

DANS CE NUMÉRO:

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH



Le circuit de Brands Hatch.

SEMAINE 37 - Dixième course de Formule Dé Un, hors championnat. La saison 1958 s'achève avec cette dernière course officielle, alors qu'il ne restera que des courses FD2 pour vraiment mettre un terme définitif à cette cinquième saison du championnat FD1-évolution.

Le championnat des pilotes, acquit à Giuseppe Fiverosa, l'écurie Tremblay proclamée meilleure équipe, Herman est heureux, tout est dit sur cette saison qui, suite à une pandémie, fut longue! Il ne vous reste qu'à feuilleter ce numéro pour en apprendre davantage sur la dernière course. Vraiment, Formule Prout magazine, quel beau journal...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:
HANS BEERMANN PREND LA POLE,
POUR LE PRINCIPE.

Tout le monde arrive directement chez Stéphane qui, au désespoir d'Herman, ne daigne même pas l'accompagner au A&W. Chacun pour soi, comme dans le championnat Formule Dé Un. Fin de l'introduction!

La pole à McLuron

C'est le jeune espoir, nouvellement arrivé dans la Formule Dé Un, Bruce McLuron qui prenait la pole. Il profitait de cette chance de concourir alors que l'écurie Castle mettait au repos ses vedettes, excepté Beermann qui, au dire d'Yves, ne méritait pas de repos suite à une mauvaise saison, lui ancien champion!

Sixième pilote à s'élancer, McLuron enlevait la pole, alors détenu par Béret (Wolf-Torrari), lui enlevant 6 secondes. Par la suite il fut menacé par Gunhaller (Tremblay-Torrari) qui s'approcha dangereusement avec, cependant, 13 secondes de retard. Finalement, il ne fut pas si dangereux!

Le patron de l'écurie Castle, demeurait

quand même calme, ce n'était pas la course encore, et la pole ne veut rien dire. Son second pilote, Beermann se classait en quatrième place. Ça méritait tout de même une bonne bière!

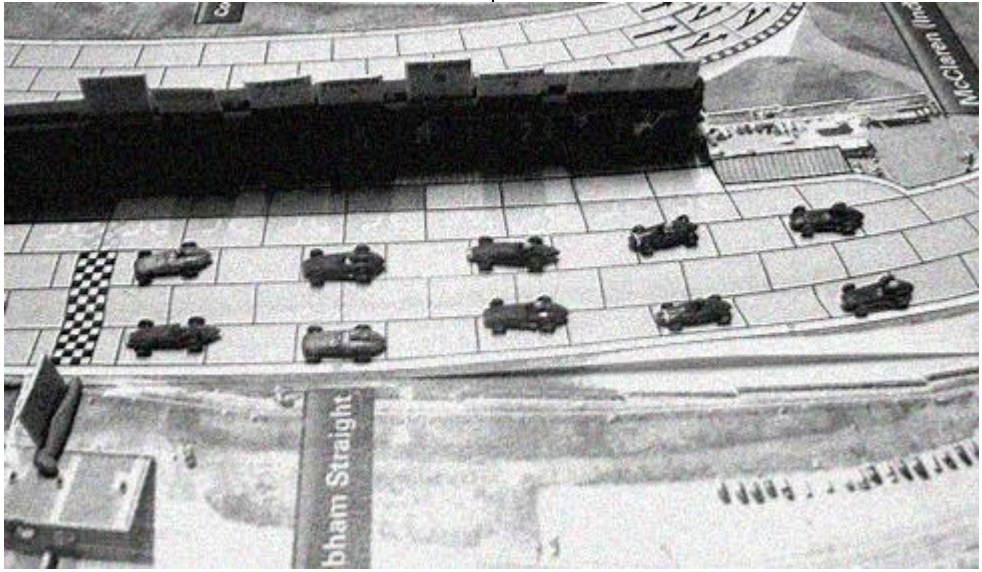
Entre les deux pilotes de l'écurie Castle, se retrouvaient Gunhaller et Béret, respectivement troisième et quatrième place, un beau regroupement de pilotes de diverses écuries.

