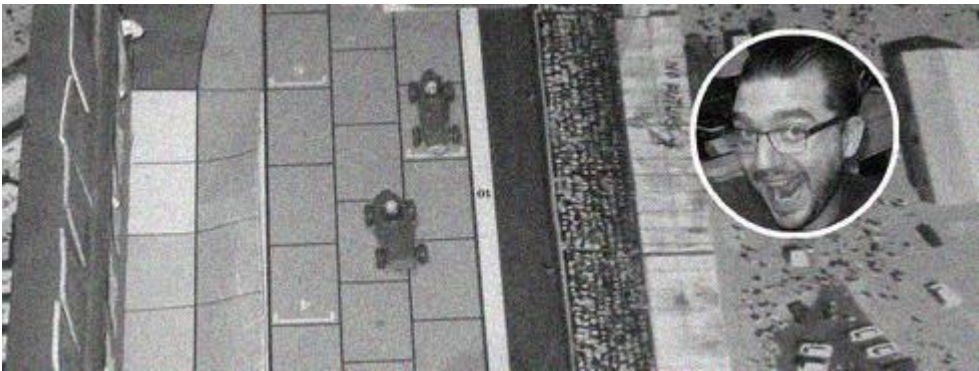
S.R.

Ci-dessous : tout le groupe de la ligue Prout, de gauche à droite, Stéphane (Nelson), Yves (Castle), Marie (Charly), Herman (Tremblay) et Jessy (Wolf).



LE VAINQUEUR:

L'ÉCURIE WOLF ET PIERO SASUFFI S'OFFRENT UNE VICTOIRE.



La dernière victoire de l'écurie Wolf remontait au 23 février 2019, le Grand Prix de France, édition 1954. Ça faisait longtemps que Jessy attendait cette victoire, n'attendant que cette occasion pour fermer la grande trappe de Renault.

Première pole et première victoire en carrière, Piero Sasuffi obtenait son petit moment de gloire en remportant le Grand Prix de Grande-Bretagne. Patient, et claculant ses coups avec précision (NDLR: un peu trop, même!) il connaissait une excellente course lui permettant de dominer 18 des 27 coups de la course, une efficacité de 67%.

La pole en main, Sasuffi n'a pas perdu l'occasion de demeurer à l'avant. Mais rapidement il subissait les attaques de Graham Drill (Tremblay-Torrari), le meneur au championnat des pilotes, qui demeurerait avec le pilote italien durant tout le premier tour.

Dans un féroce duel, les deux voitures s'accrochèrent au début du deuxième tour, obligeant Drill à l'abandon. L'espace de quelques instants, Sasuffi se retrouva seul à la tête de la course, avant que Fiverosa (Tremblay-Torrari) ne vienne lui faire compétition, à son tour. Les deux pilotes demeureront ensemble tout le reste de la course, parfois à l'avantage du pilote de l'écurie Tremblay, d'autres moment à l'avantage de Sasuffi.

Cependant, gardant toujours l'avantage, Sasuffi parvenait à prendre position à la sortie du dernier virage pour ainsi remporter sa première victoire et ramener l'écurie Wolf à un niveau supérieur, cette année.

Dialogue étrange entre les écuries

Wolf et Tremblay!

Rapidement, le duel entre les pilotes de l'écurie Tremblay et Sasuffi a laissé croire à une entente entre les deux écuries. Certains observateurs ont vu monsieur Herman, patron de l'écurie Tremblay, s'entretenir avec Jessy, patron de l'écurie Wolf. Le tout se faisant discrètement, derrière les stands, à l'abri des regards indiscrets. Le but de cette discussion, afin d'avoir une entente pour que les pilotes s'arrêtent aux stands, à la fin du premier tour, pour effectuer des changements de pneus.

