

FORMULE PROUT

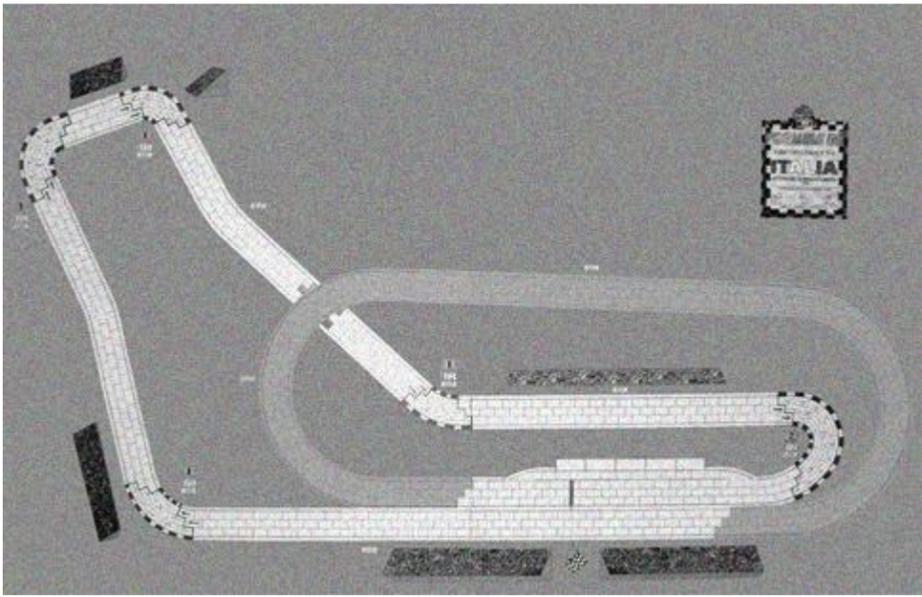
FORMULE PROUT
magazine
ÉDITION 1958 ---- GRATUIT
N° 208 ---- 2 AVRIL 2022
-----VERSION NUMÉRIQUE

MAGAZINE

FD1
EVOLUTION
Cinquième saison ---- 1958
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO:

GRAND PRIX D'ITALIE



Le circuit de Monza.

SEMAINE 36 - Huitième course de Formule Dé Un, sixième et dernière étape du championnat des pilotes 1958. C'est ici que seront séparés les grands des petits et qu'un nouveau champion du monde sera couronné.

Graham Drill (Tremblay-Torrari) n'est qu'à quelques points de remporter le titre des pilotes; seulement deux pilotes pourraient lui ôter ses chances, Fiverosa, son coéquipier et Mouse, de l'écurie Castle. En fait, Drill n'a besoin que de terminer dans les points alors que Mouse se doit de remporter cette dernière course. Fiverosa se doit de terminer devant Drill. Une chaise musical qui risque d'être longue dans une course enlevante. Mais vous savez bien qu'il arrivera des imprévus. Et comme d'habitude, vous découvrirez les résultats de ce Grand Prix dans le beau Formule Prout Magazine!

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

HANS BEERMANN PREND LA POLE, POUR LE PRINCIPE.

Aucunement dans la course au championnat des pilotes, Beermann (Castle-Mortades) réalisait le meilleur tour du circuit de Monza, alors qu'il s'élançait le troisième dans l'ordre des participants. Au moins, il empêchait un pilote de l'écurie Tremblay de prendre la pole, donnant ainsi de meilleures chances à son coéquipier, Mouse, d'avoir le dessus sur eux.

Le pilote allemand réussissait un tour rapide avec 0,13 secondes d'avance sur son propre coéquipier. Par la suite, seul Béret (Wolf-Torrari) réussira un tour rapide, s'approchant de 0,54 secondes. Beermann obtenait le quatrième meilleur chrono, partageait le deuxième meilleur tour en nombre de coups (15) avec deux autres pilotes et obtenait le moins de pénalité (1) avec Savahiri (Charly-Torrari).

Débâcle pour l'écurie Tremblay

Au contraire de l'écurie Castle qui obtenait une première ligne, l'écurie Tremblay connaissait quelques ennuis lors de la séance qualificative. À commencer par G.Drill qui effectuait une sortie de piste et qui se retrouvera bon dernier sur la grille de départ, et Fiverosa qui

ne pourra faire mieux que le quatrième meilleur temps. Le pilote italien réussissait certes un excellent tour en nombre de coup (14), cependant ruiné par les pénalités accumulées (4). Il obtenait le deuxième meilleur chrono.

Sans doute dû à la nervosité, devant la possibilité d'un second titre des pilotes, l'écurie Tremblay ne brillait pas fort pour cette qualification.

Regroupement au A&W

À la dernière minute, un rendez-vous fut donné aux membres afin de se retrouver au A&W, à Longueuil, pour le repas du soir. Seul Yves (Castle) n'y était pas, n'étant pas prévenu à temps. Il a attendu les autres au domicile de Stéphane, dans la cours arrière, en tenant compagnie à un minou qui vint le rejoindre.

S.R.