Les bons et mauvais coups

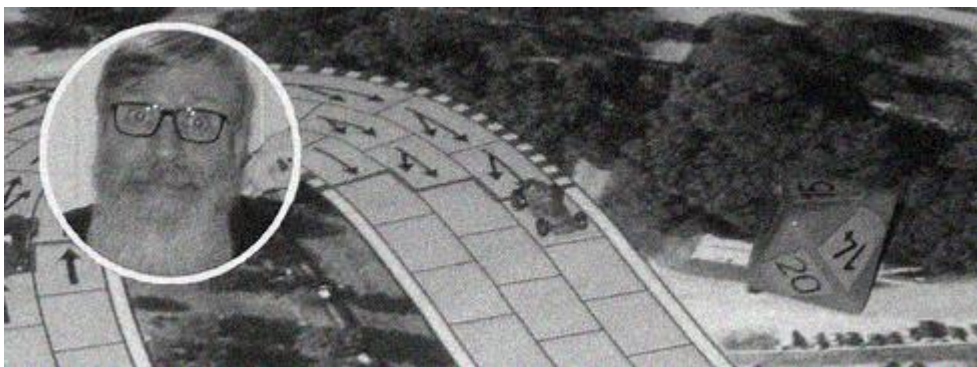
La pole pour McLuron avec le meilleur temps et le meilleur chrono, seulement 2 secondes de moins que Gunhaller. Le meilleur tour en coups, égalité entre les deux pilotes Castle, Beermann et McLuron, 18 chacun, sans aucune pénalité pour les deux pilotes; un seul autre pilote se voyait sans pénalité, Bandpeti (Charly-Torrari).

Rien de plus pour la première partie de la soirée, tout demeurant relativement calme!

S.R.



LE VAINQUEUR:
UNE PREMIÈRE POUR VICTOIRE POUR
BRUCE McLURON.



Bruce McLuron, recrue de l'écurie Castle, n'aura pas attendu longtemps avant de remporter une première victoire dans la Formule Dé Un... malheureusement, une course hors championnat. Dès sa première saison, et la dernière course de l'année, voilà l'australien qui retournera, dans son pays lointains, avec un premier trophée. Par la même occasion, il s'agissait aussi de la première victoire de la saison pour l'écurie Castle. Yves, team principal, était bien content!

McLuron profitait de la pole pour l'aider à demeurer à l'avant de la course, tantôt en partageant la première place avec Gunhaller (Tremblay-Torrari) et, plus tard, tout juste après tantôt, pour occuper seul cette première place. Dès le milieu du premier tour, l'australien était seul meneur, position qu'il gardera jusqu'à la fin des deux tours de la course.

Malgré un arrêt à son stand, à la fin du premier tour, pour un arrêt court manqué, McLuron aura mené 24 des 29 tours. C'est déjà tout pour l'histoire du vainqueur!

Une première victoire 1958 pour l'écurie Castle

Propriétaire de l'écurie Castle, Yves se montrait heureux de la performance de son pilote. Le brasseur de bière douteuses, en était à sa première victoire cette saison, une saison qui lui fut fort difficile. La voiture Mortades, ainsi que le moteur, sont de plus en plus passés dates. Ce qui fut, au début des années 1950, une force pour l'écurie Castle, est devenu aujourd'hui une faiblesse que l'écurie devra rapidement corrigée. Déjà cette victoire, en fin de saison, amènera un peu de joie... Regardez comme il est heureux, Yves!

Malgré la victoire, il y a aussi une grande déception. Beermann ne terminait pas la course, son moteur lui jouant un mauvais tour au milieu du premier tour. Le moteur Mortades, depuis le départ du moteur Moisirati, semble avoir pris la

place vacante pour les casses moteur.

Mouse se classant en troisième place et Beermann en sixième place, l'écurie Castle était loin de bien figurer dans le classement des pilotes de la saison 1958.

La traditionnelle bière au vainqueur, encore offerte par Yves.

Grand spécialiste de la bière, Yves tenait, encore une fois, à offrir la traditionnelle bière au vainqueur de la saison. Il aurait laissé entendre que Stéphane, président de la Ligue Prout, ne



connaissait rien dans la bière et qu'il préférerait s'en occuper personnellement.