Sans doute une vulgaire ruse de la part



d'Herman afin de tromper Jessy, de lui laisser croire à un accord semblable, mais quoi qu'il en soit, Drill et Sasuffi se sont arrêté aux stands à la fin du premier tour. Fiverosa continuait sa course, lui permettant de s'approcher de la tête, ce qui lui permettra de pendre la place de Drill, à la fin du deuxième tour, afin de nuire Sasuffi dans sa conquête de la victoire. Fin renard Tremblay, envers qui Jessy ne semblait pas avoir une grande confiance.

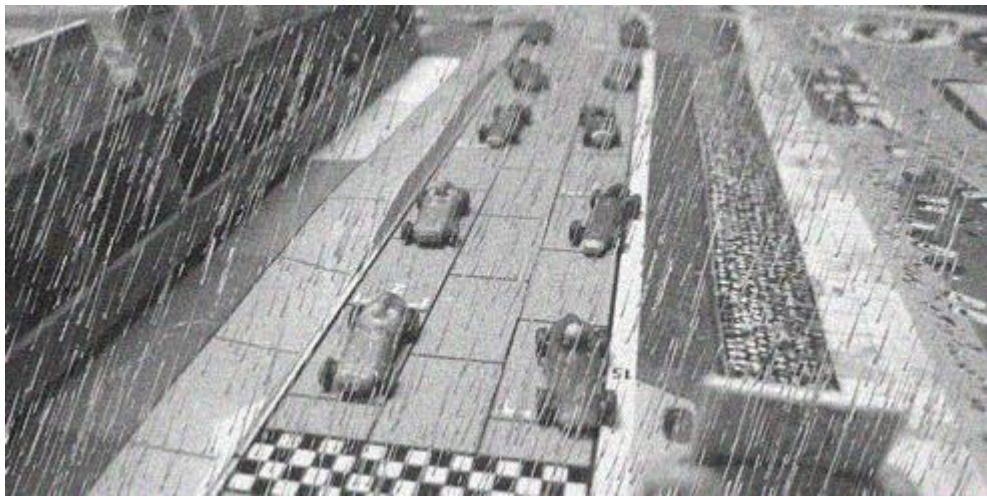
S.R.



Herman (Tremblay) en pleine discussion afin de faire valoir sa proposition.



LA COURSE: UN PODIUM, TROIS PILOTES ET TROIS ÉCURIES.



La magnifique performance de Sasuffi (Wolf-Torriari) nous fait oublier la qualité de la course, car derrière le pilote italien, les autres pilotes ne laissaient pas leur place au spectacle, faisant de cette édition du Grand Prix de Grande-Bretagne une course exceptionnelle.

Au milieu de premier tour, les concurrents étaient regroupés en deux groupes. Drill (Tremblay-Torrari) et Sasuffi dans le peloton de tête, et six autres pilotes dans le second groupe, en lutte pour la troisième place. Déjà manquait Béret (Wolf-Torrari), victime d'un accident peu après le départ, et Bandpeti (Charly-Torrari) qui traînait de la patte, bon dernier, seul en neuvième position.

Finissant la course en deuxième place, Fiverosa (Tremblay-Torrari) se retrouva rapidement dans le second groupe, demeurant toujours le meneur pour la troisième place. À la fin du premier tour, il parvenait même à rejoindre Drill et Sasuffi, le temps de quelques coups. Au début du deuxième tour, Fiverosa se retrouvait seul en troisième position, avant de terminer le tour en rejoignant Sasuffi à la tête de la course, profitant de l'accident de son coéquipier, Drill, pour le remplacer. Dès le troisième tour, il demeurera avec Sasuffi mais, ne parvenant à prendre l'avantage sur le pilote de l'écurie Wolf, il terminera en seconde place, franchissant la ligne d'arrivée dans le même élan que le gagnant.