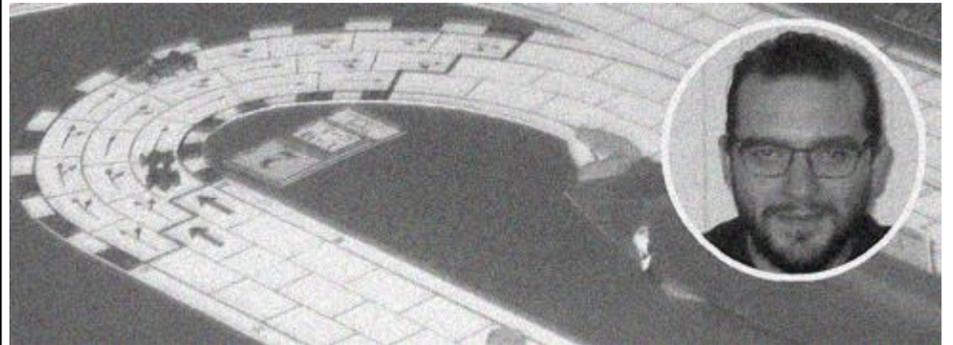


Ci-dessous : Yves (castle), Marie (Charly) et Herman (Tremblay).



LE VAINQUEUR:

UNE PREMIÈRE POUR BÉRET, UNE DEUXIÈME POUR WOLF CETTE SAISON.



Deuxième victoire consécutive pour l'écurie Wolf dans le championnat des pilotes, et une première en carrière pour Jean Béret. Et pourtant, il arrivait de loin le français vétérinaire. Non pas par sa position au départ, troisième, mais plutôt pour cette lutte qu'il a dû poursuivre contre les pilotes de l'écurie Tremblay, en particulier Fiverosa qui cherchait, par tout les moyens, de remporter la course, sinon de terminer sur le podium pour s'assurer le championnat des pilotes.

Dès le départ, Béret parvenait à se hisser parmi les meneurs, profitant d'une triple aspiration, dépassant Fiverosa qui, lui-même, venait de faire une triple aspiration. Les cartes étaient maintenant sur la table et toute une course s'annonçait pour les spectateurs.

Béret domine une partie du premier tour mais se fait rejoindre à la fin du tour, après un arrêt à son stand, et le peloton de tête comptait alors quatre pilotes. Dans le second tour, Béret se retrouve avec deux autres pilotes, toujours dans le groupe des meneurs, Mouse (Castle-Mortades) et, bien sûr, Fiverosa (Tremblay-Torrari). Ils se partageront la tête de la course durant tout le deuxième tour, les trois pilotes demeurant toujours regroupés. Béret réussit à prendre un léger avantage à la fin du tour, mais doit s'arrêter, encore une fois, à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture. Fiverosa et Mouse en font autant, mais pour des arrêts courts réussis. Ainsi, les trois pilotes entâmeront le troisième tour, toujours regroupés.

Dernier tour. Mouse connaît un mauvais début de tour et se voit rapidement largué par les deux autres. Au mi-tour, il perd deux coups sur les meneurs et se voit ainsi perdre ses chances pour le championnat... à moins que survienne un accident avant la fin du tour.

Ce n'est qu'au dernier virage que Béret réussira à prendre l'avantage sur Fiverosa. Ce dernier n'obtient pas un bon résultat au dé, ce qui laissera la place au français qui sortira du virage le premier pour ensuite remporter la course, sa première en carrière.

Le championnat des pilotes pour Fiverosa

Au départ de la course, G.Drill avait toute les chances de remporter le championnat des pilotes. Malheureusement, parti de la dernière position,

au départ, il ne parvenait pas à se hisser dans les points pour y demeurer. À la fin du premier tour, il se retrouvait dans le groupe des meneurs, mais ce ne fut que pour quelques coups, avant de se retrouver en cinquième position dans le milieu du deuxième tour. C'était quelques coups avant d'être victime d'un accident alors qu'il s'accrochait sur Savahiri (Charly-Torrari).

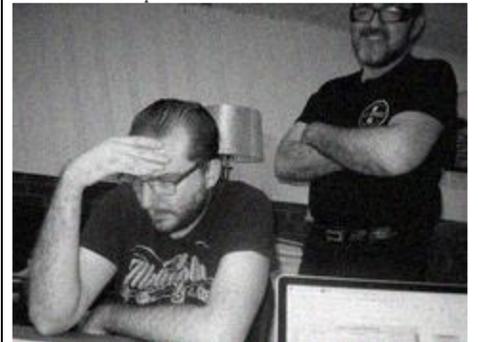
Suite à l'accident de son coéquipier, Fiverosa voyait alors la route toute grande ouverte pour le championnat des pilotes. Il se devait juste de terminer devant Mouse, ce qu'il réussit en terminant en seconde place. Cependant, il devait empêcher de commettre une bêtise, alors qu'il devait se battre continuellement contre Béret. Ce ne fut pas chose facile, mais dans le dernier virage, il a su se contrôler pour ne pas tenter le diable et éviter l'innéparable.

Giuseppe Fiverosa deviant le cinquième champion de la Formule Dé Un, et champion du monde.

S.R.