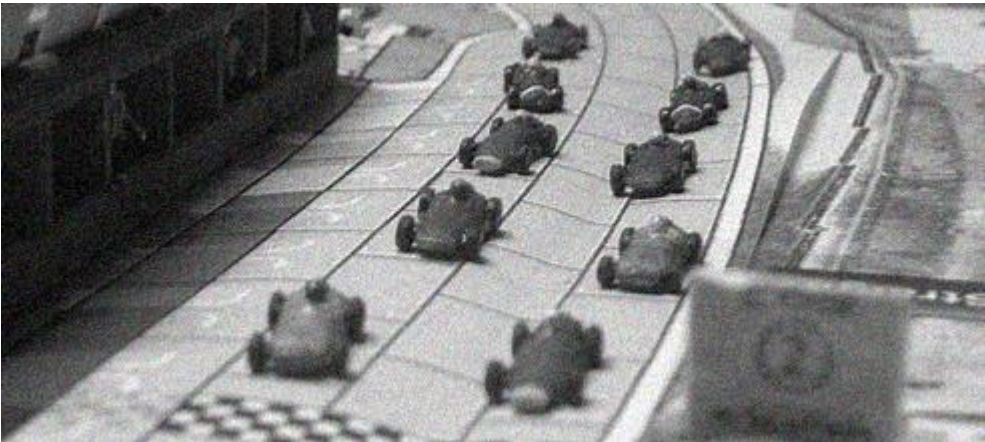
La bière annuelle sera offerte à Herman dans un mois, lors de la soirée des préparatifs de la saison 1960. En attendant, malgré les déboires de Beermann, Yves prenait le temps de savourer sa bière, en fin de soirée, après la victoire de son pilote McLuron.

S.R.

Ci-dessous : Yves salut le photographe, au moment que McLuron passait la ligne d'arrivée.

SUIVEZ LE CHAMPIONNAT FD1-ÉVOLUTION SUR LE MONDE FUTURISTE ET INEXPLIQUÉ DU WEB: www.ligue-prout.com/FD1evolution

LA COURSE:
LE RETOUR DE L'ÉCURIE NELSON?



Malgré la domination de Bruce McLuron (Castle-Mortades), meneur de 24 coups sur 29, Ludovico Starblotti réussissait à tirer son épingle du jeu, profitant du décès de Brainham, il y a deux semaines, pour prendre sa place pour la dernière course de la saison Formule Dé Un. Mais ce ne fut pas sans peine!

Tout juste devant son coéquipier, Books, sur la ligne de départ, sur la septième place, le pilote italien parvenait à se hisser dans un groupe de cinq pilotes, en lutte pour la troisième position. Suite à plusieurs arrêts aux stands par les concurrents, Starblotti se retrouvait en deuxième place avec deux autres pilotes, à la fin du premier tour. Le jeune pilote y allait d'une stratégie risquée, ne s'arrêtant pas aux puits, malgré une voiture quelque peu amochée.

Début du deuxième tour, Starblotti se retrouve dans une situation rarissime, alors que, dans le même coup, il perd 1 point de tenue de route (TdR), 1 moteur et 1 carrosserie. Cependant, il continue sa course, avec deux coups de retard sur McLuron et, toujours dans un groupe de trois pilotes.

« Il l'a eu dans l'cul! »

S'exclamaient Herman (Tremblay), suite à la triple perte de point par Starblotti.

Au milieu du deuxième et dernier tour, Starblotti se retrouvait seul en deuxième position, alors que quatre pilotes abandonnaient. Il franchissait la ligne d'arrivée en donnant la seconde place à son écurie, Nelson, et terminant avec cinq coups de retard sur McLuron, le vainqueur.

Le second pilote de l'écurie Nelson, Books, connaissait moins de chances. Moteur calé au départ et casse moteur à la fin du premier tour; sa course était terminée, laissant toute la place au jeune espoir de l'écurie Nelson, Starblotti.



Jessy (Wolf), déçu de ses résultats!

Il faut faire attention à l'écurie Wolf!

En cette fin de saison 1958, l'écurie Wolf semble vouloir se démarquer, soudainement. Déjà, avec sa victoire en Italie, la course précédente, Jessy, propriétaire de l'écurie, semblait déjà nous lancer un message. Seul le propriétaire de l'écurie Nelson n'y avait attaché aucune importance. Et pourtant, pour cette dernière course, malgré deux abandons, l'écurie Wolf se retrouvait sur le podium pour la troisième place. Un simple coup de chance dira Stéphane (Nelson).

Si Béret (Wolf-Torrari) abandonnait sur casse moteur dès le début du premier tour, Sasuffi (Wolf-Torrari) se retrouvait dans le peloton pour



la deuxième position dès le milieu du premier tour. Il partait de la sixième place, sur la grille de départ. L'italien tenait son bout, se retrouvant seul avec Starblotti, toujours pour la deuxième place au milieu du deuxième tour. Malheureusement, son moteur l'abandonnait, laissant le pilote de l'écurie Nelson partir seul avec la deuxième place. Ce qu'avait prévu Stéphane (Nelson), dira-t-il!