La troisième marche du podium revient à Mouse (Castle-Mortades) qui connut une course beaucoup plus chaotique. S'élançant, au départ, de la quatrième position, après avoir partager la troisième position avec cinq autres pilotes, il terminait le premier tour dans un groupe quatre pilotes, en lutte pour la quatrième position. Après un arrêt aux stands, Mouse dégringolait en septième position avant de parvenir à se hisser dans un groupe de trois pilotes, à la fin du deuxième tour, pour la troisième position. Tout comme la lutte pour la première place, Mouse partagera la troisième position avec Brainham (Nelson-Casper-Vandall), dès le milieu du troisième tour. Au dernier virage, le pilote britannique réussira à sortir large pour conserver ses chances de terminer en troisième place.



Toutes ses chances en Beermann, Yves voyait gros pour son écurie Castle. Finalement, c'est Mouse qui parviendra à sauver la face d'Yves!



L'écurie Nelson, la meilleure des deux autres!

Dans l'ordre, les écuries Wolf, Tremblay et Castle se partageant le podium, ne restaient que les écuries Nelson et Charly; une position peu enviable pour l'expérimentée écurie de Stéphane. Si au moins on savait de quelle expérience qu'il s'agit ici!

Suite à la pole de Brainham, dans la course précédente, le Grand Prix de Grande-Bretagne fut un véritable désastre pour l'écurie Nelson. À commencer avec les qualifications alors que Books se classait en cinquième place sur la grille de départ, et Brainham ne faisant mieux que la septième position. Pour la course, ce fut encore pire, Books parvenant à se retrouver en quatrième place à la fin du premier tour avant d'être victime d'un accident au deuxième tour.

Brainham se trouvait dans le groupe de six pilotes, en lutte pour la troisième position, dans le premier tour, avant de terminer en lutte pour la quatrième place à la fin du même tour. Les deux autres tours, le pilote australien occupera les troisièmes et quatrièmes positions pour, finalement, lutter sérieusement pour la troisième position, dans la seconde partie du dernier tour, avec Mouse. Malheureusement il ne parviendra pas à prendre avantage et terminera en quatrième place, une mince consolation pour un pilote avec un si grand talent... si au moins on savait de quel talent on parle ici!



C'est la place de Stéphane (Nelson), absent ou présent? Ça résume bien sa course!

Suite à une absence de quelques mois, dû à la covid, les plaisanteries valsaient ici et là durant cette soirée. Stéphane faisant même une imitation d'Yves avec son drôle de parlé. Dans un long soupir, Yves laissa échapper :

« Hé! Que j'ai hâte à la 6^e vague! »