Ce ne fut pas une soirée facile pour Jessy (Wolf) : beaucoup de concentration afin de réussir les bons coups, devant Herman (Tremblay) qui semblait confiant.



Herman (Tremblay) montrait fièrement la voiture de son champion, Fiverosa.



LA COURSE: FIN TRAGIQUE POUR BRAINHAM.



Triste nouvelle. Quelques heures à peine, après la fin du Grand Prix d'Italie, nous apprenions le décès de Jack Brainham (Nelson-Casper-Vandall), suite à sa sortie de piste, au milieu du deuxième tour.

Le pilote australien connaissait une course ordinaire et il tentait d'améliorer son sort, alors qu'il se trouvait dans un groupe de cinq pilotes, en luttant pour la cinquième position. Dans l'avant-dernier virage, il avait une chance de continuer la lutte, toujours pour la cinquième place, mais avec Sasuffi (Wolf-Torrari) et Beermann (Castle-Mortades), seulement. Dans le virage, il aura trop poussé sa voiture et les pneus n'ont tout simplement pas tenu le coup, alors qu'ils étaient très usés. Arrivé trop rapidement dans le virage avec des pneus qui ne tenaient plus, cela a résulté en une spectaculaire sortie de piste. Hors de contrôle, la voiture a rencontré des arbres sur son chemin, ce qui ne laissa aucune chance au pilote de l'écurie Nelson.

Très abîmé, Brainham fut rapidement transporté à l'hôpital où, à peine arrivé, son décès fut constaté avec tristesse. Le mort en fut le premier surpris!

Un podium avec trois écuries

Sur la page précédente, vous avez appris la belle course que connaissait Béret (Wolf-Torrari) qui remportait sa première victoire en carrière, ainsi que le duel que le pilote français a dû faire avec Fiverosa (Tremblay-Torrari) qui terminait en seconde place. La troisième place revenait à Mouse (Castle-Mortades) qui connut une tout aussi belle course.

Parti de la deuxième place, sur la grille de départ, le Britannique profitait d'un départ canon, ce qui lui permettait de rejoindre rapidement les meneurs. À la fin du premier tour, il figurait dans le peloton de tête avec trois autres pilotes, dont Béret et Fiverosa.

À la fin du deuxième tour, Mouse réussissait un arrêt court pour changer ses pneus, ce qui lui permettait de demeurer dans le peloton de tête, toujours avec Béret et Fiverosa. Jusque-là, cette lutte à trois était des plus palpitantes et déjà on pouvait s'imaginer de voir les trois voitures franchir la ligne d'arrivée au même moment.

Malheureusement, dans la première partie du troisième tour, les choses se passèrent mal pour Mouse. Deux mauvaises entrées dans des virages et le voilà se retrouvant avec deux coups de retard sur les meneurs, encore et toujours Béret et Fiverosa. Il était clair que le pilote de l'écurie Castle ne parvenait pas à suivre la cadence et, dès le milieu du troisième tour, Mouse préféra s'en tenir à sa position afin de protéger cette troisième place, espérant un quelconque incident devant lui.

Mouse était le seul pilote à avoir des chances de passer devant les deux pilotes de l'écurie Tremblay, pour la course au championnat des pilotes. Mais il se devait de terminer devant eux, et empêcher les deux pilotes de terminer devant lui. Une victoire aurait grandement aidé dans cette optique.

La pire course de l'écurie Charly

Cela devait arriver, un jour ou l'autre. Jusqu'ici, la nouvelle écurie Charly avait connu de belles courses, se permettant de terminer sur le

podium à deux reprises. Mais cette fois, la tache se montrait difficile, surtout sur un circuit rapide comme Monza.

Il y a bien eu quelques moments de bonheur, dans le premier tour, alors que Savahiri se retrouvait dans le peloton de tête, mais ce fut de courte durée et, déjà, dès la fin du premier tour, on ne reverra plus le pilote britannique au-devant de la course. Savahiri demeurera en cinquième position pendant un bon moment, avant de connaître de meilleurs moments, à la fin de la course, avant de finalement terminer la course en sixième place.

La Fédération Incompétente de l'Automobile inquiète!

Après la course, le président de la F.I.A. se disait inquiet devant les blocages volontaires de la part de certains concurrents durant la course. Et il partagea un communiqué afin de tenter de calmer les ardeurs des pilotes... il est vrai, un peu tard cependant, le championnat des pilotes se terminant avec ce grand Prix d'Italie. Voici un résumé de ce communiqué :

« Il faut faire attention sur le circuit, les voitures vont vite et des accidents peuvent survenir à tout moment. Comme preuve, regardez ce pauvre Brainham qui n'a eu aucune chance face à un arbre se trouvant sur son passage. Des poursuites pourraient suivre. Aussi je demande aux pilotes de demeurer prudents et courtois sur la piste. Mettre sa voiture, volontairement sur le chemin d'un concurrent, c'est pas bien. Se coller contre une voiture pour tenter de l'accider, ce n'est pas bien non plus! Messieurs, soyez courtois, à la fin. Sachez vous montrer bon joueur. Cependant, il ne faut pas oublier qu'un pilote peut se positionner de façon agressive, mais que son geste n'aura que le seul but de bien se positionner pour le virage qui suit. Voilà. C'est tout ce que j'avais à dire. Maintenant, sortons le champagne et célébrons le nouveau champion du monde de l'automobile. Faites entrer les demoiselles... »



Moment de dispute entre Yves (Castle) et Herman (Tremblay), suite à une tentative volontaire de nuire à l'autre!