Les pires : Tremblay et Charly

Pour la première fois de la saison, les voitures de l'écurie Tremblay ne parvenaient pas à se classer pour cette dernière course. Gunhaller abandonnant peu après le milieu du premier tour et Fiverosa abandonnant au début du second tour. Les deux suites à des casses moteur. Faut-il s'inquiéter de ses piètres performances ou bien est-ce simplement dû à un relâchement après l'obtention du championnat des pilotes? Fallait s'y attendre, dira Stéphane (Nelson).

Du côté de l'écurie Charly, après des débuts prometteurs, voilà une deuxième course où tout semble se compliquer pour la patronne de l'écurie. Bien qu'elle parvenait à classer une voiture, celle de Savahiri, malgré un accident en fin de course, Marie semblait se préoccuper beaucoup plus que d'habitude des conseils des autres écuries, autour d'elle. Le résultat fut plutôt ordinaire, comme quoi il n'est pas toujours sain d'écouter les autres!



Marie (Charly), heureuse! Elle joue la comédie!

La Commission Sportive
Incompréhensible inquiète!

Après la course, la C.S.I. se disait préoccupée par les manœuvres, parfois douteuses, de la part des participants envers la nouvelle venue, Marie (Charly). Autant que ces participants se disaient surpris des résultats de l'écurie Charly, lors de ses premières courses, autant, dans cette dernière course, ils semblaient vouloir d'y aller avec chacun de leurs conseils. L'écurie Charly a connu, sans doute, sa pire course!

Aussi, la C.S.I. se questionne sur ces conseils donnés. Est-ce là des tentatives afin de troubler la nouvelle écurie et profiter d'obtenir de meilleurs résultats? Ou est-ce là une manœuvre pour profiter de la faiblesse de la patronne afin d'obtenir des faveurs de sa part? Ah! Les hommes! Quoi qu'il en soit, la C.S.I. tenait à préciser qu'elle aura ces écuries à l'œil, et faisait la déclaration suivante, par le biais de son président, Augustin Pantoute: « *Ce n'est pas bien. Vraiment pas bien, messieurs. Ne recommencez plus!* »

S.R.



A SUIVRE!

CARNET DE VOYAGE:
BRANDS HATCH, LA VILLE PERDU!

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



Me voilà de retour en Grande-Bretagne, pour le Grand Prix de Brands Hatch, dernière course de la saison pour les voitures de catégorie Formule Dé Un. C’est une course hors championnat, sans importance. Alors, profitons-en pour honorer le grand champion de cette année, Giuseppe Favorosa.

Pilote d’essai en 1950, pour l’écurie Wolf, son destin change en 1952 avec son engagement avec l’écurie Tremblay. Et c’est avec sa quatrième saison avec cette écurie, et avec l’aide du moteur Torrari qu’il parvenait à obtenir le titre prestigieux du meilleur pilote au monde. De plus c’est un bon gars! Voilà les hommages faits, ne reste plus qu’à vous parler du Grand Prix de Brands Hatch, dernière course de la saison 1958. Déjà l’automne frappe à nos portes. Bientôt ce sera l’hiver. Demain l’hiver, je m'en fous. Je m'en vais en Californie, au soleil, me baigner dans la piscine. Et je penserai à vous, en plantant mes orteils dans le gazon doux. C’est un jeune du nom de Robert Charlemadrier que me provient ces mots... un jeune rocker de Montréal où j’ai passé en début d’année. Une génération de jeunes perdus, sans but, à toujours vouloir chanter en criant et en jouant de la guitare électrique... jouer de la guitare? Je dirais plutôt la faire brailler en la grattant à coups de pioche! Vraiment aucun avenir je vous dis. Au moins, mon petit Larry est loin d’être comme ça, il s’intéresse au sport mon petit garçon. Jouer au hockey sur table n’est peut-être pas ce que je considère comme du sport, mais au moins, les poignets se font aller. Aller petit Larry, papa a hâte de voir tes progrès avec ton joujou.