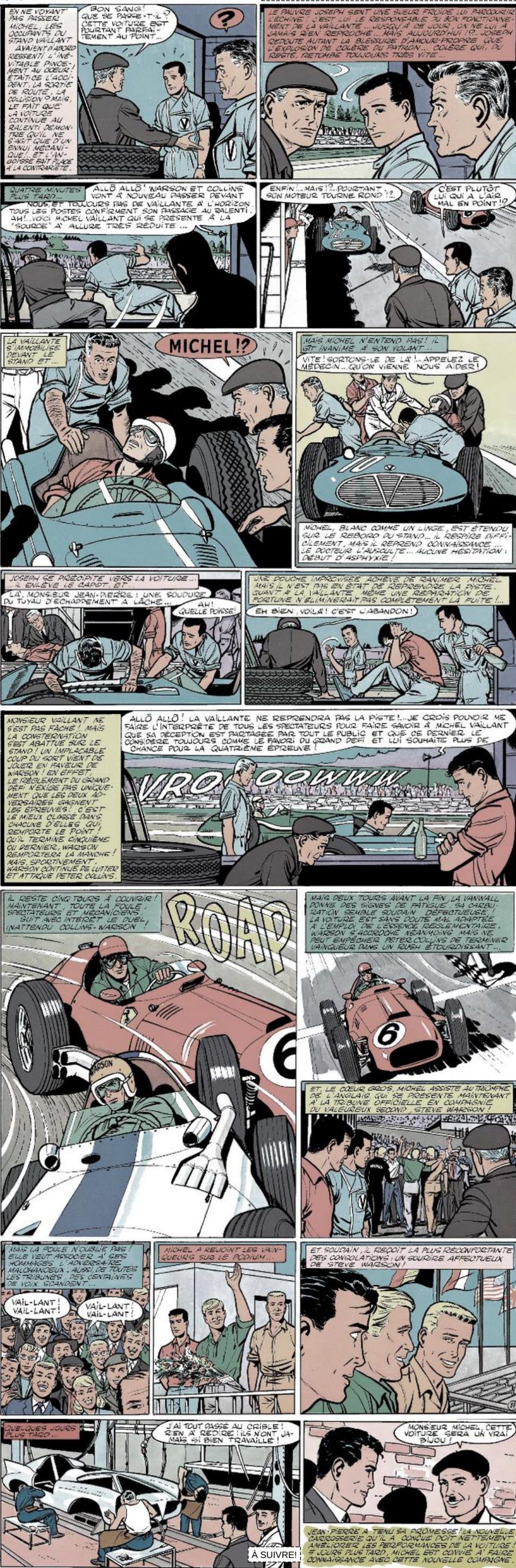


Ci-dessous : « *Allez, goûte petite fille...* »
semble dire Herman (Tremblay) à Marie (Charly),
en lui faisant goûter sa bière.

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton

LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Pilotes américains et Français s'affrontent dans un duel. Troisième épreuve, le Grand prix de Belgique sur le circuit de Francorchamps. Michel Vaillant ne se montre pas à la hauteur des attentes de son écurie...



À SUIVRE!

CARNET DE VOYAGE:
SILVERSTONE ET FUMIER!

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



Pas très glorieux comme titre, me direz-vous, n’empêche que ça résume bien l’endroit. Je vous l’ai déjà raconté, dans un carnet précédent (NDLR : International Trophy, numéro 201) et il n’est pas question d’y retourner. C’est un circuit au milieu de nulle part, entouré de champs ici et là, et partout autour. Et quì dit champs, dits vaches, donc fumier! Ça sent pas bon. Voilà! Et vous vous imaginez que je vais perdre mon temps à écrire un papier sur cet endroit... Ah! Un télégramme de la rédaction...

[Quelques minutes plus tard.]

Le circuit de Silverstone se trouve sur le site d’une station de bombardement du Royal Air Force, RAF Silverstone, qui a été opérationnelle entre 1943 et 1946. Les trois pistes de l’aérodrome, en format triangle classique de la Seconde Guerre mondiale, se trouvent dans le contour de la piste actuelle.

Le circuit chevauche la frontière du Northamptonshire et du Buckinghamshire et est accessible depuis l’A43 à proximité. Les villes du Northamptonshire de Towcester (8,0 km) et Brackley (11 km) et la ville de Buckinghamshire (9,7 km) sont à proximité, et les grandes villes les plus proches sont Northampton et Milton Keynes.

Silverstone a d’abord été utilisé pour le sport automobile par un groupe d’amis qui a organisé une course impromptue en septembre 1947. L’un de leurs membres, Maurice Geoghegan, vivait dans le village voisin de Silverstone et savait que l’aérodrome était désert. Lui et onze autres pilotes ont couru sur un circuit de 3,2 km, au cours duquel Geoghegan lui-même a écrasé un mouton qui s’était promené sur l’aérodrome. Le mouton a été tué et la voiture radiée, et à la suite de cet événement, la course informelle fut nommée sous le nom de Mutton Grand Prix.

L’année suivante, le Royal Joke Automobile Club a pris un bail sur l’aérodrome et a mis en place un circuit de course plus formel. Leurs deux premières courses ont eu lieu sur les pistes elles-mêmes, avec de longues lignes droites séparées par des virages serrés en épingle à cheveux, la piste délimitée par des balles de foin. Cependant, pour la réunion du Trophée International 1949, il a été décidé de passer à la piste périphérique. Cet arrangement a été utilisé pour les Grands Prix de 1950 à nos jours (1958, nous sommes, dois-je le préciser).