S.R.



Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Michel vaillant, asphyxié par une soudure du carburateur ayant lâché, abandonne le Grand Prix de Belgique. Le vainqueur est l'anglais Collins devant l'américain Warson. 4^e étape: les 24 heures du Mans.

les 24 Heures du Mans

CETTE COURSE EST CONNUE DANS LE MONDE ENTIER. C'EST LA VÉRITABLE ÉPREUVE D'ENDURANCE, PARCE QU'EN UN SEUL JOUR, ON FAIT LE TOUR DE LA PISTE 24 FOIS. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE TOUTES LES MARQUES SOUScrivent PARTICULIÈREMENT LEURS PROTOTYPES EN VUE DE CETTE COURSE.

SAMEDI, 15 HEURES. LE DÉPART AURA LIEU DANS UNE HEURE. ON APORTE LES DERNIERS SOINS À CES BOLIDES QUI DEVRONT, SANS ARRÊT, TOURNER 24 HEURES À 130 KM/H DE MOYENNE.

VENEZ, AGNEZ, JE VAIS VOUS PRÉSENTER AUX PRINCIPAUX ADMIRATEURS DE NOTRE "VAILLANTE"...

LA PORSCHE 1500. ELLE N'EST PAS DE NOTRE CATÉGORIE, MAIS ELLE A DES CHANCES DE TRIOMPHER DANS LA SENNE DES PILOTES: DEMAYES ET VON HAGEN!

VOICI LA FERRARI 3 LITRES "TESTA ROSSA" DE L'ÉQUIPE BELGE. ELLE EST PILOTÉE PAR SWATERS ET BIANCHI. ELLE EST CANDIDATE À LA VICTOIRE!

JE VOUS PRÉSENTE MON AMI BILL RIX, QUI CONDUIT UNE JAGUAR D. DEUX RUSSEURS ONT GAGNÉ DE L'ÉPREUVE!

HELLO JEAN-PIERRE!

ET VOICI L'ASTON MARTIN DES FRANÇAIS: CHAPUIS ET GASCARD. CE SONT LES FAVORIS!

(JEAN-PIERRE PORTE LE BRANCOARD VERT DE CO-PILOTE. MICHEL PORTE LE ROUGE, CELUI DE PREMIER PILOTE.)

15 H 55... LES VOITURES SONT RANGÉES SUR LE CÔTÉ DROIT DE LA ROUTE. LES PLUS PUISSANTES ONT DÉJÀ DÉMARRÉ. LES MOINDRES SONT EN EFFET DE SORTIR LES VOITURES LES PLUS LÉGERES QUI PARTENT EN TÊTE. AU CONTRAIRE, ON LES FAISAIT PRÉCÉDER PAR LES PLUS FAIBLES, QUEL ÉMBAÛTEILLAGE QU'ON LES GAGNERAIT. VOUS VÊTEZ LES PILOTES SUR LE CÔTÉ GAUCHE DE LA PISTE. ILS SONT À LEUR POSTE. LES ATTENDEZ ET VOUS ALLEZ ASSISTER À UN DÉPART DES 24 H DU MANS.

PLUS QUE 30 SECONDES... 20 SECONDES... 10...

... SECONDES... 5 SECONDES... **PARTEZ!**

WROAW KRASH VROOP

WROOP

WROOOW VROOVROOP VROOOWWAR

DANS UN FRANCS DE TONNERRE, LES 60 BOLIDES SE SONT ÉLANCÉS POUR UNE ROUTE DE PLUS DE 4 000 KILOMÈTRES. LE PLUS RAPIDE AU DÉPART, FUT MICHEL. WARSON, BIEN QU'AVANT COURU AUSSI VITE, FUT HANICAPÉ PAR L'ACCÈS DE SA "LISTER JAGUAR" EST ASSÈS AVILÉ. MAIS QU'IMPORTE LA LUTTE COMMENCE!

TOUTS LES FAVORIS SONT ENCORE GROUPEZ... MICHEL, QUI A CONSERVÉ LA TÊTE... 2 JAGUAR... WARSON... L'ASTON MARTIN... LES FERRARI... PUIS S'ÉPARILLANT, TOUTE LA FILE DES PLUS PETITES CYLINDRÉES.

À SUIVRE! MAIS ATTENDONS LES PROCHAINS TOURS QUI VONT NOUS ÉCLAIRER SUR L'ORIENTATION DE LA COURSE!

CARNET DE VOYAGE: ON FAIT QUOI À MONZA?