Le circuit de Brands Hatch est situé dans un petit village du nom de West Kingsdown; c’est dans l’ouest de la Grande-Bretagne, dans un petit coin perdu. Se rendre sur le circuit de Silverstone était une aventure? Vous n’avez encore rien vu! On quitte Londres pour se diriger vers l’Ouest, en passant par l’autoroute 201. À mi-chemin, on croise l’université Goldsmiths de Londres, avant de prendre l’autoroute 20. On croise la ville de Lewisham et, plus loin, l’hôpital Queen Mary’s. On continue toujours sur l’autoroute 20 et on croise une autre ville, Farningham. Finalement, après avoir roulé une grosse heure, peu avant le village de West Kingsdown, on arrive au circuit de Brands Hatch. Vous aurez remarqué que je n’ai pas nommé beaucoup de place dans le trajet, normal puisqu’il n’y a absolument rien à voir dans ce coin perdu du Royaume-Uni. C’est la campagne je vous dis! Des vaches, des bottes de foin, des madames qui astiquent les pis des vaches, d’autres bottes de foins, et quelques fois des jeunes gens qui s’enroulent dans les bottes de foins, à la recherche de leurs premières sensations amoureuses, profondes, juteuses! C’est vraiment la campagne, à se demander pourquoi avoir fait un circuit dans un coin si perdu!

Durant LE trajet, je me suis arrêté pour une petite pause pipi. À voir défiler autant de vide, ça donne envie! Bref, je me concentrais sur mon pipi que, soudain, j’entendi une voix derrière-moi :

- On se permet, semble-t-il, d’arroser l’herbe sans permission?

Croyez-le ou non, dans ce bled perdu, avec aucune âme qui vive, un policier me regardait faire pipi, carnet de contravention dans une main et matraque dans l’autre. Rapidement j’expliquais au policier que j’étais journaliste et que je couvrais la course qui avait lieu sur le circuit de Brands Hatch. Le policier, perplexe, continua :

- Le circuit de Brands Hatch? Un lieu où le diable entraîne notre belle jeunesse dans des perversions douteuses. Ce qui ne m’explique pas ce « sans-gênes » que vous démontrez en polluant notre belle campagne. Ça ne sent pas bon cette histoire. Je dirais même, que ça sent le poisson pourri! Une odeur de hareng putréfié et nauséabonde. Allez, je vous embarque. Vous m’expliquerez tout ça à la centrale...

Aussitôt, je me retrouvais dans un fourgon, retournant en sens inverse pour, une autre heure plus tard, me retrouver à la centrale policière, à Londres. Arrivé là-bas, le policier cria à un autre :

- Hé! Charles (prononcez Chaaaaarles), j’amène un poisson, mais celui-ci, contrairement aux autres, ne semble pas frais...

Vous comprenez maintenant pourquoi je ne peux pas vous raconter le Grand Prix de Brands Hatch, étant donné que j’ai passé, encore une fois, un week-end de course dans une prison. Ce qui me donne l’idée de changer ma chronique pour une série d’article sur les prisons à travers le monde. Ça pourrait être intéressant. Aller, je vous laisse, je viens de recevoir ma portion quotidienne de pain sec...

P.S. : Un dernier mot pour mon fils adoré. Petit Larry, penses-y bien avant de vouloir devenir journaliste comme papa. De toute façon, je te préviens qu’il n’y a pas d’avenir pour le hockey sur table, jamais il n’y aura de ligue pour ce genre d’activité!



ÉDITORIAL:
LE COIN EN HAUT À DROITE!
LA FIN D’UNE MÉCHANTE SAISON.

Par Jacques Dumal
Collaboration spéciale



Les droits de la femme

Je vous le dis tout de suite : je m’en sacre au plus haut point! Voilà déjà quelque temps que je vous démontre mon indignation de voir une femme diriger une écurie de Formule Dé Un, ce n’est pas sa place. Un point c’est tout. Et, malgré toutes les plaintes et menaces que je reçois de la gent féminine, je ne changerai pas d’idée. La place de la femme est au foyer à prendre soin de ses enfants et, surtout, de son mari. Que dois-je dire de plus! Je ne m’y ferai pas, c’est tout. Et à savoir si la méchante madame en question sera de retour la saison prochaine? Oui, hélas. Je dis hélas, parce que c’est triste de savoir que, quelque part, dans son salon, un homme ne se fera pas gêter par sa femme, qu’il ne pourra pas lire son journal sur son divan, et que sa pipe du soir ne sera pas prête à son retour du travail. Quel gâchis!

Je vous laisse avec cette image qui résume bien ma pensée des femmes dans le sport automobile : elles servent, avant tout, à pousser les voitures lorsque celles-ci tombent en panne. Voilà! C’était Jacques Dumal qui vous dit à bientôt.