Que c’est palpitant tout cela, toujours prêt à fournir les détails afin de vous informer au mieux de mes connaissances. Après tout, c’est la rédaction qui me paye les dépenses de ma petite famille... Je suis vraiment désolé, mon petit Larry, papa fait de son mieux pour t’apporter une vie plus convenable, et n’oublies pas que le journalisme ne mène à nulle part, je ne suis qu’une prostituée qui gaspille son talent journalistique en faveur d’une feuille de papier qui parle d’un sport qui n’a aucun avenir à mes yeux. Qui prendrait la peine de payer pour voir tourner des voitures en rond! N’oublie pas, mon petit Larry chéri, Yark! Le journalisme et continue de jouer avec le cadeau que papa t’a donné : ce jeu de hockey sur table avec lequel tu t’amuses tellement.

[Quelques autres minutes plus tard...]

La course automobile est un sport super huper intéressant! Youhou! Que j’aime ça regarder des voitures tourner en rond. Sont vraiment fatigants eux, à la rédaction de toujours surveiller mes écrits! Ah! Mon cher petit Larry, comme papa est malheureux de travailler dans ce journal...

[Encore quelques minutes plus tard...]

Formule Prout magazine est vraiment un très bon magazine et il est loin d’être un papier pour se torcher le cul!

Une soirée typique dans le village de Silverstone

*Au nom de la reine, sa majesté,
Un poisson entre les cuisses,
Comme il ne sent pas bon ce poisson,
Comme l’haleine de Churchill.
Du rhum, la reine, et de la bière au nom de Dieu.
On n'a rien trouvé de mieux pour célébrer notre bonne femme!*
[chanson traditionnelle anglaise]

Bouhou! Comme je m’ennuie dans ce pub qui pue... Je suis tout seul dans ce monde, personne ne m’aimeuuuuuuu! Pourquoi suis-je devenu si pourri? Pourquoi j’en suis à ma douzième bière? Pouquoiiiiiiii!

- Dites, monsieur, sans vouloir vous interrompre dans votre mélancolie, c’est vrai que vous ne sentez pas bon, comme l’odeur d’un p...

Oui, je sais, je sens le poisson pourri... Bouhouuuuuuu!

Note de la rédaction

Ça ne sent vraiment pas bon cette série de *Carnets de Voyage*! Qui a pêché ce journaliste manqué pourri, bouffeur de vers?



ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!
RETOUR À LA NORMALITÉ



Par Jacques Dumal
Collaboration spéciale

Le Grand Prix de Grande-Bretagne a été une belle course. Non pas seulement pour les prouesses des pilotes sur place, mais aussi pour ce retour à la normalité. Maintenant, tout est à sa place, les hommes célébrant la victoire et le podium, et les femmes demeurant derrière, là où elles se doivent d’être! Je suis Jacques Dumal et je suis un expert de l’automobile : je connais toutes les marques et, juste à regarder une voiture, je peux vous dire le nombre de pneus qu’elle a sous le châssis.

Comme je le disais dans mon introduction, cette semaine nous avons eu droit à du grand spectacle à Sillverstone, le temple de la vitesse. Pour une fois, la méchante madame et propriétaire de l’écurie Charly s’est fait planter! Elle a vu ses voitures terminées en fond de classement, ou presque. Les choses sont maintenant revenues à leur place et nous pourrons continuer d’admirer ces merveilleux pilotes dans leurs bolides, vrombissants les circuits de Formule Dé Un. Oh! Que oui, messieurs. J’espère aujourd’hui mettre un point final à cette saga délirante de l’écurie Charly. Les mesdames de ce monde se doivent de prendre leurs places qu’elles méritent, c’est-à-dire dans la cuisine. Cette Marie a un petit quelque chose que je ne sais pas, n’empêche, j’aimerais mieux la voir ailleurs que sur un circuit de course automobile. Ce n’est pas une place raisonnable pour une madame, aussi méchante soit-elle.