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



D'où vient cette idée idiote de mettre des circuits de course automobile en plein milieu de la campagne, là où il n'y a rien à voir? Partout où je passe pour ma chronique de carnet de voyage, le circuit se trouve là, où personne ne voudrait être. Et après les organisateurs se demandent comment attirer des spectateurs en grand nombre! Moi je vous le dis, mettez un circuit en plein milieu d'une ville et là vous aurez du monde à ne plus savoir où les mettre. Du coup, ce serait alors plus facile, pour ma part, d'écrire ma chronique. Parce que, peu importe ce qu'on en dit, il y a quand même plus de choses à faire en ville qu'à la campagne. Si au moins on pensait de mettre des clubs de striptease à côté du circuit, je ne dis pas moi, au moins il y aurait de l'agrément dans l'air!

Bref, me voilà arrivé au circuit de Monza, pour le Grand Prix d'Italie. Je regarde d'un côté, et je vois la campagne à perte de vue. Je regarde de l'autre côté, je vois la même chose! Je regarde dans une autre direction, encore la même affaire. J'ai beau regarder dans toutes les directions, et je suis ébloui de ce néant qui n'arrête pas d'être vide! Me voilà bien avancé pour ma chronique. Et dire qu'à moins d'une quinzaine de kilomètres, il y a la ville de Milan qui est là, toute prête à m'accueillir, qui semble m'inviter à la visiter. Là au moins, il y a du plaisir dans l'air.

De passage à Milan, dans la soirée, je m'arrête à un grand restaurant du coin, *La Pergola*, où on peut déguster la haute gastronomie italienne à son meilleur, c'est-à-dire du bon spaghetti. C'est quand même fou, aller si loin pour manger du spaghetti quand ma femme est capable de faire du pareil à la maison avec une sauce Heinz. Pourquoi aller si loin pour si peu? Et dire que je suis payé pour faire cela. Bref, je mange mon spaghetti lorsque soudain, dans la salle, j'aperçois la grande vedette italienne, Sophia Loren. Une beauté incroyablement belle. En lui levant mon verre, dans sa direction, je lui fais un de ses petits clins d'œil comme moi seul ai le secret. Je lui lance, d'une vive voix: «*Viva bella Sofia!*» Regardant dans ma direction, et levant son verre, à son tour, elle me répond: «*Grazie signore faccia da pesce.*» Je m'approche d'elle afin de prendre une photo ensemble. Elle me semble quelque peu nerveuse à mon approche, et se pince les narines, comme si une odeur désagréable flottait dans l'air. Elle me parle de nouveau: «*Puzzi di pesce marcio, signore.*» Moi, ne comprenant rien à ce qu'elle dit, et ne connaissant pas l'italien, je crie à haute voix les seules choses que je connaisse de l'Italie: «*Viva Mussolini...*»

[...]

Cher Larry, mon fils adoré. Cela fait maintenant deux semaines que je croupis dans une prison insalubre de Milan. Je ne sais pas pourquoi, mais on semble m'avoir oublié dans mon cachot. Je me suis retrouvé dans une vieille prison, et cela ressemble beaucoup à un genre de donjon médiéval. Je soupçonne l'écurie Castle être derrière cette mauvaise plaisanterie. Bizarrement, chaque fois que je prononce le mot «Mussolini» on vient, dans ma cellule, me rouer de coups de bâtons et de coups de pieds en me traitant de fasciste. Je ne comprends rien à cette histoire, je croyais qu'on aurait trouvé agréable de me voir essayer à parler leur langue. Les Italiens semblent susceptibles. On vient souvent me voir pour me dire: «Nous te faire proposition, et toi accepter proposition.» Et moi, ne comprenant rien, je réponds bêtement «No, no!» et me frappe de nouveau. Et plus je dis «No, no!», plus on me frappe fort en criant: «Mi pas nono.»

Je sens qu'on me tend un hameçon pour m'attirer dans un piège. Délicatement, en faisant bien attention, j'ai décroché le ver et je l'ai mangé. Voilà comment on me traite ici, moi Rott Fisher. Et aucune aide de l'extérieur. Tu vois, mon cher petit Larry, ce que c'est qu'être journaliste. Ne fais pas la même erreur que papa et lance ta ligne dans la bonne direction afin d'avoir, plus tard, un métier honorable. C'est par ton travail qu'on te respectera un jour.

Aujourd'hui, un avocat italien m'a expliqué que je devais quitter le pays d'ici quelques jours. Il semble vouloir insinuer que je pollue l'air ambiant et qu'on a du mal à me sentir. Encore une fois, je ne comprends rien. Je vais finir par accepter leur offre, de toute façon, je n'ai pas le choix, me dit-on. L'avocat est quand même gentil, il a retiré la corde autour de mon coup, je commençais à avoir du mal à respirer. Pourtant je leur avais dit que les chaînes aux pieds et aux mains étaient suffisantes. Mais le pire, mon petit Larry, c'est que papa a manqué le Grand Prix à Monza. Encore une fois, le journal ne sera pas content. Je devrai nager dans des eaux plus calmes si je veux garder mon emploi. Un bon conseil: ne mort pas à l'hameçon, mon fils; ça ne donne jamais de bon résultat.

Ton papa qui t'aime, Rott Fisher.

P.S.: Ne dis pas à maman pour l'histoire de Sophia Loren. Elle ne comprendra pas!



ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

LA RÉALITÉ EN PLEINE FACE!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Le Grand Prix d'Italie a ramené les participants dans la réalité, une logique indéniable qui démontre, à quel point la course automobile est un monde réservé à l'homme. Je parle ici du vrai homme, celui qui, arrivant à la maison le soir, se voit aux petites attentions particulières et, aussitôt assis à la table, se voit servir son repas du soir, durement gagné à la sueur de son front. Sa femme étant prête à toute éventualité pour répondre à ses moindres désirs. Voilà ce qu'est un homme.

Bonjour amis lecteurs. Je suis Jacques Dumal, célèbre animateur de radio et expert de l'automobile. Trouvé la vérité parmi ces trois affirmations et vous comprendrez mon désarroi dans cette vie d'excréments, pour demeurer poli. Mais un jour, on saura me reconnaître à ma juste valeur, et je n'aurai plus besoin de travailler dans un journal comme ce papier, que vous lisez, pour gagner ma vie.

Comme je le disais, la réalité est de retour dans la Formule Dé Un et elle a frappé, de plein fouet, la madame de son siège doré et, pour la première fois depuis son arrivée, a vu ses voitures ne pas terminer dans les points. La madame, après la course, en avait long à dire, mais on ne l'a pas écouté. La madame en question, c'est la patronne de l'écurie Charly, vous l'aurez deviné. Mais à quoi ça rime toute cette histoire de femmes et d'automobiles? À rien! Mais il est bon de remettre la femme à sa place. Au moins, sachant faire le ménage, parions que les frais d'entretien sont minimes, avec une femme à la barre de l'écurie.

Le coin en haut à droite!

Depuis quelque temps, le rédacteur du journal se plaint que ma chronique est longue et qu'on devrait plutôt l'appeler «Le Coin au Milieu à Droite». Je ne suis pas d'accord, mais voilà, le journal me paie pour écrire et, à mon grand malheur, je me dois de respecter ses demandes. Déjà que j'en ai plein le dos avec la ligue des ménagères, je n'ai pas besoin d'un surplus de poids avec le patron du journal; pas petit le gars en question! Déjà qu'il n'arrête pas de me souligner que je m'éloigne de la course automobile, ces derniers temps.

Je termine donc ainsi mon éditorial de cette semaine et vous donne rendez-vous à un prochain «Coin en Haut à droite» qui saura vous informer sur la Formule Dé Un... sans madame contre qui parler... peut-être... Euh! Ici c'était Jacques Dumal qui vous dit à la prochaine.



LA SOIRÉE EN IMAGES:



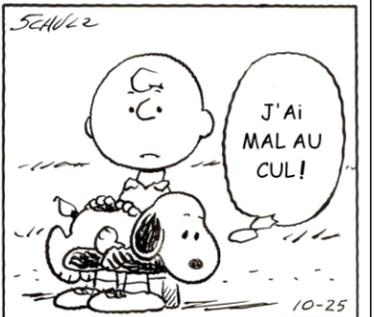
Yves (Castle) sous le regard amusé de Marie (Charly), ci-dessous.



Herman (Tremblay), pensif devant son coup à jouer.



Marie (Charly) grimaceuse...



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1958: Grand Prix d'Italie (championnat)

QUALIFICATION 2 avril 2022 19h23 à 20h00 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	équipe	voiture	moteur	pneus
16	Graham DRILL	GB	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
4	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
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
17	Jack BRAINHAM	AUS	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort

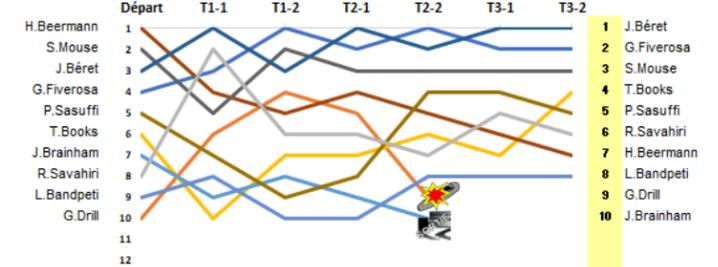
Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	H.Beermann	dur	15 1	16	01:29,12	01:54,12
2	S.Mouse	dur	14 2	16	01:29,25	01:54,25
3	J.Béret	dur	14 4	18	01:19,66	01:54,66
4	G.Fiverosa	dur	14 4	18	01:27,92	02:02,92
5	P.Sasuffi	dur	14 3	17	01:33,50	02:03,50
6	T.Books	dur	15 4	19	01:32,72	02:12,72
7	J.Brainham	dur	17 5	22	01:36,84	02:31,84
8	R.Savahiri	dur	15 1	16	02:13,25	02:38,25
9	L.Bandpeti	dur	14 4	18	02:46,32	03:21,32
10	G.Drill	dur	0 0	0		sortie de piste