CHAMPIONNAT FD2 :
Grand Prix du Nürburgring

Semaine 38. Allemagne, sur le circuit du Nürburgring. 3^e course de la saison 1958. 3 tours.

1)	McLuron (C.C.R.).....-
2)	Souffert (T.M.O.).....+4
3)	Frigorifi (Rob Walker) . +4
4)	Sphincter (T.M.O.)..... +5
5)	Parciel (Blocus).....+6
6)	Turtles (Torrari) +6
7)	Frère (Charly) +7
8)	Eat (Vandalvell) +11
9)	Gendebine (Charly)..... -1t
10)	Sasuffi (Wolf)-1t
Non classés	
11)	P.Drill (Nelson).....-2t
12)	Starblotti (Nelson).....-2t
13)	Grotrip (C.C.R.)-2t
14)	Bisto (Nelson)-2t
15)	Béret (Wolf)-2t
16)	Skull (Vandalvell)-2t
17)	Sautillant (Blocus).....-3t

Incidents et abandons : Gendebine, Sasuffi, Drill, Starblotti, Grotrip, Bisto, Béret, Skull et Sautillant, tous sans gravité.

Bourse : 120.000\$, 18.000\$ au vainqueur.

Grand Prix du Portugal

Semaine 39. Portugal, sur le circuit de Porto. 4^e course de la saison 1958. 3 tours.

1)	McLuron (C.C.R.).....-
2)	Frigorifi (Rob Walker) .. +1
3)	Skull (Vandalvell) +2
4)	Frère (Charly) +4
5)	Sautillant (Blocus).....+6
6)	Grotrip (C.C.R.) +6
7)	Sasuffi (Wolf) +8
8)	Eat (Vandalvell)..... +8
9)	Books (Nelson) +9
Non classés	
10)	Sphincter (T.M.O.).....-1t
11)	Souffert (T.M.O.).....-1t
12)	Parciel (Blocus).....-3t
13)	Turtles (Torrari)-3t

Incidents et abandons : Sphincter, Souffert, Parcel et Turtles, tous sans gravité.

Bourse : 50.000\$, 7.500\$ au vainqueur.



CHAMPIONNAT FD3
BRITANNIQUE :

Gold Cup

Semaine 39. Grande-Bretagne, sur le circuit de Oulton Park. 6^e et dernière course de la saison 1958. 2 tours.

1)	G.Spaghetti (Nixon’s).....-
2)	R.Mangeon (Casper)..... +1
3)	G.Crossla (Aston Bacon) +3
4)	D.Gardleney (Blocus) .. +4
5)	J.Eat (Connout)..... +4
6)	J.Classe (S&W) +5
7)	L.Villerossi (Connout) . +6
8)	R.Fister (Casper)..... +6
Non classés	
9)	R.Fuckheart (Blocus).... -2t

Incidents : Fuckheart (accident au 1^{er} tour), sans gravité.

Classement FD3 Britannique :
1) Eat, 27; 2) Mangeon, 20; 3) Fuckheart, 16; 4) Spaghetti, 15; 5) Villerossi, 15; 6) Fister, 14; 7) Classe, 13; 8) Gardleney, 11; 9) Crossla, 7.

Pour l’expérience en nombre de tours, Eat remporte 3 tours bonus, Mangeon 2 tours bonus et Fuckheart 1 tour bonus.



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1958: Grand Prix de Brands Hatch (hors-championnat)

QUALIFICATION

16 avril 2022

19h04 à 19h50

local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	équipe	voiture	moteur	pneus
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
10	Roy SAVAHIRI	GB	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T45	Vandall 254	Englemort
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut
11	Bruce McLURON	NZ	Castle's Car & Racing	Mortades W198	Mortades M197 L8	Pizzetta
4	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Wolf Destroyer I	Torrari 143	Englemort
18	J.F. GUNHALLER	ARG	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	Tremblay's Motorized Org.	T.M.O. M.A.F.I.A.-01B	Torrari 143B	Pizzetta
1	Piero SASUFFI	IT	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer I	Torrari 125 turbo	Donut

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	B. McLuron	dur	18	0	18	02:08,34 02:23,34
2	J.F.Gunhaller	dur	18	1	19	02:10,78 02:30,78
3	J.Béret	dur	17	3	20	02:12,97 02:37,97
4	H.Beermann	dur	18	0	18	02:27,62 02:42,62
5	G.Fiverosa	dur	20	5	25	01:54,09 02:44,09
6	P.Sasuffi	dur	20	4	24	02:19,65 03:04,65
7	L.Starblotti	dur	19	6	25	02:25,35 03:15,35
8	T.Books	dur	20	9	29	02:19,88 03:29,88
9	L.Bandpeti	dur	22	0	22	03:42,56 04:17,56
10	R.Savahiri	dur	20	4	24	03:41,00 04:26,00