Mais laissons de côté cette querelle inutile, puisque l’homme aura toujours le dessus, et parlons du vainqueur de ce Grand Prix de Grande-Bretagne... Sa... Sasuf... Ah! Sasuffi! Je ne connais pas! Encore moins l’écurie. A-t-on idée aussi d’appeler son écurie Wolf! À quoi ça rime tout ça? L’une qui nomme son écurie du nom d’un homme (Charly) et l’autre, le nom d’un animal. À croire qu’ils se sont donné le mot pour me nuire. À croire que la méchante madame et le Joker Face sont ensemble! Je vous promets une enquête de ma part afin d’éclaircir ce mystère mystérieux. Mais de qui se moque-t-on, à la fin!

L’autre jour, un auditeur me demandait, à la radio, comment analyser une voiture. Je lui répondais, par la qualité du *bumper*, comme sur une femme. Plus le *bumper* est volumineux, plus vous aurez plaisir à la conduire. Et je vous conseille de ne pas avoir peur de tâter la carrosserie afin de bien goûter à la qualité du *bumper*.



CHAMPIONNAT FD3
EUROPÉEN:

Grand Prix d’Aintree

Semaine 30. Grande-Bretagne, sur le circuit d’Aintree. 4^e course de la saison 1958. 2 tours.

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

Incidents : Classe (accident au 2^e tour, sans gravité).

Vandall Trophy

Semaine 31. Grande-Bretagne, sur le circuit de Snetterton. 5^e course de la saison 1958. 2 tours.

- 1) G.Crossla (B.R.O.)-
- 2) J.Bonnet (Casper)..... +2
- 3) P.Pitch (Bosche KG) +2
- 4) L.Villerossi (Torrari).... +5
- 5) E.Sabou (Éperon d’Or).. +5
- 6) J.Classe (Torrari)..... +7
- 7) R.Fister (Casper) +7
- 8) R.Fuckheart (Blocus) ... +7

- 9) G.Maitresse (D-Litre) .acc.
Non classé :
L.Chignon (Blocus)....méc.

Incidents : Maitresse (accident au 2^e tour, sans gravité); Maitresse (mécanique au 1^{er} tour).

Grand Prix d’Avus

Semaine 33. Allemagne, sur le circuit d’Avus. 6^e course de la saison 1958. 2 tours.

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

Incidents : Classe (1 tête-à-queue); Fuckheart (accident au 1^{er} tour).

Classement FD3 Européen :

1) Fister, 20; **2)** Maitresse, 18; **3)** Gendebine, 16; **4)** Sabou, 16; **5)** Chignon, 14; **6)** Villerossi, 14; **7)** Crossla, 13; **8)** Bonnet, 13; **9)** Fuckheart, 6; **10)** Pitch, 4; **11)** Classe, 4.

Prochaine course : GP de Bordeaux, FR (semaine 40) - dernière course FD3 Européen de la saison 1958.

CHAMPIONNAT FD3
BRITANNIQUE:

World Sports Trophy

Semaine 32. Grande-Bretagne, sur le circuit de Brands Hatch. 5^e course de la saison 1958. 2 tours.

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

Incidents : Mangeon (accident au 2^e tour); Fister (sortie de piste au 2^e tour). 2 semaines hors courses pour Mangeon.

Classement FD3 Britannique :

1) Eat, 25; **2)** Fuckheart, 16; **3)** Villerossi, 15; **4)** Mangeon, 14; **5)** Fister, 14; **6)** Classe, 13; **7)** Gardleney, 8; **8)** Spaghetti, 7; **9)** Crossla, 3.

Prochaines courses : Gold Cup, GB (semaine 39), dernière course de FD1 Britannique de la saison 1958.

LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1958: Grand Prix de Grande-Bretagne (championnat)

QUALIFICATION					
19 mars 2022		20h03	à	20h46	local: Steffe (Longueuil)
Ordre des participants					
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8
68	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo
17	Jack BRAINHAM	AUS	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254
16	Graham DRILL	GB	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B
10	Roy SAVAHIRI	GB	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143
4	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254
* voiture améliorée					

COURSE					
19 mars 2022		21h13	à	1h10	local: Steffe (Longueuil)
Positions par tour					
1 P.Sasuffi 2 H.Beermann 3 G.Drill 4 S.Mouse 5 T.Books 6 G.Fiverosa 7 J.Brainham 8 J.Béret 9 L.Bandpeti 10 R.Savahiri 11 12 1 P.Sasuffi 2 G.Fiverosa 3 S.Mouse 4 J.Brainham 5 R.Savahiri 6 L.Bandpeti 7 H.Beermann 8 T.Books 9 G.Drill 10 J.Béret 11 12					
Classement					
pos.	pilote	écurie	type de pneus		
			T1	T2	T3
1	P.Sasuffi	Wolf-Torrari	D	D	D
2	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	-	-
3	S.Mouse	Castle-Mortades	D	D	-
4	J.Brainham	Nelson-Casper-Vandall	D	-	D
5	R.Savahiri	Charly-Wolf-Torrari	D	D	-
6	L.Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari	D	D	-
7	H.Beermann	Castle-Mortades	D	D	D
NC1	T.Books	Nelson-Casper-Vandall	D	D	D
NC2	G.Drill	Tremblay-Torrari	D	D	-
NC3	J.Béret	Wolf-Torrari	D	-	-
Type de pneus : un seul type seulement, dur. / NC = non classé. / NQ = non qualifié pour la course.					

Attribution des points		
pilote	pos.	points
P.Sasuffi	1er	8
G.Fiverosa	2e	6
S.Mouse	3e	4
J.Brainham	4e	3
R.Savahiri	5e	2
P.Sasuffi	pôle	1

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour :
10e coup - Sasuffi (pneus/court)
10e coup - G.Drill (pneus/court)
11e coup - Mouse (Pneus/long)
11e coup - Books (réparations)
11e coup - Beermann (réparations)
12e coup - Bandpeti (réparations)
12e coup - Savahiri (réparations)
Fin du 2e tour :
18e coup - Sasuffi (réparations)
20e coup - Beermann (pneus/court)
20e coup - Branham (réparations)
Têtes à queue : aucun.
Abandons :
3e coup (T1) - Béret (accident sur blocage)
15e coup (T2) - G.Drill (accident sur Sasuffi)
16e coup (T2) - Books (mécanique TdR)
Durée de la course: 3h57

Météo
Qualification :
Pluie (retardé pour déluge)
Course :
24 °C
casse moteurs : 1-3
1-31 Pluie

Téléspectateurs
Audience 5 547
Chaîne : BBC
Pays : Angleterre

Tête de la course (coups)

Sasuffi (1-4); G.Drill (5); Sasuffi (6-9); G.Drill (10-14); Sasuffi (15-18); Fiverosa (19-21); Sasuffi (22-27).

La grille de départ

1	2	1- P. Sasuffi (IT) Wolf-Torrari 1'28"85 (13 coups)
3	4	2- H. Beermann (AL) C.C.R.-Mortades 1'33"94 (13 coups)
5	6	3- G. Drill (GB) T.M.O.-Torrari 1'35"50 (13 coups)
7	8	4- S. Mouse (GB) C.C.R.-Mortades 1'37"21 (12 coups)
9	10	5- T. Books (GB) Nelson-Casper-Vandall 1'37"70 (16 coups)
		6- G. Fiverosa (IT) T.M.O.-Torrari 2'00"53 (16 coups)
		7- J. Brainham (AUS) Nelson-Casper-Vandall 2'12"04 (22 coups)
		8- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 2'12"06 (16 coups)
		9- L. Bandpeti (IT) Charly-Torrari 2'12"81 (11 coups)
		10- R. Savahiri (GB) Charly-Torrari 3'06"71 (17 coups)