* voiture améliorée

COURSE 2 avril 2022 20h25 à 1h00 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Classement

pos.	pilote	équipe	type de pneus	T1	T2	T3	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	J. Béret	Wolf-Torrari	D	D	D		18	en 30 coups
2	G. Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	-	D		8	+1 coup
3	S. Mouse	Castle-Mortades	D	-	D		3	+4 coups
4	T. Books	Nelson-Casper-Vandall	D	D	D		0	+6 coups
5	P. Sasuffi	Wolf-Torrari	D	D	D		0	+6 coups
6	R. Savahiri	Charly-Wolf-Torrari	D	D	D		0	+6 coups
7	H. Beermann	Castle-Mortades	D	-	D		0	+6 coups
8	L. Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari	D	D	D		0	+8 coups
9	G. Drill	Tremblay-Torrari	D	-	-		1	accident (T2)
10	J. Brainham	Nelson-Casper-Vandall	D	D	-		0	sortie de piste (T2)

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

Attribution des points

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

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
 11e coup - Béret (réparations)
 12e coup - Savahiri (réparations)
 12e coup - Books (pneus/long)
 13e coup - Brainham (réparations)
 13e coup - Sasuffi (réparations)
 14e coup - Bandpeti (réparations)
 Fin du 2e tour:
 20e coup - Béret (réparations)
 20e coup - Fiverosa (pneus/court)
 21e coup - Mouse (pneus/court)
 22e coup - Sasuffi (réparations)
 22e coup - Beermann (pneus/long)
 24e coup - Books (pneus/long)
 25e coup - Savahiri (pneus/court)
 25e coup - Bandpeti (pneus/long)
 Têtes à queue:
 14e coup (T2) - G. Drill
 33e coup (T3) - Beermann
 Abandons:
 20e coup (T2) - Brainham (sortie de piste)
 21e coup (T2) - G. Drill (accident par Savahiri)
 Autres incidents:
 Décès de Brainham suite à sa sortie.
 Durée de la course: 3h57

Météo

Qualification :
 Soleil
 Course :
 25 °C
 casse moteurs : 1-4
 1-38 Soleil

Télépectateurs

Audience 5 547
 Chaîne : BBC
 Pays : Angleterre

Tête de la course (coups)

Mouse (1-2); Fiverosa (3); Béret (4-10); Fiverosa (11-12); Mouse (13); G. Drill (14); Béret (15-18); Fiverosa (19-22); Béret (23-24); Fiverosa (25); Béret (26-30).

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 6/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs (non officiel)
1 G.Fiverosa Tremblay-Torrari 28	1 Tremblay-Torrari 57
2 S.Mouse Castle-Mortades 24	2 Mortades 38
3 G.Drill Tremblay-Torrari 23	3 Wolf-Torrari 29
4 P.Sasuffi Wolf-Torrari 15	4 Casper-Vandall 11
5 J.Béret Wolf-Torrari 14	5 Charly-Torrari 9
6 H.Beermann Castle-Mortades 14	
7 J.Brainham Nelson-Casper-Vandall 8	
8 J.F.Gunhaller Tremblay-Torrari 6	
9 R.Savahiri Charly-Wolf-Torrari 5	
10 L.Bandpeti Charly-Wolf-Torrari 4	
11 T.Books Nelson-Casper-Vandall 3	

LE CIRCUIT Websteffe Productions #2 © 2009 Ligue Prout & Websteffe Productions.



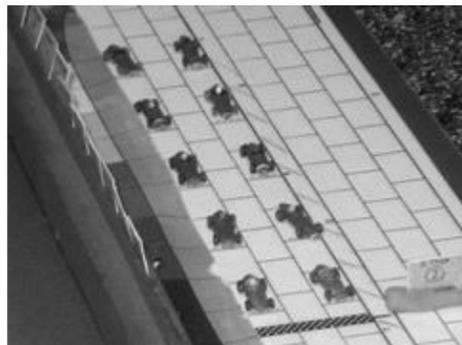
Nom : Monza 1950
 Autodromo Nazionale di Monza
 Longueur : 134 cases (4,690 km)
 Distance : 3 tours (14,070 km)
 VIRAGES : 1 arrêt : 4, 2 arrêts : 1, 3 arrêts : 0
 LIGNE DROITES : 12 cases ou - : 1, 13 à 20 cases : 0, 21 à 30 cases : 3, 31 cases ou + : 1
 Tour parfait : 14 coups / 14 sous la pluie
 Particularité : Aucune.

La grille de départ

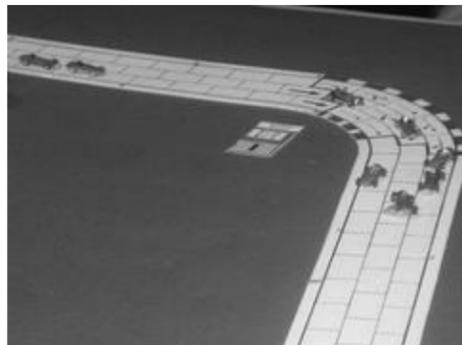
1 - H. Beermann (AL) C.C.R.-Mortades 1'54"12 (16 coups)
 2 - S. Mouse (GB) C.C.R.-Mortades 1'54"25 (16 coups)
 3 - J. Béret (FR) Wolf-Torrari 1'54"66 (18 coups)
 4 - G. Fiverosa (IT) T.M.O.-Torrari 2'02"92 (18 coups)
 5 - P. Sasuffi (IT) Wolf-Torrari 2'03"50 (17 coups)
 6 - T. Books (GB) Nelson-Casper-Vandall 2'12"72 (19 coups)
 7 - J. Brainham (AUS) Nelson-Casper-Vandall 2'31"84 (22 coups)
 8 - R. Savahiri (GB) Charly-Torrari 2'38"25 (16 coups)
 9 - L. Bandpeti (IT) Charly-Torrari 3'21"32 (18 coups)
 10 - G. Drill (GB) T.M.O.-Torrari Sortie de piste