COURSE

16 avril 2022

20h12 à 23h27

local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour

Attribution des points

pilote	pos.	points
B.McLuron	1er	8
L.Starblotti	2e	6
P.Sasuffi	3e	4
R.Savahiri	4e	3
-	5e	2
B.McLuron	pôle	1

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
14e coup - McLuron (pneus/long)
16e coup - Fiverosa (réparations)
16e coup - Sasuffi (réparations)
17e coup - Savahiri (réparations)

Têtes à queue:
aucun.

Abandons:
10e coup (T1) - Béret (moteur)
12e coup (T1) - Beermann (moteur)
13e coup (T1) - Gunhaller (moteur)
15e coup (T1) - Bandpeti (moteur)
24e coup (T2) - Books (moteur)
24e coup (T2) - Fiverosa (moteur)
26e coup (T2) - Savahiri (accident par Sasuffi)
31e coup (T2) - Sasuffi (moteur)

Durée de la course: 3h15

Météo

Qualification :
Variable

Course :
30 °C
casse moteurs : 1-5
1-34 Soleil

Télespectateurs

Audience n/a
Chaîne : n/a
Pays : n/a

Tête de la course (coups)

McLuron (1-3); Béret (4); McLuron (5-7); Gunhaller (8); McLuron (9); Gunhaller (10-11); McLuron (12-14); Fiverosa (15); McLuron (16-29).

Classement

pos.	pilote	équipe	type de pneus	type de pneus	type de pneus	meneurs	nombre de coups ou cause d'abandon
1	B. McLuron	Castle-Mortades	D	D	-	24	en 29 coups
2	L.Starblotti	Nelson-Casper-Vandall	D	-	-	0	+5 coups
3	P.Sasuffi	Wolf-Torrari	D	D	-	0	moteur (T2)
4	R.Savahiri	Charly-Wolf-Torrari	D	D	-	0	accident (T2)
NC1	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari	D	D	-	1	moteur (T2)
NC2	T.Books	Nelson-Casper-Vandall	D	-	-	0	moteur (T2)
NC3	L.Bandpeti	Charly-Wolf-Torrari	D	-	-	0	moteur (T1)
NC4	J.F.Gunhaller	Tremblay-Torrari	D	-	-	3	moteur (T1)
NC5	H.Beermann	Castle-Mortades	D	-	-	0	moteur (T1)
NC6	J.Béret	Wolf-Torrari	D	-	-	1	moteur (T1)

Type de pneus

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

La grille de départ

1

1- **B. McLuron** (AUS)
C.C.R.-Mortades
2'23"84 (16 coups)

2

2- **G. Gunhaller** (ARG)
T.M.O.-Torrari
2'30"78 (19 coups)

3

3- **J. Béret** (FR)
Wolf-Torrari
2'37"97 (20 coups)

4

4- **H. Beermann** (AL)
C.C.R.-Mortades
2'42"62 (18 coups)

5

5- **G. Fiverosa** (IT)
T.M.O.-Torrari
2'44"09 (25 coups)

6

6- **P. Sasuffi** (IT)
Wolf-Torrari
3'04"65 (24 coups)

7

7- **L. Starblotti** (IT)
Nelson-Casper-Vandall
3'15"35 (25 coups)

8

8- **T. Books** (GB)
Nelson-Casper-Vandall
3'29"88 (29 coups)

9

9- **L. Bandpeti** (IT)
Charly-Torrari
4'17"56 (22 coups)

10

10- **R. Savahiri** (GB)
Charly-Torrari
4'26"00 (24 coups)



CHAMPIONNATS	CHAMPIONNAT 6/6	(4 meilleurs résultats)
Pilotes		
1	G.Fiverosa	Tremblay-Torrari 28
2	S.Mouse	Castle-Mortades 24
3	G.Drill	Tremblay-Torrari 23
4	P.Sasuffi	Wolf-Torrari 15
5	J.Béret	Wolf-Torrari 14
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
Constructeurs (non officiel)		
1	Tremblay-Torrari	57
2	Mortades	38
3	Wolf-Torrari	29
4	Casper-Vandall	11
5	Charly-Torrari	9

LE CIRCUIT

© ?