CHAMPIONNATS		
CHAMPIONNAT 3/6	(4 meilleurs résultats)	
Pilotes		
1	G.Drill	Tremblay-Torrari 23
2	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari 22
3	S.Mouse	Castle-Mortades 20
4	P.Sasuffi	Wolf-Torrari 13
5	H.Beermann	Castle-Mortades 13
6	J.Brainham	Nelson-Casper-Vandall 8
7	J.Béret	Wolf-Torrari 6
8	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari 6
9	R.Savahiri	Charly-Wolf-Torrari 5
10	L.Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari 4
Constructeurs (non officiel)		
1	Tremblay-Torrari	51
2	Mortades	33
3	Wolf-Torrari	19
4	Charly-Torrari	9
5	Casper-Vandall	8

LE CIRCUIT

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

Nom : Silverstone 1950
Silverstone Circuit
Longueur : 135 cases (4,725 km)
Distance : 3 tours (14,175 km)
VIRAGES
1 arrêt : 5
2 arrêts : 0
3 arrêts : 0
LIGNE DROITES
12 cases ou - : 0
13 à 20 cases : 2
21 à 30 cases : 2
31 cases ou + : 1
Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité : Aucune.



LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



Le départ est donné, les voitures s'élancent sur quatre voies.



1er tour, 1er virage : Sasuffi (Wolf-Torrari) devant G.Drill (Tremblay-Torrari), et les autres...



1er tour, 5e virage : Sasuffi et G.Drill, toujours en tête avec une avance d'un coup sur les autres concurrents.



Fin du 2e tour : passage aux stands pour Sasuffi, derrière, Fiverosa (Tremblay-Torrari) continuera pour rejoindre le pilote Wolf à la tête de la course.



3e tour, avant le 3e virage : Le duel Sasuffi/Fiverosa se poursuit.



3e tour, 4e virage : Les deux meneurs, seuls dans le monde!



3e tour, sortie du dernier virage : Sasuffi prend l'avantage et remportera la victoire.



Fin du 3e tour : pour la troisième place,Mouse (Castle-Mortades) prend l'avantage en sortant du dernier virage, sur Brainham (Nelson-Casper-Vandall).

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Pour avoir une chance, dans le championnat des pilotes, les deux pilotes de l'écurie d'Yves se devaient de surgir dans cette course. Ça commençait bien en qualification, deuxième et quatrième, mais la course fut difficile, surtout pour Beermann qui terminait dernier sur sept pilotes. Mouse est demeuré dans l'ombre, assurant tout-de-même une troisième place à son écurie.

Nelson Automobile Club – Inégale d'une course à l'autre, les voitures de l'écurie de Stéphane a connu de mauvaises qualifications. Brainham est demeuré invisible durant la course, faisant un semblant de duel pour la troisième place, à la fin de la course, terminant finalement en quatrième. Dommage, surtout que les voitures n'ont eu aucun problème de fiabilité et n'ayant pas utilisées toutes leurs ressources en course.

Tremblay's Motorized Org. – Tout près de remporter le championnat des pilotes, sans doute les pilotes de l'écurie d'Herman ont été nerveux, ne parvenant pas à bien se classer en qualification. Dans la course, Drill et Fiverosa ont été surpris par la ténacité du pilote Wolf, Sasuffi avec qui ils ont eu, chacun leur tour, à se battre. Drill, en se collant trop sur Sasuffi, abandonne sur un accident et Fiverosa termine en deuxième place avec toutes ses ressources utilisées.

Wolf Racing Team – L'écurie de Jessy connaissait un week-end de rêve, avec la pole et la victoire, mettant en vedette Sasuffi. Béret abandonnait après le départ, suite à un accident causé par un blocage. De plus, l'écurie profitait d'une journée de promotion, dans un centre d'achat, avec l'écurie Tremblay : Wolf reçoit 0,5 point de popularité de la part de Tremblay.

Charly's Car – La pire course pour l'écurie de Marie depuis son arrivée dans la FD1-évolution; ça devait arrivé! Mais tout de même 2 points pour Savahiri et je n'ai plus de place!

S.R.