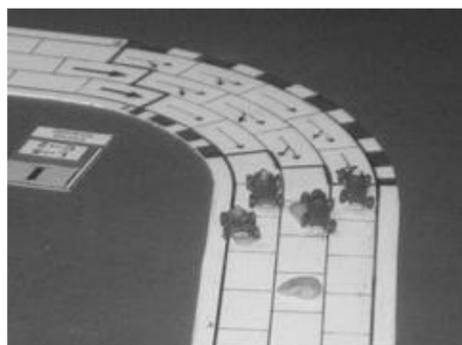
LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



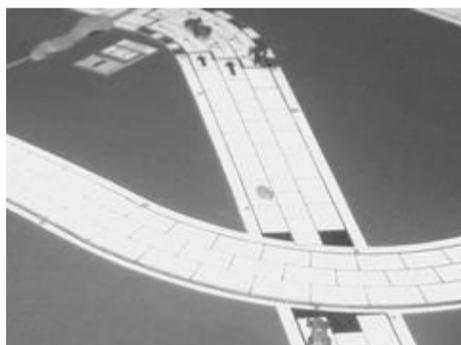
1er tour, 1er virage : six pilotes dans le peloton de tête.



2e tour, 1er virage : maintenant quatre pilotes dans le peloton de tête.



2e tour, 2e virage : encore quatre pilotes en tête.



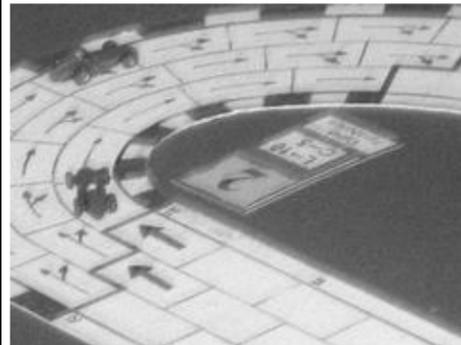
2e tour, 4e virage : Béret (Wolf-Torrari) et Fiverosa (Tremblay-Torrari) sont maintenant seuls à la tête de la course.



3e tour, 2e virage : le duel se poursuit entre Béret et Fiverosa. Qu'il termine 1er ou 2e, Fiverosa devient le nouveau champion.



3e tour, dernier virage : devant le virage à deux arrêts, Béret trop proche? Fiverosa trop loin?



Dernier virage : premier arrêt pour les deux pilotes; Béret entre profondément et Fiverosa se place en conséquence du prochain coup; le pilote de l'écurie Tremblay a une mince chance...



Fin de la course : la sortie du dernier virage est réussi pour Béret qui remporte la course au coup suivant.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Fiabilité voitures-moteurs, correcte; qualifications, correct avec une première ligne sur la grille de départ (Beermann 1er et Mouse 2e); course, pas correcte! En effet, l'écurie d'Yves a connu plusieurs difficultés pendant la course alors que Beermann fut constamment hors des points. Mouse a mieux paru, terminant en troisième place, mais, encore là, ce ne fut pas facile.

Nelson Automobile Club – Les deux pilotes de l'écurie de Stéphane semblaient absents de cette course, avec de mauvaises qualifications et une course chaotique et, malheureusement, tragique pour Brainham, victime d'une violente sortie de piste qui permit à sa voiture de faire connaissance avec un arbre. Le pilote australien mourrait, quelques heures plus tard à l'hôpital; une fin tragique pour un talentueux pilote qui aimait les voitures et qui rêvait de fonder, plus tard, sa propre voiture. Books terminait en quatrième place, une maigre consolation.

Tremblay's Motorized Org. – Sans doute les pilotes de l'écurie d'Herman étaient nerveux pour cette dernière course, les deux pilotes se faisant la lutte pour le championnat. En qualification, Fiverosa se classait en quatrième place alors que Drill, le meneur au titre, faisait une sortie de piste (sans conséquence, heureusement). La course fut très difficile pour Drill, tête-à-queue et accident dans le deuxième tour. C'est donc à Fiverosa que revenait l'honneur de se battre pour le titre, et avec Mouse (Castle-Mortades) derrière lui, il n'avait qu'à se contenter de finir la course, en deuxième place, derrière le vainqueur, Béret (Wolf-Torrari); une promenade en quelque sorte!

Wolf Racing Team – Qualifications moyennes (3e et 5e), mais une course intelligente avec la victoire à l'arrivée. Une belle performance pour l'écurie de Jessy. Plus de place!

Charly's Car – Pire course pour l'écurie de Marie et, vraiment plus de place pour en parler!

S.R.

S.R.