Nom :

Brands Hatch

Longueur :

197 cases (6,895 km)

Distance :

2 tours (13,790 km)

VIRAGES

1 arrêt : 8

2 arrêts : 1

3 arrêts : 0

LIGNE DROITES

12 cases ou - : 4

13 à 20 cases : 3

21 à 30 cases : 1

31 casses ou + : 1

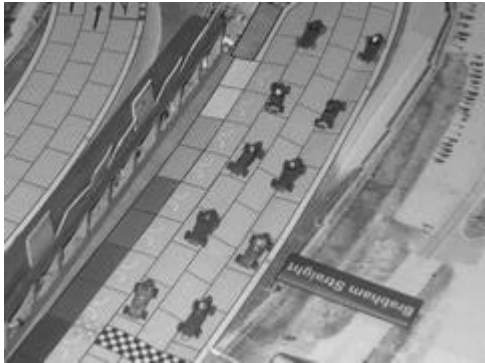
Tour parfait :

15 coups / 15 sous la pluie

Particularité :

aucune.

LA COURSE EN IMAGES:



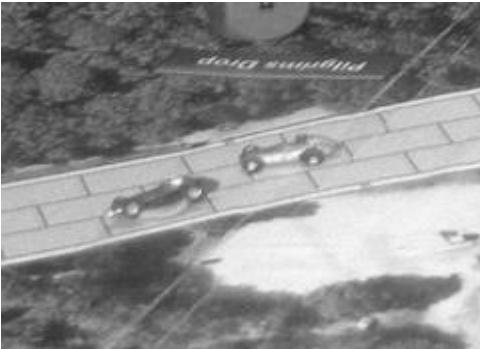
Vue aérienne de la ligne de départ.



1^{er} tour, 1^{er} virage : huit pilotes dans le peloton de tête, sur un total de dix pilotes.



1^{er} tour, 2^e virage : neuf pilotes dans le virage, certains ont faits 2 arrêts, d'autres 1, et un exclu : Books (Nelson-Casper-Vandall).



1^{er} tour, avant le 5^e virage : Gunhaller (T.M.O.-Torrari) et McLuron (Castle-Mortades) sont seuls meneurs.



Même coup de la photo précédente, 4^e virage : pour la troisième position, cinq pilotes en lutte.



1^{er} tour, 8^e virage : les mêmes meneurs, mais avec maintenant trois pilotes en troisième position.



Début du 2^e tour : McLuron en tête, Fiverosa (T.M.O.-Torrari) et Sasuffi (Wolf-Torrari) dans les puits, Starblotti (Nelson-Casper-Vandall), Savahiri (Charly-Torrari) et Books suivent.



2^e tour, 1^{er} et 2^e virages : le podium se dessine tranquillement.



2^e tour, 4^e virage : pour la deuxième position, Sasuffi, Savahiri, et Starblotti; Books en abandon pour casse moteur.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Belle finale pour l'écurie d'Yves qui remporte enfin une victoire avec le jeune McLuron. Le vétéran Beermann abandonnait rapidement, au premier tour sur un casse moteur. McLuron, avec la pole et la victoire semble se montrer menaçant pour la prochaine saison!



Nelson Automobile Club – Brainham parti pour un meilleur monde, Starblotti en profitait pour se hisser à la tête de l'écurie de Stéphane, finissant en deuxième place. Une belle finale pour une écurie qui n'a pas eu beaucoup de chance jusqu'ici. Books, malgré son expérience, devait abandonner sur un casse moteur.

Tremblay's Motorized Org. – Le championnat des pilotes acquis à Fiverosa, lors de la dernière course du championnat (Italie), l'écurie d'Herman semblait un peu ordinaire pour cette dernière course de la saison. Les deux pilotes terminent sur des casses moteur, avant même d'avoir parcouru le minimum pour être classés. Vraiment ordinaire!

Wolf Racing Team – Après ses deux victoires (Grande-Bretagne et Italie), l'écurie de Jessy est retombée, face première, dans la réalité! Malgré tout, Sasuffi aura tout donné, jusqu'à son dernier point turbo pour finir troisième, sur un casse moteur. Il ne lui restait aussi qu'un seul point carrosserie.

Charly's Car – Mauvaise soirée pour Marie qui, sans aucun doute, recevait trop de conseil de la part des autres joueurs. Des fois, trop c'est comme pas assez!

S.R.

S.R.